



PEST MEGYEI
KORMÁNYHIVATAL

Ügyiratszám: PE/KTFO/4190-23/2019.

Tárgy: Magánszemélyek fellebbezése a Visegrád-

Ügyintéző: dr. Szaniszló Edit

Dömös településhatár – Szentendre közt

Balázs Viktor

tervezett Eurovelo 6 kerékpárút létesítés

Botlik Dávid

környezetvédelmi engedély ellen

Kellner Szilárd

Hiv. szám: -

Kiss-Gyetvai Éva

Melléklet: -

Nevelős Gábor

Váczi József

Telefon: (06-1) 224-9103

A Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatalának PE-06/KTF/14437-46/2019. ügyiratszámú határozatát ... fellebbezése alapján felülvizsgáltam.

HATÁROZAT

I. Az elsőfokú határozatot megváltoztatom az alábbiak szerint:

1. Az elsőfokú határozat rendelkező részének alábbi szakaszát törölöm:

„A **NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.** (1135 Budapest, Váci út 45.) meghatalmazásából eljáró **Akusztika Mérnökiroda Kft.** (6500 Baja, Szent László u. 105., a továbbiakban: **Meghatalmazott**) által benyújtott **környezeti hatástanulmány** (a továbbiakban: **Dokumentáció**) alapján az Eurovelo 6 kerékpáros útvonal Visegrád-Dömös településhatár – Szentendre közötti szakaszának létesítésére

környezetvédelmi engedélyt adok

a rendelkező részben foglaltak megtartásának kötelezettsége mellett.

Továbbá megállapítom, hogy a Dokumentációban bemutatott D-6, D-7 szakaszokra, valamint a Szentendre HÍD-2 és Szentendre HÍD-3b hidhelyekre engedély nem adható.

A Dokumentációban bemutatott T-1 és T-11 szakaszoknak az Y652060; X272073 és Y653365; X271123 EOV koordináták közötti részzszakaszain pedig csak az 1113. út telekhatárán belül, forgalomtechnikai módszerekkel létesíthető a kerékpárút.”

A törölt szakasz helyébe az alábbi szövegrész lép:

„A **NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.** (1135 Budapest, Váci út 45.) meghatalmazásából eljáró **Akusztika Mérnökiroda Kft.** (6500 Baja, Szent László u. 105., a továbbiakban: **Meghatalmazott**) által benyújtott **környezeti hatástanulmány** (a továbbiakban: **Dokumentáció**), továbbá a közreműködő szakhatóságok állásfoglalása és az eljárásba bevont hatóságok nyilatkozata alapján, az alábbi előírások megtartásának kötelezettsége mellett

környezetvédelmi engedélyt adok

az Eurovelo 6 kerékpáros útvonal Visegrád-Dömös településhatár – Szentendre közötti szakaszának létesítésére a **V-1, V-2, V-17, V-6, V-7, V-8, V-9, V-10, V-11, V-12, V-13, V-14, Kisoroszi HÍD-1, K-5, K-6, K-2, K-3, K-4, T-1** – kivéve az **Y652052; X272056 és Y653045; X271565 EOV koordináták**

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>

közötti részzszakasz, ahol csak az 1113. sz. út telekhatárán belül, forgalomtechnikai módszerekkel létesíthető a kerékpárút, T-2, T-3, T-4, T-5, T-6, T-7, T-8, T-9, T-10, P-1, P-2, P-3, SZM-1, SZM-11, SZM-10, Szentendre HÍD-1, SZT-7, SZT-8, SZT-9, SZT-10, SZT-3, SZT-4, SZT-5, SZT-6 nyomvonalváltozat szerint.”

2. Az elsőfokú határozat rendelkező részének I. Alapadatok 3. pontját törlöm, helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„3. A létesítmény rövid ismertetése:”

Szakasz azonosító	Hossz [m]	Épített/ /elfestett szélesség [m]	Beavatkozás típusa	Beavatkozás jellege
V-1	420	3.75	Kétirányú kerékpárút	Építés
V-2	167	3.50	Kisforgalmú utca/út	Forgalomtechnika
V-17	1440	4.25	Kisforgalmú utca/út	Építés
V-6	435	1.00	Kerékpáros nyom	Forgalomtechnika
V-7	295	3.75	Kétirányú kerékpárút	Építés
V-8	1175	3.75	Kétirányú kerékpárút	Építés
V-9	1085	3.00	Árvédelmi töltés	Építés
V-10	1485	2.50 (2×1,25)	Kerékpársáv	Építés
V-11	305	2.50 (2×1,25)	Kerékpársáv	Építés
V-12	70	1.25	Nyitott kerékpársáv	Forgalomtechnika
V-13	2545	2.80	Burkolt útpadka (kétoldali)	Építés
V-14	240	3.75	Kétirányú kerékpárút	Építés
Kisoroszi HÍD-1:	208	3.5	Kerékpáros híd	Építés
K-5	130	4,25	Gyalog- és kerékpárút	Építés
K-6	115	2.50 (2×1,25)	Kerékpársáv	Építés
K-2	440	2.50 (2×1,25)	Kerékpársáv	Építés
K-3	400	2.50 (2×1,25)	Kerékpársáv	Építés
K-4	3130	3.75	Kétirányú kerékpárút	Építés
T-1	3625	3.75 (a forgalomtechnikai kivitelezés a 1113. számú út telekhatárán belül)	Kétirányú kerékpárút, kivéve az Y652052; X272056 és Y653045; X271565 EOV koordináták közötti részzszakasz, ahol kerékpáros nyom	Építés, kivéve az Y652052; X272056 és Y653045; X271565 EOV koordináták közötti részzszakasz, ahol forgalomtechnika
T-2	855	4.25	Kisforgalmú utca/út	Építés
T-3	370	5.00	Mezőgazdasági út	Építés
T-4	620	3.75	Kétirányú kerékpárút	Építés
T-5	770	3.00	Árvédelmi töltés	Forgalomtechnika
T-6	190	4.25	Kisforgalmú utca/út	Felújítás
T-7	335	4.25	Kisforgalmú utca/út	Építés
T-8	260	6.00	Kisforgalmú utca/út	Felújítás
T-9	560	4.00	Kisforgalmú utca/út	Építés
T-10	1350	5.00	Mezőgazdasági út	Építés
P-1	1220	3.75	Kétirányú kerékpárút	Építés
P-2	1355	3.75	Kétirányú kerékpárút	Építés
P-3	2310	3.75	Kétirányú kerékpárút	Építés
SZM-1	585	3.75	Kétirányú kerékpárút	Építés
SZM-11	235	4.25	Gyalog- és kerékpárút	Szélesítés
SZM-10	370	4.25	Gyalog- és kerékpárút	Szélesítés
Szentendre HÍD-1:	327	3.5	Kerékpáros híd	Építés
SZT-7	765	3,75	Kétirányú kerékpárút	Szélesítés

SZT-8	750	4,25	Kisforgalmú utca/út	Szélesítés
SZT-9	470	4,25	Gyalog- és kerékpárút	Szélesítés
SZT-10	685	1,00	Kerékpáros nyom	Forgalomtechnika
SZT-3	915	1.00	Meglévő kerékpáros nyom burkolati újracsztása	Forgalomtechnika
SZT-4	340	1.00	Kerékpáros nyom	Forgalomtechnika
SZT-5	145	4.00	Árvédelmi töltés	Építés
SZT-6	2185	2.50	Kétirányú	Forgalomtechnika

3. Az elsőfokú határozat rendelkező részének „II. Környezetvédelmi előírások” fejezetének „4. Táj- és természetvédelmi szempontból” 4.3. pontját törölöm, helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„4.3. A beruházás megvalósításához szükséges felvonulási területeket, megközelítési útvonalakat, illetve a beruházást megelőző növényzet eltávolítás, cserjeirtás, gyephántás és fakivágás szempontjait Natura 2000 területeken, védett természeti területeken, valamint a természetvédelmi oltalom alatt álló fajok élőhelyéül szolgáló területrészekben a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatósággal (a továbbiakban: igazgatóság) egyeztetni szükséges.”

4. Az elsőfokú határozat rendelkező részének „II. Környezetvédelmi előírások” fejezetének „4. Táj- és természetvédelmi szempontból” 4.7. pontját törölöm, helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„4.7. A tervezett hídvaltozatok közül Visegrád-Kisoroszi között az I. számú hídhelyen felső pályás ívhíd, Szentendre és Szigetmonostor között az I. számú hídhelyen függőhíd létesíthető.”

5. Az elsőfokú határozat rendelkező részének „II. Környezetvédelmi előírások” fejezetének „4. Táj- és természetvédelmi szempontból” 4.8. pontját törölöm, helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„4.8. A hídépítési munkálatokat úgy kell megtervezni, hogy azok a parti puhafás élőhelyek legkisebb igénybevételével történjenek.”

6. Az elsőfokú határozat rendelkező részének „II. Környezetvédelmi előírások” fejezetének „4. Táj- és természetvédelmi szempontból” 4.11. pontját törölöm.

7. Az elsőfokú határozat rendelkező részének „II. Környezetvédelmi előírások” fejezetének „4. Táj- és természetvédelmi szempontból” pontját kiegészítem az alábbi rendelkezésekkel:

„4.14. A létesítmény továbbtervezése során törekedni kell a terület igénybevétel mértékének lehető legkisebbre csökkentésére, továbbá a fák kivágásának lehetőség szerinti elkerülésére.”

4.15. A Szentendre-i-sziget 1113. számú út Tahitótfalu és Szigetmonostor közötti szakasz menti meglévő tájfasztás igénybevételét el kell kerülni.

4.16. Az SZT-7 és SZT-8 nyomvonalszakaszok tekintetében a meglévő kerékpárút szélesítését az érintett Natura 2000 terület lehető legkisebb érintettségét eredményező irányban kell megtervezni.

4.17. Az éjszakai életmódot folytató, fényre repülő rovarok, madarak érdekében az útügyi műszaki előírások mellett természetvédelmi szempontokat is figyelembe vevő világítás tervezése javasolt. Különös tekintettel kell lenni a Duna hidak megvilágításának tervezésekor a védett dunavirág rajzása idejében történő védelmére. A dunavirág állomány védelme céljából az újonnan kialakított hidakra folyás irányába világító speciális, a rajzó rovarokat a híd megvilágításától a vízfelszín felé terelő reflektorokat kell felszerelni és azt a rajzási időszakban működtetni kell.

4.18. A kivitelezés megkezdése előtti időszakban ellenőrizni szükséges a Dokumentációban beazonosított természetközeli állapotú élőhelyeket a védett és Natura 2000 jelölő fajok előfordulási adatainak aktualizálása céljából. A terület átvizsgálásának időpontjáról a természetvédelmi kezelő nemzeti park igazgatóságot annak megkezdése előtt legalább 10 munkanappal korábban értesíteni kell, az átvizsgálás eredményeiről, a korábbi vizsgálatoktól eltérő állapotváltozásokról jegyzőkönyvet kell felvenni és azt a területi természetvédelmi hatóság részére 8 napon belül el kell küldeni.

4.19. Az építés során törekedni kell arra, hogy csak az útpálya közvetlen sávján, kizárólag a kisépítési határon, illetve az előre meghatározott építési munkaterületen belül történjenek

munkálatok, a zavarás és a szomszédos élőhelyek károsításának elkerülése érdekében. Védett és Natura 2000 területeket átszelő újabb ideiglenes utak, vagy keskeny földutak szállítási útvonal alá alakítása tilos.

4.20. A felvonulási útvonalakat úgy kell megtervezni, hogy a még megmaradt hullámtéri erdők, gyepesek, fás-cserjés természetközeli élőhelyek a legkevésbé sérüljenek. A kivitelezés megkezdése előtt – a felesleges területroncsolás, a zavarás mértékének csökkentése érdekében – le kell keríteni a védendő, értékes élővilágú területeket.

4.21. A Natura 2000 területeken, természetközeli állapotú élőhelyeken a kisajátítási sávon kívül még időlegesen sem alakítható ki törmelék, építési anyagok és eszközök tárolására használt lerakat vagy depónia, illetve nem létesíthető anyagnyerőhely, szállítási útvonal.

4.22. A denevérek potenciális élőhelyeül szolgáló idős fák kivágásának időpontját egyeztetni kell a természetvédelmi kezelő Igazgatósággal. A kivágásra kerülő idős faegyedeket denevérvédelmi szempontból kivágás előtt ellenőrizni szükséges és esetlegesen az érintett egyedek kimentéséről az Igazgatósággal gondoskodni kell.

4.23. A kivitelezési munkákat megelőző leletmentési (régészeti feltárás), vagy lőszermentesítési tevékenységek során keletkező meredek falú mélyedések (szondázó árok stb.) függőleges falait egyes pontokon 50 cm széles 45°-os lejtős felületekkel kell ellátni, hogy az azokba esett rovarok, kételtűek, hüllők, kisemlősök segítség nélkül távozni tudjanak.

4.24. Az építési tevékenységek során keletkező meredek falú mélyedéseket (pl. munkaárkok) nem szabad több napig fedetlenül hagyni, mert az a kisemlősök, kételtűek egyedeinek pusztulását okozhatja. E mélyedések betöltése, földmunkái során meg kell arról győződni, hogy nincsenek-e beléjük hullott állatok, és a munkát csak ezek kimentése után szabad folytatni. A rendszeres, minimum 3 naponként végzett kimentés után a kivitelezéssel érintett területtől legalább 100 m távolságra kell gondoskodni az egyedek természetesen élőhelyen való elhelyezéséről, szükség esetén a természetvédelmi kezelő Igazgatóság munkatársainak bevonásával.

4.25. Amennyiben a földmunkák során, vagy depóniák létesítésekor számolni lehet a fokozottan védett gyurgyalag (*Merops apiaster*) és a védett partifecske (*Riparia riparia*) megtelepedésével, abban az esetben a földművek oldalait a fészkelési időszak (április 15-től augusztus 15-ig) megkezdése előtt 45°-os lejtőszögnél kisebb meredekségűre kell kialakítani vagy a partfalat a fészkelés megakadályozása céljából megfelelő védelemmel kell ellátni. Amennyiben a fészkelés megtörténik, a fészkelésre szolgáló partfalat a fészkelési időszak végéig (augusztus 15.) tilos bolygatni.

4.26. A kivitelezés alatt gondoskodni kell az átmenetileg igénybe vett területek rendszeres kaszálásáról - amennyiben azokon a gyomosodás jelentkezne -, az inváziós fajok terjedésének megakadályozása céljából.

4.27. Az építéssel bolygatott, roncsolt területeket helyre kell állítani, tereprendezéssel, termőréteg elhelyezésével és növénytelepítéssel.

4.28. A hatásterületen lévő védett és Natura 2000 jelölő fajok térképezését az üzembe helyezés után 2 évvel ismételtel el kell végezni. A vizsgálati eredményeket a természetvédelmi kezelő nemzeti park Igazgatóság részére meg kell küldeni.

4.29. Az özönnövények, invazív fajok terjedésének megakadályozása érdekében az út menti területek gyepesített zöldfelületeinek természetvédelmi szempontok alapján meghatározott időben és rendszerességgel történő kaszálása szükséges (5 éven keresztül, évente legalább két alkalommal, az évi időjárás függvénye szerint, természetvédelmi szempontból meghatározott időben).

4.30. A monitoring tevékenység részletes előírásait a kiviteli tervfázisában készülő monitoring tervben kell meghatározni."

8. Az elsőfokú határozat rendelkező részének „II. Környezetvédelmi előírások” fejezetét kiegészítem az alábbi rendelkezésekkel:

„9. Levegőtisztaság-védelmi szempontból:

9.1. Amennyiben ismertté válik az építés ütemterve (organizációs terve), ismételten el kell végezni a légszennyező anyagok terjedési modellezését az építés egyes fázisaira. A számítási dokumentációt a kivitelezési munkák megkezdése előtt 15 nappal be kell nyújtani a Járási Hivatalhoz.

9.2. Az építési munkák során az elérhető legjobb technikán alapuló műszaki intézkedések végrehajtásával kell a levegőterhelést megelőzni, illetőleg a legkisebb mértékűre csökkenteni.

9.3. Az építési anyagok szállítása kizárólag kiporzást, kiszóródást megakadályozó takarással ellátott járművekkel történhet.

9.4. A kiporzásra hajlamos deponált, illetve tárolt anyagot fedni/locsolni szükséges, illetve a manipulációs tereket és a szállítási útvonalakat is locsolni kell erős szél esetén vagy száraz időszakban a diffúz levegőterhelés minimalizálása érdekében.

II. A Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság a 35000/7716-1/2019.ált. számú szakhatósági állásfoglalása a következő:

„... magánszemélyek által előterjesztett fellebbezés folytán a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya előtt PE/KTFO/4190/2019. számon - az Eurovelo 6 kerékpáros útvonal (Visegrád-Dömös településhatár – Szentendre közötti szakaszának) megvalósítására vonatkozó környezetvédelmi engedély tárgyában - indult másodfokú közigazgatási hatósági eljárásban a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35100/6621-2/2019. ált. számú szakhatósági állásfoglalását felülvizsgáltam, és az alábbi szakhatósági állásfoglalást adom.

SZAKHATÓSÁGI ÁLLÁSFOGLALÁS

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35100/6621-2/2019. ált. számú elsőfokú vízügyi és vízvédelmi szakhatósági állásfoglalását (a továbbiakban: elsőfokú szakhatósági állásfoglalás) helybenhagyom.”

III. A Miniszterelnökség Építészeti és Építésügyi Helyettes Államtitkárság Építészeti Főosztály, Régészeti Főosztály KSZ-7/2562/2/2019. számú előírása a következő:

A tárgybeli beruházás a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (a továbbiakban: Köt.v.) 7. § 20. c) pontjának értelmében nagyberuházásnak minősül, ezért a Köt.v. 23/C. § (1) bekezdése alapján, nagyberuházás megvalósítása esetén előzetes régészeti dokumentációt (a továbbiakban: ERD) kell készíteni, amelyet a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére vagy a földterület megszerzésére irányuló azon első hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amelyben a hatóság eljár vagy szakhatóságként vagy a szakkérdés vizsgálatával közreműködik.

IV. Az elsőfokú határozatot – az indokolás kiegészítése mellett – egyebekben helybenhagyom.

V. Jogorvoslati tájékoztatás: Határozatom ellen közigazgatási úton további jogorvoslatnak helye nincs, az a közléssel véglegessé válik, annak bírósági felülvizsgálatát - jogsérelemre hivatkozással - a közléstől számított harminc napon belül a Budapest Környéki Közigazgatási és Munkaügyi Bírósághoz címzett, de a Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatalához 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 2019. május 9. napján kelt, PE-06/KTF/14437-46/2019. ügyiratszámú határozatában (a továbbiakban: **Határozat**) a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1135 Budapest, Váci út 45.; a továbbiakban: **Zrt.**) kérelmére indult, a Visegrád Dömös településhatár – Szentendre között tervezett Eurovelo 6 kerékpáros útvonal

létesítése tárgyában indult környezeti hatásvizsgálati eljárás eredményeként környezetvédelmi engedélyt adott. Az elsőfokú hatóság a Határozat kiadását követően a Zrt. által megküldött tájékoztatást figyelembe véve hivatalból PE-06/KTF/14437-51/2019. számú határozatával módosította a Határozatot.

A Határozat ellen. – magánszemély (a továbbiakban: Fellebbező1) és magánszemély (a továbbiakban: Fellebbező2) - a továbbiakban együtt Fellebbezők - törvényes határidőn belül, a fellebbezés igazgatási szolgáltatási díját átutalással megfizetve fellebbezést nyújtottak be.

Fellebbező1 kifogásolta, hogy miért nem került vizsgálatra a nyomvonalváltozatok között egy 11-es út melletti nyomvonal vizsgálata is. Kifogásolta, hogy a korábban a másodfokú hatóság által kiadott PE/KTFO/906-3/2018. határozat 10.2. pontjában előírt, Natura 2000 területek igénybevételére vonatkozó területi mérleg nem készült el a Szigetmonostor – Szentendre közötti hidvariánsok, továbbá az odavezető útvonalak változatonkénti összehasonlításra. Kifogásolta, hogy a Dokumentáció hidakra vonatkozó látványtervei madárperspektívából ábrázolják a tervezett hídváltozatokat, hiányoznak a városra való rálátást, látképet a tervezett hídváltozattal bemutató ábrázolások. Kifogásolta, hogy az egyes nyomvonalváltozatok közötti választás szempontjai nem derülnek ki a tanulmányból. Álláspontja szerint nem érthető, hogy korrekt összehasonlító elemzések nélkül miért preferálják egyik vagy másik hídváltozatot, nyomvonalat. Fellebbező1 véleménye szerint az elsőfokú hatóság téves jogértelmezésével kiüresítette a közmeghallgatást. Kifogásolta, hogy az eljárás során tett észrevételeivel az elsőfokú hatóság nem foglalkozott.

Fellebbező2 kifogása szerint a Határozat alapjául szolgáló Dokumentáció hiányos, sérti Kisoroszi természeti értékeinek fennmaradását. Kifogásolta, hogy a tájhasználati konfliktusok elemzése nem tartalmazza a Kisoroszi évek óta sújtó egyre nagyobb feszültségeket okozó tömegturizmus hatásainak vizsgálatát. Véleménye szerint a településen nem alakultak ki hídra való rávezetést szolgáló településrészek és funkciók. A Kisoroszi II. számú hid felvezető szakasza egy olyan közösségi telket venne igénybe, amely a falu kulturális örökségének részét képezi. Kifogásolta a dokumentáció tájvédelmi megállapításait, véleménye szerint az csak a tervezett létesítmény vonalas hatásterületét vizsgálja, azt is csak vizuális esztétikai szempontból, a tájba illesztés funkcionális vonásait nem vizsgálja. A Dokumentáció a tájat nem kezeli annak a komplex rendszernek, amint azt a természet védelméről szóló törvény előírja. Kifogásolta továbbá, hogy a Kisoroszi elkerülését lehetővé tevő alternatíva nem került vizsgálatra.

Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 119. §-a alapján a fellebbezést és a rendelkezésemre álló iratokat megvizsgáltam, és az alábbiakat állapítottam meg.

A Zrt. meghatalmazása alapján eljáró Akusztika Mérnökiroda Kft. (6500 Baja, Szent László u. 105.; a továbbiakban: **Meghatalmazott**) 2018. november 15. napján a Visegrád Dömös településhatár – Szentendre között tervezett Eurovelo 6 kerékpáros útvonal létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása iránti kérelmet nyújtott be az elsőfokú hatósághoz, amely alapján 2018. november 16. napján az elsőfokú hatóságnál közigazgatási hatósági eljárás indult.

A Zrt. 2018. november 19. napján a tárgyi környezeti hatásvizsgálati eljárás szüneteltetésére vonatkozó kérelmet nyújtott be az elsőfokú hatósághoz, amelyre tekintettel az elsőfokú hatóság PE-06/KTF/31997-3/2018. ügyiratszámú végzésével az eljárás szüneteléséről döntött.

Meghatalmazott 2019. április 1. napján érkezett kérelmében kérte az eljárás folytatását, amelyre tekintettel az elsőfokú hatóság elrendelte a szünetelés megszüntetését.

Az elsőfokú hatóság a kérelem és a Dokumentáció benyújtását követően a hivatalában és a honlapján közzétette az eljárás megindításáról szóló közleményt, továbbá a vonatkozó iratokat PE-06/KTF/14437-4/2019. ügyiratszámú levelével – közhírré tétel céljából – megküldte a tervezett tevékenység helye szerint Visegrád Város, Dunabogdány Község, Kisoroszi Község, Tahitótfalu Község, Pócsmegyer Község, Szigetmonostor Község és Szentendre Város jegyzőinek. Az elsőfokú hatóság a közleményben tájékoztatást adott a közmeghallgatás helyéről és idejéről.

Az elsőfokú hatóság PE-06/KTF/14437-5/2019. ügyiratszámú levelével megkereste a tervezett tevékenységgel érintett közigazgatási területek önkormányzatait a tervezett tevékenység helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozásával, valamint a településrendezési eszközökkel való összhangjának megállapítása érdekében.

Tahitótfalu Község Önkormányzata tájékoztatta az elsőfokú hatóságot, hogy a tervezett tevékenység a helyi településrendezési eszközökkel összhangban van, helyi környezetvédelmi és természetvédelmi érdekeket nem sért, ezért a nyomvonalakra észrevételt nem tett, illetve a Tahitótfalu településrendezési eszközeiben nem szereplő nyomvonalak pontosítása során a Településszerkezeti terv és a Szabályozási tervek módosítása szükséges lesz.

Dunabogdány Község Önkormányzat Jegyzője tájékoztatta az elsőfokú hatóságot, hogy a tervezett tevékenység és a településrendezési eszközök közötti összhang megteremtése, a településrendezési eszközök megfelelő módosítása szükséges lesz az eljárás során.

~~Pócsmegyer Község Önkormányzata tájékoztatta az elsőfokú hatóságot, hogy a tervezett nyomvonalak a helyi településrendezési eszközökkel összhangban vannak, helyi környezetvédelmi és természetvédelmi érdekeket nem sértenek, ezért a nyomvonalakra észrevételt nem tett, illetve kifogásolta, hogy a tanulmány nem foglalkozik a Pócsmegyer településszerkezeti tervében szereplő távlati, Pócsmegyer és Leányfalu közötti kerékpáros-gyalogos híddal.~~

A Szentendrei Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője tájékoztatta az elsőfokú hatóságot, hogy a Dokumentációban foglaltak nem ellentétesek Szentendre Város Helyi Építési Szabályzatával, illetve a környezeti hatásvizsgálati dokumentációval érintett terület a Szentendre Város zöldfelületeinek használatáról és a természeti értékek helyi védelméről szóló 25/2018. (XI. 19.) önkormányzati rendeletben foglaltaknak megfelel.

Visegrád Város Jegyzője tájékoztatta az elsőfokú hatóságot, hogy a Dokumentáció nincs összhangban a 2019. április 27. napján hatályát veszítő Helyi Építési Szabályzattal, viszont Visegrád Város Önkormányzat Képviselő-testülete 3/2019. (III. 27.) számú önkormányzati rendeletével elfogadta Visegrád Város új Helyi Építési Szabályzatát és Szabályozási tervét, illetve az 55/2019. (03. 27.) számú önkormányzati határozatával elfogadta Visegrád Város Településszerkezeti tervét. A Dokumentáció összhangban van a környezetvédelem helyi szabályairól szóló 5/2018. (III. 22.) számú önkormányzati rendelettel.

A Szigetmonostori Polgármesteri Hivatal tájékoztatása alapján a Szigetmonostor, Fő utcai szakaszán a kockakő megtartását településképi szempontból szükségesnek tartja. A Kis-Duna ágon átívelő kerékpáros és gyalogos híd megvalósításához a révátkelőhely, illetve a kompközlekedés fenntartása mellett járult hozzá. A tervezett kerékpáros útvonal nem ellentétes a hatályos új helyi településrendezési szabályozással és azzal összhangban valósulhat meg.

Az elsőfokú hatóság PE-06/KTF/14437-6/2019. ügyiratszámú levelével megkereste a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóságot szakhatósági állásfoglalás érdekében, aki a környezetvédelmi engedély megadásához kikötésekkel hozzájárult.

Az elsőfokú hatóság PE-06/KTF/14437-7/2019. ügyiratszámú levelével megkereste a Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot szakhatósági állásfoglalás érdekében, aki az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettség szakkérdésével kapcsolatosan az engedély módosításához katasztrófavédelmi szempontból hozzájárult.

A fentiekkel együtt az elsőfokú hatóság szakkérdés vizsgálatát kérte Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztályától, a Pest Megyei Kormányhivatal Szentendrei Járási Hivatal Földhivatali Osztályától, a Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatal Élelmiszerlánc-biztonsági, Növény- és Talajvédelmi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztályától, a Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatal Földművelésügyi és Erdőgazdálkodási Főosztályától és a Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatal Hatósági Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztályától.

Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztály megállapította, hogy a tervezett tevékenység létesítése és üzemelése során jelentős környezet-egészségügyi terhelés nem keletkezik, szignifikáns humán-egészségügyi kockáztnövelő hatással nem kell számolni. A beruházással érintett területen be kell tartani a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló 123/1997. Korm. rendelet (a továbbiakban: **123/1997. Korm. rendelet**) 5. számú mellékletének korlátozásait. A környezetvédelmi engedély kiadásának – a vizsgált szakkérdések tekintetében - akadálya nincs.

A Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatal Földművelésügyi és Erdőgazdálkodási Főosztálya a környezeti hatásvizsgálati eljárásban az erdők esetében a fenntartható erdőgazdálkodás és az erdők

közérdekű szolgáltatásainak biztosításával kapcsolatban erdészeti hatósági szempontból feltétel előírásával egyetértett.

A Pest Megyei Kormányhivatal Szentendrei Járási Hivatal Földhivatali Osztálya a dokumentáció kiegészítését kérte, ezért az elsőfokú hatóság PE-06/KTF/14437-20/2019. ügyiratszámú végzésével tényállás tisztázása érdekében kiegészítő adatok benyújtására szólította fel Meghatalmazottat, aki ennek eleget tett. A Pest Megyei Kormányhivatal Szentendrei Járási Hivatal Földhivatali Osztálya a beruházáshoz kikötésekkel hozzájárult.

A Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatal Élelmiszerlánc-biztonsági, Növény- és Talajvédelmi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály a tervezett tevékenységre vonatkozóan előírásokat tett.

A Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatal Hatósági Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály állásfoglalása alapján feltárási projekttervet kell a kérelemhez mellékelni.

Az elsőfokú hatóság PE-06/KTF/14437-13/2019. ügyiratszámú levelével megkereste a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóságot természetvédelmi kezelői véleményének megadása érdekében. Állásfoglalása alapján a beruházás a táj- és természetvédelmi célokkal tett előírások továbbtervezés során történő figyelembevételére esetén összeegyeztethető.

Az elsőfokú hatóság ezen előzményeket követően hozta meg fellebbezéssel támadott Határozatát, a Visegrád Dömös településhatár – Szentendre között tervezett Eurovelo 6 kerékpáros útvonal létesítése tárgyában indult környezeti hatásvizsgálati eljárás eredményeként természetvédelmi engedélyt adott. Egyidejűleg megállapította, hogy a Dokumentációban bemutatott D-6, D-7 és SZM-7 szakaszokra, valamint a HÍD-2 és HÍD-3b hídhelyekre engedély nem adható.

A fontieket követően az elsőfokú hatóság a Zrt. meghatalmazásából eljáró TANDEM Mérnökiroda Kft. (1033 Budapest, Polgár u. 12. I/7.) tájékoztatása alapján a Határozatot a 2019. május 21. napján kelt, PE-06/KTF/14437-51/2019. ügyiratszámú határozatával akképpen módosította, hogy a Dokumentációban bemutatott SZM-7 szakaszra engedély adható, a hídhelyek megnevezését pontosította, illetve további táj- és természetvédelmi előírást tett.

Az Ákr. 116. § (1) bekezdése alapján az ügyfél, vagy akire a döntés rendelkezést tartalmaz, az elsőfokú döntés ellen akkor fellebbezhet, ha azt törvény kifejezetten megengedi.

Az Ákr. 118. § (3) bekezdése alapján a fellebbezést a döntés közlésétől számított tizenöt napon belül az azt meghozó hatóságnál lehet előterjeszteni.

Fellebbezők a Határozat ellen törvényes határidőn belül fellebbezést nyújtottak be.

Az Ákr. 119. § (3) bekezdése alapján, ha a hatóság a megtámadott döntést nem vonja vissza, illetve a fellebbezésnek megfelelően azt nem módosítja, javítja vagy egészíti ki, a fellebbezést a hatóság az ügy összes iratával, a fellebbezési határidő leteltét követően felterjeszti a - jogszabályban kijelölt - másodfokú hatósághoz.

Az elsőfokú hatóság PE-06/KTF/14437-58/2019. ügyiratszámú levelével felterjesztette Fellebbező jogorvoslati kérelmét a Pest Megyei Kormányhivatal (a továbbiakban: **másodfokú hatóság**) részére.

Az Ákr. 119. § (4) bekezdése alapján a fellebbezést a másodfokú hatóság bírálja el, amely a fellebbezéssel megtámadott döntést és az azt megelőző eljárást megvizsgálja. A másodfokú hatóság eljárása során nincs kötve a fellebbezésben foglaltakhoz.

(6) Ha a döntés meghozatalához nincs elég adat, vagy ha egyébként szükséges, a másodfokú hatóság tisztázza a tényállást és meghozza a döntést.

A rendelkezésre álló iratok alapján a másodfokú hatóság megállapította, hogy a megalapozott döntés meghozatala érdekében bizonyítási eljárás lefolytatásának van helye.

Az Ákr. 62. § (1) bekezdés alapján ha a döntéshozatalhoz nem elegendők a rendelkezésre álló adatok, a hatóság bizonyítási eljárást folytat le.

(2) A hatósági eljárásban minden olyan bizonyíték felhasználható, amely a tényállás tisztázására alkalmas. Nem használható fel bizonyítékként a hatóság által, jogszabálysértéssel megszerzett bizonyíték.

(3) A hatóság által hivatalosan ismert és a köztudomású tényeket nem kell bizonyítani.

(4) A hatóság szabadon választja meg a bizonyítás módját, és a rendelkezésre álló bizonyítékokat szabad meggyőződése szerint értékeli.

(5) Törvény vagy kormányrendelet közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján, meghatározott ügyekben kötelezővé teheti valamely okirat vagy más irat bizonyítási eszközként történő alkalmazását.

Az Ákr. 63. § alapján, ha a tényállás tisztázása azt szükségessé teszi, a hatóság az ügyfelet nyilatkozattételre hívhatja fel.

A másodfokú hatóság PE/KTFO/4190-2/2019. és PE/KTFO/4190-12/2019. "ügyiratszámú" leveleivel megkereste az elsőfokú hatóságot hiányzó iratok megküldése végett, amelyet az elsőfokú hatóság teljesített.

A másodfokú hatóság 2019. augusztus 9. napján kelt, PE/KTFO/4190-5/2019. ügyiratszámú levelével szakhatósági állásfoglalást kért a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságától (a továbbiakban: **BM OKF**), aki a 35000/7716-1/2019.ált. szakhatósági állásfoglalásával a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35100/6621-2/2019.ált. számú elsőfokú vízügyi és vízvédelmi szakhatósági állásfoglalását helybenhagyta.

A másodfokú hatóság 2019. augusztus 9. napján kelt, PE/KTFO/4190-6/2019. ügyiratszámú levelével szakkérdés vizsgálatát kérte Budapest Főváros Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztályától (a továbbiakban: **BFKH**), aki BP/PNEF-TKI/01128-10/2019. számú szakvéleményében megállapította, hogy a BP/PNEF-TKI/01128-3/2019. számon kiadott állásfoglalása szakmai szempontból helytálló, abban szerepel a 123/1997. Korm. rendeletben szereplő korlátozásokra vonatkozó felhívás, azonban abban külön nem lett kiemelve, hogy a Kisoroszi HÍD-3 változat Dunabogdányban belső védőterületet érint, illetve a Szigetmonostori oldalon, a Szentendre I. sz. helyszíntől délebbre a Duna-ággal párhuzamosan egybefüggő „belső védőterület” van, amelyen kerékpáros hidat, valamint a védőterületet keresztező kerékpárutat nem lehet létesíteni. Előbbiek alapján a BFKH álláspontja szerint a Kisoroszi HÍD-3, a Szentendre HÍD-2 és a Szentendre HÍD-3a-3b-3c változatokra, valamint a belső védőterületet érintő nyomvonalszakaszokra engedély nem adható, azt a 123/1997. Korm. rendelet kizárja. A benyújtott dokumentáció alapján a BFKH megállapította továbbá, hogy a vonatkozó jogszabályi előírások maradéktalan betartása mellett a tervezett kerékpárút létesítésének – a vizsgált szakkérdések tekintetében – jogszabályi akadályja nincs, az a Kisoroszi HÍD-3, a Szentendre HÍD-2 és a Szentendre HÍD-3a-3b-3c változatok, valamint a belső védőterületet érintő nyomvonalszakaszok kivételével megvalósítható.

A másodfokú hatóság 2019. augusztus 9. napján kelt, PE/KTFO/4190-7/2019. ügyiratszámú levelével szakkérdés vizsgálatát kérte a Miniszterelnökségtől. A Miniszterelnökség Építészeti és Építésügyi Helyettes Államtitkárság Építészeti Főosztály, Régészeti Főosztály a környezetvédelmi eljárás engedélyének kiadásához feltétellel hozzájárult, miszerint a tárgybeli beruházás a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény alapján nagyberuházásnak minősül, ezért előzetes régészeti dokumentációt kell készíteni.

A másodfokú hatóság a 2019. augusztus 23. napján kelt, PE/KTFO/4190-11/2019. ügyiratszámú végzéssel tényállás tisztázásra hívta fel a Zrt.-t, aki 2019. szeptember 11. napján kiegészítő iratokat nyújtott be, illetve a további információk megadására a határidő meghosszabbítását kérte. A másodfokú hatóság a PE/KTFO/4190-18/2019. számú végzéssel a Zrt. kérelmének helyt adott, és a tényállás tisztázásra nyitva álló határidőt 2019. szeptember 16. napjáig meghosszabbította. A Zrt. a tényállás tisztázáshoz 2019. március 17. napján további iratokat nyújtott be.

A másodfokú eljárás során a rendelkezésre álló dokumentációk, tények és adatok alapján anyagi jogi szempontból az alábbiak állapíthatók meg.

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **Khvr.**) szerint:

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

A Khvr. 1. § (1) bekezdése alapján 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 a) pontja alapján 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 3. számú mellékletben szerepel.*

A Khvr. 3. számú melléklet (a *környezetvédelmi hatóság előzetes vizsgálatban hozott döntésétől függően környezeti hatásvizsgálatra kötelezett tevékenységek*) 87. pont c) alpontja szerint 87. Kötutak és közforgalom elől el nem zárt magánutak, kerékpárutak (amennyiben nem tartozik az 1. számú mellékletbe) 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.

A kérelem szerinti beruházás a fentiek, valamint a táj- és természetvédelmi szakvéleményben foglaltak alapján a Khvr. 3. számú melléklet 87. pont c) alpontja értelmében a környezetvédelmi hatóság előzetes vizsgálati eljárásban hozott döntésétől függően környezeti hatásvizsgálat köteles tevékenység. Fentiek alapján előzetes vizsgálati eljárás került lefolytatásra, amelynek eredményeként a PE/KTFO/906-3/2018. számú másodfokú határozattal megváltoztatott PE-06/KTF/1535-52/2018. számú határozattal megállapításra került, hogy a tervezett kerékpárút környezeti hatása jelentős, ezért környezeti hatástanulmány benyújtását írta elő, valamint meghatározta a benyújtandó környezeti hatásvizsgálati eljárás során vizsgálandó kérdéseket.

A környezeti hatásvizsgálati eljárásban a Khvr. 1. § (6b) bekezdése alapján beszerzésre került az érintett települések jegyzőinek nyilatkozata is a településrendezési eszközökkel és a helyi környezet- és természetvédelmi szabályozással való összhang vizsgálata kapcsán. A beruházást Visegrád, Kisoroszi, Pócsmegyer, Szigetmonostor és Szentendre Jegyzője nem találta ellentétesnek a településrendezési eszközökkel és a helyi környezet- és természetvédelmi szabályozással, Dunabogdány és Tahitótfalu Jegyzője szerint a beruházás csak részben van összhangban a településrendezési eszközökkel, de nem ellentétes a helyi környezet- és természetvédelmi szabályozással.

A Khvr. 10. § (4) bekezdés a) pontja alapján a környezetvédelmi engedély megadásáról szóló határozatban az engedély feltételei között elő kell írni azokat az intézkedéseket, amelyek a jelentős kedvezőtlen környezeti hatások elkerülésére, megelőzésére vagy csökkentésére, és - ha lehetséges - kiegyenlítésére vonatkoznak, továbbá szükség szerint az 5. § (2) bekezdés c) pont cb) alpontjában foglaltakat.

A Khvr. szerint a Határozatnak meg kell jelölnie azt a nyomvonalváltozatot, amelyre környezetvédelmi engedély adható. Az elsőfokú hatóság a Khvr.-ben foglaltaktól eltérően a nem engedélyezhető szakaszokat nevesítette, így a döntés megváltoztatása indokoltá vált a rendelkező részben foglaltak szerint.

A Khvr. 5. § (2) bekezdés c) pontja cb) alpontja alapján a *környezetvédelmi hatóság a határozatában amennyiben az előzetes vizsgálat során a tevékenység engedélyezését kizáró ok merült fel, ha a tervezett tevékenység a településrendezési eszközökkel nincs összhangban, azonban az összhang legkésőbb a tervezett tevékenységhez szükséges létesítési, építési engedély iránti kérelem előterjesztéséig megteremthető, ezt a lehetőséget rögzíti, és előírja, hogy a kizáró okot a létesítési, építési engedély kiadására jogosult hatóság döntéséig meg kell szüntetni.*

Az elsőfokú hatóság a Határozat rendelkező részében fentiek szerint előírást tett a településrendezési eszközökkel való összhangban megteremtés érdekében.

Fentiek alapján az elsőfokú hatóság döntése a Khvr. szempontjából megfelelő volt.

A földtani közeg védelme

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

A Khvr. 6. melléklet 3. pont d) alpontja értelmében a környezeti hatásvizsgálat keretében kötelező klímakockázat elemzés, amely vizsgálja a projekt éghajlatváltozásra gyakorolt hatását és az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás képességét. Ennek figyelembevételével a benyújtott hatásvizsgálati Dokumentációhoz klímakockázati értékelés készült.

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

Az elemzés alapján a klímaváltozás hatásainak való kitettség a tárgyi kerékpárút kapcsán a hőhullámos 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 sérülékenységi 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 akadályozhatják.

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 csapadékintenzítés, 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 helyszíntől függően egyik vagy mindkét oldalán további növénytelepítés tervezett. A tervezett beavatkozások eredményeként számottevően nem változik a szén-dioxidnyelő 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. Az üzemelés során a kerékpárút további üvegházhatású gáz kibocsátással nem jár.

Éghajlatvédelmi szempontból a tervezett beruházás nem kifogásolható.

Zaj- és rezgésvédelem

A tervezett nyomvonal különböző hasznosítású, és ebből adódóan eltérő alapterheléssel jellemezhető területeket érint. A tervezési terület kritikus szakaszai nagyon közel (4-6 m távolságban) helyezkednek el a védendő épületekhez.

Kisoroszi és Dunabogdány, valamint Szentendre és Szigetmonostor között a Duna felett híd épül, ezek azonban a lakott területektől távol esnek, csak Dunabogdánynál várható az építés időszakában magasabb zajterhelés a parthoz közeli védendő objektumoknál.

Létesítés:

Az építési munkáknál az építési technológia, munkagépek, valamint a szállítási forgalom zajhatásával kell számolni. Az építés tervezett időtartama szerint nem fogja meghaladni az egy évet. A nyomvonalas létesítményhez köthető építési tevékenység egy-egy területen akár egy hónap alatt is befejezhető. Csak a nappali időszakban (6:00-22:00) terveznek építési munkálatokat végezni. Az építési munkák vonatkozásában részletes organizációs terv a dokumentáció elkészültekor még nem állt rendelkezésre, ezáltal nem ismert a kivitelező, sem a kivitelezés adatai: ütemezés, kivitelezés technológiája, depóniák és gépparkok helye. Az előzőekre tekintettel a várható zaj- és rezgésterhelés meghatározása más, hasonló építési tevékenységek tapasztalatai, illetve szakértői becslés alapján történt.

A fakivágás és bozótirtás, humuszleszedés, földmunkálatok, burkolatépítés és bontási munkálatok a munkavégzés tengelyéhez közelebb elhelyezkedő védendő létesítmények esetén jelentősebb, de rövid ideig tartó határérték túllépést okozhatnak. A munkálatok közül a fakivágás és bozótirtás nem jellemzi a teljes nyomvonal menti területet, illetve bizonyos helyeken 1-2 napig tartó munkavégzést jelent csak. A bontási munkálatok a már meglévő kerékpárutakat érintik. A nyomvonal Szentendrénél és Dunabogdánynál keresztezi a Duna Szentendrei ágát, ezeken a helyeken hidak építése szükséges. Az építkezés közelítőleg helyhez kötött, mindkét esetben 18 hónap teljes építési idővel számolnak, emiatt az 1 év időtartamot meghaladó építkezésekre vonatkozó zajterhelési határérték alkalmazandó. A számítások alapján mindkét híd építése során határértéket meghaladó zajterhelés várható. Az elsőfokú hatóság a Dokumentációban bemutatott, becsült értékekre figyelemmel a Határozat „II. Környezetvédelmi előírások” című fejezetében az építési engedélyezési eljárásra vonatkozóan – amikor már részletesebb információk állnak rendelkezésre a kivitelezőről, illetve a kivitelezési adatokról – előírta az építési munkálatok, illetve a szállítási útvonalak mentén kialakuló zajterhelés mértékének meghatározását, illetve a zaj- és rezgés csökkentő intézkedések bemutatását.

A szállítási tevékenység közúton, lehergépjárművekkel, az építési munkák ütemezése szerint történik. Az építési időszakban az építés volumenét tekintve naponta kb. 8 db tehergépjármű oda-vissza elhaladása várható. A dolgozók személyforgalmának közlekedése naponta kb. 1-2 db személygépjármű. Az építkezés célforgalma a vizsgált útszakaszok zajkibocsátását legfeljebb 0,6 dB értékkel növeli meg.

A szállítási útvonal mentén található védendő létesítményeknél a szállításból eredő zajterhelés-változás (növekedés) 3 dB-nél kisebb mértékű, ezért a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 7. §-a szerinti szállítási hatásterület nem jelölhető ki.

Üzemelés:

A tervezett kerékpárút megépítése után jellegéből adódóan nem kell sem üzemelési, sem közlekedési zajhatással, sem pedig rezgésterheléssel számolni.

A Dokumentációban foglaltak alapján a tervezett beruházás zaj- és rezgésvédelmi szempontból a Határozat előírásának betartása esetén nem kifogásolható.

Hulladékgazdálkodás

A Dokumentáció hulladékgazdálkodási fejezetében elsőként a kivitelezés során várhatóan keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékokat - a hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet szerint azonosító kódra beazonosítva - mutatja be. Továbbá ismertetésre kerül a keletkező hulladékok gyűjtésének és kezelésére történő átadásának tervezett gyakorlata, valamint a hulladékokkal kapcsolatos jogszabályban meghatározott nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének vállalása. A hulladékgazdálkodási fejezet második pontjában kerül ismertetésre az

üzemeltetési időszakban várhatóan keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékok bemutatása és az azokkal kapcsolatos teendők.

A Dokumentáció többek között bemutatja a tevékenység során esetlegesen előforduló rendkívüli esemény (havária) során keletkező hulladékokat és a havária helyzet elhárítása érdekében tervezett intézkedéseket. A hatástanulmány kihangsúlyozza, hogy a tevékenység végzése során építési törmelékkel vagy más inert hulladékkal megközelítési utat stabilizálni vagy feltölteni sem ideiglenesen sem véglegesen nem lehet.

A Dokumentáció szerint a tevékenység során a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény, a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet és az építési és bontási hulladék kezelésének részletes szabályairól szóló 45/2004. (VII. 26.) BM–KvVM együttes rendeletben foglalt rendelkezések szerint járnak el.

Az elsőfokú hatóság a Határozat rendelkező részének „II. Környezetvédelmi előírások” 2. pontjában hulladékgazdálkodással kapcsolatos előírásokat rögzített.

A rendelkezésre álló dokumentumok alapján a Határozatban foglalt előírások betartásával tervezett tevékenység hulladékgazdálkodási szempontból nem kifogásolható.

Levegőtisztaság-védelem

A Dokumentációban részletesen bemutatásra került a tervezett tevékenység és annak hatása a környezet levegőminőségi állapotára.

A Dokumentáció tartalmazza a másodfokú hatóság által módosított, a jelentős környezeti hatást megállapító határozatban (PE/KTFO/906-3/2018.) előírt levegőtisztaság-védelmi szempontú követelményeket (a nyomvonalhoz legközelebb eső lakóingatlanok távolsága; légszennyező anyagok terjedésmódellezése különösen az építés során).

A létesítés során a szállító járművek és a munkagépek kibocsátásából, valamint a földmunkák során keltett por miatt kell diffúz levegőterhelésre számítani. Ezek a hatások időszakosan és időben eltolva jelentkeznek a szállítási útvonalak mentén, illetve az építési terület közvetlen környezetében. A földmunkák által keltett szálló por (PM₁₀) hatásterülete a forrástól számított 59 méter távolságban határozható meg. A hidépítés során a zsaluzás – vasszerelés, valamint a burkolatépítés fázisában várható a legnagyobb mértékű kibocsátás, ennek hatásterülete a tevékenység végzésének helyétől számított 229 méterben határozható meg NO₂ és CO komponensekre vonatkoztatva. A bemutatott transzmisszió adatok alapján az építés során a NO₂ komponens esetében határérték feletti kibocsátás valószínűsíthető.

Tekintettel arra, hogy a kivitelezés során használt géppark és annak műszaki állapota jelen tervezés fázisában még nem ismert, valamint a transzmissziós modell számítás kis távolságban pontatlanságot eredményezhet, így azok jelen fázisban csak becslésként, tájékoztató jellegű adatként szolgálnak, ezért a konkrét kivitelezési adatok ismeretében előírtam a terjedésmódellezés ismételt elvégzését az építési fázisra vonatkoztatva. Kivitelezés során a levegőt terhelő hatások a munkagépek gondos üzemeltetésével - karbantartásával, a technológiai fegyelem betartásával és a kibocsátás minimalizálását elősegítő további műszaki intézkedésekkel tovább csökkenthetőek; ezért a Határozat rendelkező részét kiegészítettem ezen műszaki szempontok alkalmazására vonatkozó előírásokkal.

A kivitelezés során a Szentendrei-szigeten kívüli területeken a 11-es számú főúton, míg a sziget területén az 1113-as számú úton tervezett a szállítás, valamint rövid szakaszokon belterület, illetve mezőgazdasági terület igénybevételére is szükség van ilyen célból. A várható tehergépjármű forgalom kb. 16 db jármű naponta (8 jármű oda-vissza megtett útja). A szállítójárművek által generált forgalomnövekedés várhatóan kis mértékű többlet terhelést jelent a környező utak forgalmából származó kibocsátásban.

Az építés során egyes fázisok levegőtisztaság-védelmi hatásterülete térképszelvényeken került ábrázolásra.

Az üzemelés, a kerékpárút használata során levegőbe történő kibocsátás nincs.

Fentiek alapján megállapítható, hogy a tevékenység levegőtisztaság-védelmi szempontból a megtett előírások betartásával nem kifogásolható.

Tájvédelem és természetvédelem Természetvédelem, élővilág-védelem

Élővilágvédelmi szempontból közvetlen hatásterület a ténylegesen igénybevételre kerülő, építési munkálatokkal érintett terület. A tervezett kerékpárút építés – Eurovelo 6 kerékpáros útvonal Dömös – Szentendre szakasz – közvetlen hatásterülete a tervezett nyomvonal és annak közvetlen környéke, az útpálya koronaszélességét és a kiegészítő létesítmények helyét figyelembe véve 5-8-12 m-esnek, átlagosan 8 m-esnek tekinthető.

A közvetett hatásterület lehatárolása a különböző élőhelyek és fajok érzékenysége szerint eltérő. A lokális, kis területen mozgó, nem vagilis fajok esetében a közvetett hatásterület nagysága a közvetlen hatásterülettel azonos, míg a zavarásra érzékenyebb fajok esetében az emberi jelenlét is jelentős hatást gyakorolhat, míg más fajknál a forgalom (vonuló fajok) jelenthetnek veszélyforrást. Az élővilágvédelmi gyakorlati tapasztalatok alapján egyes állatcsoportok (főként ragadozó madarak, vadállomány) esetében a tengelytől nagyobb távolságra, 150-150 m szélességű sávokon túl is jelentkezhet zavaró hatás (azaz itt a közvetett hatásterület szélesebb). A tárgyi létesítmény esetében közvetett hatásterületnek a pálya szélétől számított 150-150 m széles sáv került meghatározásra az élővilágvédelmi vizsgálatok alapján, a részletes botanikai vizsgálat, részletes élőhely térképezés a tengelyvonalától számított 50+50 m széles sávra készült.

A Dokumentáció részben a területbejárások során végzett felmérések, részben a területre vonatkozó szakanyagok alapján került összeállításra. A különböző élőlénycsoportok, illetve élőhelyek felmérése alapvetően a Nemzeti Biodiverzitás-monitorozó Rendszer (NbmR) módszertan szerint történt, élőhelycsoportonként specifikusan. A védett növény- és állatfajok előfordulásai indokolt esetben 2 m-es pontossággal GPS-szel kerültek rögzítésre. A felmérés alapján az élőhely típusokat az Általános Nemzeti Élőhely-osztályozási Rendszer (Á-NÉR) szerint kategorizálták és élőhelytérképen ábrázolták. A felmérés alapján az egyes élőhelyek természetességi értékszámait az általánosan elfogadott és alkalmazott Seregélyes - Csomós (1995.) féle természetességi értékszámok szerint jelölték. A védett növényfajok előfordulási helyeit feltüntették az élőhelytérképen.

A tervezett beruházás Natura 2000 jelölő élőhelyekre és fajokra gyakorolt hatásának megállapítása a biotikai adatok ismerete, értékelése mellett az érintett Natura 2000 jelölő élőhely(ek) összterületének és a tervezett létesítmény által elfoglalt területnek az összevetésével történt. A felmérés során a tervezett nyomvonal mentén egy meghatározott szélességű sáv került vizsgálatra. Az élőhely térkép és az élőhelyek általános jellemzése ennek a sávnak az élőhelyi viszonyairól ad információt. A Natura 2000 területek esetében a jelölő élőhelyek területnagysága áll rendelkezésre, következésképpen ehhez lehet hasonlítani a területfoglalás mértékét, és ennek százalékos értéke alapján történik a hatások mértékének becslése. Az értékes, természetes élőhelyeket néhány kivétellel a jelölő élőhelyek magukban foglalják.

A célzott zoológiai kutatás a rovarok egyes csoportjai, a madarak, valamint a denevérek esetében történt, továbbá a terepbejárások, térképezések, állapotfelvételezések során figyelemmel voltak a puhatestűek, kételtűek, hüllők, valamint az emlősök előfordulására alkalmas élőhelyekre, előfordulásainak, jelenlétükre utaló nyomok, adatok rögzítésére. A terepbejárások során szerzett tapasztalatok, felmérési eredmények alapján nagy biztonsággal valószínűsíthetők a tervezett beruházás élővilágra gyakorolt hatásai.

Országos jelentőségű védett természeti terület

A tervezett kerékpárút több szakaszon is közvetlenül érint országos jelentőségű védett természeti területet, a 34/1997. (XI. 20.) KTM rendelettel létrehozott Duna-Ipoly Nemzeti Park területét. A nemzeti park területét érintő szakaszok szelvényszámait a Dokumentáció 230-231. oldalán található táblázatok részletesen tartalmazzák.

Az adatok összesítése alapján megállapítható, hogy az egyes nyomvonalváltozatok eltérő mértékben érintik a Duna-Ipoly Nemzeti Park területét.

Visegrád belterületén – antropogén környezetben – a V-10 rész-szakasz tervezett kisajátítási területe jelentős területi érintettséget adott, amelynek az építési során ténylegesen csak a töredéke lesz felhasználva. Visegrád Város teljes közigazgatási területe országos jelentőségű védett természeti terület, a tervezett kerékpárút Visegrád területén jellemzően települési területen, többségében a meglévő 11-es számú főút mellett halad, természetszerű élőhelyet nem vesz igénybe.

A tervezett létesítmény nem érint „ex lege” védett lápot, szikes tavat, földvárat, forrást, víznyelőt és barlangot.

A tervezett kerékpáros útvonal fejlesztés a Dunabogdány Dunabogdányi-hullámtér és a Szentendrei Duna-parti-erdők kivételével helyi jelentőségű védett természeti területeket közvetlenül nem érinti. Az érintettség mindkét esetben egyes hidválozatoknál (Dunabogdány – Kisoroszi, Szentendre – Szigetmonostor között) lehetséges.

Európai közösségi jelentőségű, természetvédelmi rendeltetésű Natura 2000 területek

Az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet), valamint az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészelekről szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet alapján a tervezett út engedélyezett nyomvonala érinti a HUDI10002 területkódú, Börzsöny és Visegrádi-hegység nevű különleges madárvédelmi területet, és a HUDI20034 területkódú, Duna és ártere nevű, a HUDI20039 területkódú, Pilis és Visegrádi-hegység nevű, valamint a HUDI20047 területkódú Szigeti homokok nevű jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet.

A tervezett létesítmény Natura 2000 jelölő élőhelyekre és jelölő fajokra gyakorolt hatásának megállapítása a biotikai adatok ismerete, értékelése mellett az érintett Natura 2000 jelölő élőhely(ek) összterületének és a tervezett igénybevételi terület méretének az összevetésével történt. Az érintett és igénybevételre kerülő Natura 2000 területekre gyakorolt várható hatások vizsgálata és értékelése céljából a 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 14. számú melléklete szerinti Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció készült.

A Börzsöny és Visegrádi-hegység nevű (HUDI10002) különleges madárvédelmi területen a tervezett kerékpárút esetében természetföldrajzi és műszaki szempontból elkerülhetetlen a Natura 2000 terület érintettség. A jelölő fajok mobilitásukból fakadóan kevésbé veszélyeztetettek. Állományukra, vagy természetvédelmi helyzetükre a tervezett fejlesztés nem lesz jelentős hatással. Az élőhely vizsgálat alapján kijelenthető, hogy a Natura 2000 jelölő fajok számára megfelelő élőhely hiányában jelölő állatfaj pusztulása nem következik be. A tervezett beruházásnak természetvédelmi szempontból kedvezőtlen közvetett hatásai lehetnek (pl. zavarás, szennyezés), ezek azonban a környezetvédelmi előírások betartása mellett az elfogadható mértéken belül maradnak. A beruházás megvalósulása nem okoz számottevő változást, illetve csökkenést a jelölő fajok populációiban.

A Duna és ártere nevű (HUDI20034) jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területen a tervezett hidválozatok esetében a 91E0 kódjelű „*Enyves éger (Alnus glutinosa)* és magas kőris (*Fraxinus excelsior*) alkotta ligeterdők (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)” kiemelt jelentőségű jelölő élőhely, mind a 3270 kódjelű „*Iszapos partú folyók részben Chenopodium rubri*, és részben *Bidention* növényzettel” jelölő élőhely érintett.

A Pilis és Visegrádi-hegység nevű (HUDI20039) jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területen a 91G0 kódjelű „Pannon gyertyános-tölgyesek *Quercus petraea*-val és *Carpinus betulus*-szal” kiemelt jelentőségű közösségi jelentőségű élőhely mellett tervezett szakaszon jelölő élőhely nem, csak közösségi jelentőségű élőhelyi érintettség valósul meg, ugyanis a kisajátítási határ a Natura 2000 terület határával azonos (nincs Natura 2000 területi érintettség). A 91G0 kódjelű közösségi jelentőségű élőhely a hegylábi részén erősen fertőzött inváziós fászszerű fajokkal, leginkább fehér akáccal (*Robinia pseudoacacia*). A tervezett létesítmény megvalósítása nem lesz hatással a 91G0 kódjelű jelölő élőhelyre.

A Szigeti homokok nevű (HUDI20047) jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület esetében a nyomvonala érinti a 6260 kódjelű „*Pannon homoki gyep*ek” kiemelt jelentőségű jelölő élőhelyet.

Országos ökológiai hálózat

A tervezett létesítmény számos rész-szakasza közvetlenül is metszi, vagy határos az országos ökológiai hálózat különböző övezeti besorolásba tartozó területeivel (Dokumentáció 2.8. sz. térkép, 18 melléklet). A Duna és ártere az országos ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezeteként került kijelölésre.

Érzékeny természeti terület (ÉTT)

Az út nyomvonalára 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 tervezési terület általános élővilágvédelmi jellemzése

A tervezett kerékpárút Dömös-Visegrád szakasza Visegrádi-Dunakanyar kistáj területén, a Naszály és Dunazug flórajárás határán helyezkedik el. A Szentendrei-sziget növényföldrajzilag az Alföld része. A Szentendrei-sziget meszes homokján homoki gyeptársulások alakultak ki, a gyöngyvirágos kocsányos tölgyesek kisebb területekre szorultak vissza. A Duna menti területeket – elsősorban az árvízvédelmi töltések hullámtéri oldalán – puhafás ligeterdők kísérik. A szigeten elterjedtek az akácok állományok, a parti területek közelében telepített idegenhonos nyárfa ültetvények találhatóak. A tervezett út növénytanilag legértékesebb szakasza Tahitótfalutól északra lévő Kecse-sziget, valamint a Kisoroszi felé vezető út melletti homoki gyepterületek. Pócsmegyer – Suránytól északra lévő nemzeti park területén nyáras-borókás található. A tervezett kerékpárút szigeti nyomvonalváltozatai részben települési területeken, részben mezőgazdasági területek és burkolt utak szegélyén vezetnének. A parti szakaszok – elsősorban hídhelyek – a puhafás ligeterdők területén lennének. A természetű növények közül nagyobb területeken gabona, napraforgó, repcetermesztés folyik, térségi jelentőségű a szamócatermesztés. Több helyen felhagyott, előregeredő gyümölcsösök vannak.

Az élővilágra vonatkozó vizsgálatok alapján a nyomvonal által érintett élőhelytípusok a következők:

B5 – Nem zombékoló magassásrétek, H5b – Homoki sztyeprétek, I1 – Nedves felszínek természetes pionír növényzete, J4 – Fűz-nyár ártéri erdők, K2 – Gyertyános-kocsánytalan tölgyes OB – Jellegtelen üde gyepek, OC – Jellegtelen száraz-félszáraz gyepek, OD – Lágyszárú özönfajok állományai, OG – Taposott gyomnövényzet, P2c – Idegenhonos cserje vagy japánkeserűfű-fajok uralta állományok, RA – Óshonos fajú, elszórva álló fák csoportja, vagy egy egyed szélességű, erdővé még nem záródott fasorok, RB – Óshonos fajú puhafás jellegtelen erdők, RDb – Óshonos lombos fajokkal elegyes idegenhonos lombos és vegyes erdők, S1 – Akácok, S2 – Nemesnyáras, S4 – Ültetett erdei- és feketefenyves, S6 – Nem óshonos fajok spontán állományai, S7 – Nem óshonos fajú facsoportok, erdősávok és fasorok, T1 – Egyéves, intenzív szántóföldi kultúrák, T2 – Évelő, intenzív szántóföldi kultúra, lucerna tábla, T5 – Vetett gyepek, T6 – Extenzív szántók, T7 – Intenzív szőlők, gyümölcsösök és bogyós ültetvény, T8 – Extenzív szőlők és gyümölcsösök, T9 – Kiskertek, T10 – Parlag.

Az egyes élőhelytípusok elhelyezkedését és részletes jellemzését a Dokumentáció tartalmazza.

Élővilágvédelmi (növénytan) szempontból konfliktusos szakaszok: 4+090 - 4+608; 4+695 - 5+221; 5+387 - 5+737; 6+478 - 6+613; 6+648 - 6+684 km sz. Ezek a szakaszok a 6260 kódjelű „Pannon homoki gyepek” kiemelt jelentőségű jelölő élőhelyet érint a nyomvonalon. A tervezett rész-szakasz által érintett védett és fokozottan védett fajok: agárkosbor, báránypirosító fekete kökercsin, budai imola, bunkós hagyma, homoki árvalányhaj, homoki cickafark, homoki fátyolvirág, homoki imola, homoki nőszirm, homoki szalmagyopár, homoki vértő, selymes boglárka, pézsmahagyma, rákosi csenkesz, szürkés ördög szem, magyar futrinka, farkasalmalepke, szongáriai cselőpók, sisakos sáska, fűrgye gyík, zöld gyík.

Az élővilágvédelmi munkarész az egyes hídhely változatokat a következők szerint jellemezte:

Visegrád (Dunabogdány) – Kisoroszi közötti hídváltozatok:

Kisoroszi HÍD-1: A tervezett híd kialakítása természetvédelmi szempontból leginkább konfliktusmentes változat.

Kisoroszi HÍD-2: Természetvédelmi szempontból konfliktusos rész-szakasz, mivel kis kiterjedésben, de Natura 2000 jelölő élőhelyet érint.

Kisoroszi HÍD-3: Természetvédelmi szempontból konfliktusos rész-szakasz, mivel kis kiterjedésben, de Natura 2000 jelölő élőhelyet érint.

Szigetmonostor – Szentendre közötti hídváltozatok:

Szentendre HÍD-1: Natura 2000 jelölő élőhely és védett faj állományának érintése miatt természetvédelmi szempontból nem jelentős mértékben, de konfliktusos rész-szakasz.

Szentendre HÍD-2: Natura 2000 jelölő élőhely és védett faj állományának jelentős mértékű érintése miatt természetvédelmi szempontból konfliktusos rész-szakasz.

Szentendre HÍD-3a: A szigetmonostori oldalon a híd kialakítás kevésbé konfliktusos, csekély kiterjedésű Natura 2000 jelölő élőhelyet és védett hazai faj állományát érint. A szentendrei oldalon azonban már jelölő élőhelyi érintettség jelentős, emiatt természetvédelmi szempontból konfliktusos rész-szakasz.

Szentendre HÍD-3b: A híd kialakítás kevésbé konfliktusos, csekély kiterjedésű Natura 2000 jelölő élőhelyet és védett hazai faj állományát érint.

Szentendre HÍD-3c: A híd kialakítás mindkét oldalon kevésbé konfliktusos, csekély kiterjedésű Natura 2000 jelölő élőhelyet érint, de a hídhoz vezető SZM-7 rész-szakasz védett faj, a ligeti csillagvirág (*Scilla vindobonensis*) jelentős állományát érinti, emiatt természetvédelmi szempontból konfliktusos rész-szakasz.

A táblázatos értékelések szerint természetvédelmi szempontból a Kisoroszi HÍD-1 változata konfliktusmentes minősítést kapott, a szentendrei híd változatok esetében a Szentendre HÍD-1 változat a legkevésbé konfliktusos minősítésű.

Az élőhely térképezés eredményeként megállapítható, hogy a tervezett fejlesztés meglévő utak nyomvonalához többé-kevésbé igazodva számos élőhelytípust érint. Jellegtelen száraz-félszáraz és üde gyepek, homoki sztyeprétek, őshonos fafajú puhafás jellegtelen erdők, nem őshonos és őshonos fajú fasorok, facsoportok, fűz-nyár ártéri erdők mellett lágyszárú özönfajok állományait egyaránt érintik az antropogén befolyás alatt lévő kiskertek, szántók és belterületi részek mellett.

A tervezett kerékpárút egyes rész-szakaszai érintik Duna mentén a 91E0 kódjelű „*Enyves éger (Alnus glutinosa)* és *magas kőris (Fraxinus excelsior)* alkotta ligeterdők (*Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae*)” kiemelt jelentőségű jelölő élőhelyet, a 3270 kódjelű „*Iszapos partú folyók részben Chenopodion rubri, és részben Bidention növényzettel*” kiemelt jelentőségű jelölő élőhelyet. A Szentendrei-szigeten tervezett rész-szakaszok a 6260 kódjelű „*Pannon homoki gyepek*” kiemelt jelentőségű jelölő élőhelyet érintenek.

Az állatcsoportok esetében a tervezési szakasz vonalában tág tűrésű, zavarást jól toleráló taxonok jellemzőek. A tervezési szakasztól északra, a Duna mentén a speciális élőhelykinálatnak és a jelenlegi viszonylagos zavartalanságnak köszönhetően ritka, értékes fajok is megtalálhatók. A felmérés időszaka miatt az állatvilág előfordulására vonatkozó adatokat alapvetően az élőhelyek ismerete alapján állapították meg, és prognosztizálták a védett és az egyes Natura 2000 jelölő fajokra gyakorolt várható hatásokat.

A megfigyelt rovarfajok egy része országszerte elterjedt, sőt erdészeti kártevőként is nyilvántartott. A Duna-Ípoly Nemzeti Park Igazgatóság biotikai adatbázisában szereplő védett fajok egy része, pl. a Natura 2000 jelölő szarvas álganéjtűró és a szarvasbogár elsősorban idős tölgyesekhez kötődik. A rovarok védelme tekintetében kiemelkedő jelentőségű, hogy a tervezett kerékpárforgalmi létesítmények közül a híd kialakítások az elsődlegesen sötétedés után tömeges rajzó védett dunavirág rajzását befolyásolhatják. A védett sisakos sáska élőhelye a homoki gyepekhez kötődik, Tahitótfalu külterületén, a T-1 és T-11 rész-szakasz mellett lévő száraz gyepekben jelentős állománya él.

A nyomvonallal érintett vízfolyások áthidalásra kerülnek a hosszirányú átjárhatóság biztosítása mellett, ezért a halakra gyakorolt hatások lehetőségét is megvizsgálták. A tervezett létesítmény megvalósítása nem jár mederkozási munkálatokkal, amelyek csökkentenék a jelölő vagy védett fajok számára rendelkezésre álló ivóhelyeket, ezért annak nem lesz jelentős hatása a védett vagy jelölő halfajokra.

A hullókre és kétéltűekre gyakorolt hatások vizsgálata alapján a tervezett létesítmény hatása a legtöbb faj esetében semleges, vagy kismértékben negatív jellegű. A legfontosabb veszélyeztető tényezők közül az élőhelyek kismértékű megszűnése, valamint csökkenése mellett azok leromlása említhető. Az építés során a közvetlen veszély hatáscsökkentő intézkedésekkel jelentősen mérsékelhető a megfelelően megválasztott idejű (a szaporodási periódust elkerülő) kivitelezéssel. A tervezett létesítménynek nem lesz jelentős hatása a tárgyi szakaszon előforduló védett vagy jelölő kétéltű vagy hullófajokra.

A Duna és ártere, valamint a Szentendrei-sziget egyes területei sokszínű, értékes madárvilággal rendelkeznek, a változatos élőhelyi adottságok miatt számos madárfaj számára biztosítanak fészkelő- vagy táplálkozóhelyet. A területen az élőhelyeknek megfelelően megtalálhatók kis számban a specialista fajok, többségük azonban a generalista jellegű, általánosan elterjedt madárfajok közül kerül ki. A tervezett kerékpárút nyomvonala jellemzően a jelenleg is zavart, forgalmasabb helyeken vezet, attól a madárvédelmi szempontból legérzékenyebb területek távol helyezkednek el, a létesítmény hatása ezekre a nagyobb távolság miatt nem kimutatható. A madárvilág körében rövidtávon több faj

esetében várhatóan jelentkező legfontosabb veszélyeztető tényezők közé tartozik a zavaró hatások építés alatti növekedése, amely az üzemelés során a kerékpáros használat miatt már alacsony szintű marad. Ennek ellenére valószínűsíthető, hogy a tervezett beruházás nem lesz jelentős negatív hatással a térségben élő állományokra.

A védett és Natura 2000 jelölő emlősök közül a vidrának (*Lutra lutra*) van ismert adata a Duna mentén. A felmérés során számos ponton megfigyelhető volt a nyoma, valószínűleg a teljes dunai partszakaszon jelen van. A nagyobb természet szerű vízfolyások mentén, és stabil állománnyal rendelkezik a térségben a nagyobb tavaknál, állandó vízű víztesteknél. Kifejezetten mobilis és zavarástűrő faj. Több hód (*Castor fiber*) család él a vizsgált dunai szakaszon, a tervezéssel érintett partszakaszon is megtalálhatók a rágás nyomaik.

A felmérés során észlelt 12 denevérfajból egy fokozottan védett faj, a kereknyergű patkósdenevér került elő, amely az érintett területen csak táplálkozás céljából megjelenő faj. A többi, eltérő gyakoriságú észlelt védett faj a vizsgált területen, vagy annak környezetében egész évben jelen lehet. A fajok többsége a nyári időszakban használhatja a szélesebb erdősávokban lévő idősebb odvas fákat szállásul, illetve csak táplálkozni jár a tervezéssel érintett puhafás erdősávokba.

Az élővilágvédelmi vizsgálat szerint a konfliktusos szakaszok esetében jelentős hatás valószínűsíthető, ezért egyes változatokat el kell vetni, vagy a jelenleg rendelkezésre álló tervnél részletesebb, a természetvédelmi szempontokat is figyelembe vevő tervet kell készíteni a várható hatás pontosabb meghatározásához. A konfliktusmentes szakaszok megvalósítása az általános környezetvédelmi-termesztvédelmi előírások betartása mellett élővilágvédelmi szempontból elfogadható mértékű kockázattal jár. Alternatív változatok esetén a kevésbé konfliktusos szakasz tovább tervezése javasolt.

Tájvédelem

Tájvédelmi szempontból közvetlen hatásterület a létesítmény által közvetlenül igénybevételezhető terület, az útpálya és az útpálya alatti földmű, illetve a tereprendeztetett felszín területe, valamint a kapcsolódó műszaki létesítmények és a kivitelezéshez szükséges terület. Tájvédelmi szempontból közvetett hatásterület az a terület- illetve tájrészlet, ahol az új létesítmény tájszerkezeti, tájhasználati és tájkarakter változást okoz. Tájképi hatásterület az a terület, ahol az út megvalósítása tájképi változást okoz, illetve ahonnan a létesítmény látható lesz.

Vizsgálatra kerültek a tájtörténeti, tájszerkezeti sajátosságok, a vizsgálat készítői megállapították az igénybevételezhető területek zöldfelületi jellemzőit, értékelték a tájhasználati, tájvédelmi funkciókat, tájképi hatásokat.

A tervezett kerékpárút által érintett tájrészletek természeti adottságaik és tájtörténeti, kultúrtörténeti adottságaik alapján országos, sőt világviszonylatban is kiemelkedő értéket képviselnek. A Dunakanyar az ország egyik legismertebb és legkiemelkedőbb értékű történeti tája, amely természeti értékeivel és a városi műemlékeivel jelentős turisztikai vonzerővel rendelkezik. Ugyancsak jelentős idegenforgalmi központ Szentendre, a környező hegyek és a Duna vize által határolt, magyarországi viszonylatban különleges történelmi, kulturális adottságai (szerb település és művészeti központ) és Budapest főváros közelsége miatt. Leányfalu, Tahí, később a Szentendrei-sziget már a múlt század elejétől, de legintenzívebben az 1970-es évektől egyre kiterjedtebb üdülőterületekkel rendelkezik.

A Duna vonala a római limes UNESCO világörökség várományos helyszíneinek egyik szakasza, amelynek emlékei a (tábor és őrtorony maradványok) Duna jobb partján és a Szentendrei-szigeten is megtalálhatóak. A Duna menti területek az őskortól lakottak voltak, a part menti területeken számos régészeti lelőhely található. Visegrád királyi székhely volt a középkorban, a Szentendrei-szigeten a középkorban több falu-település is volt.

Tájszerkezeti legmeghatározóbb a Duna, amely Kisoroszinál két ágra válik szét. A Szentendrei-szigetet a Duna hordta össze, korábban számos kisebb szigetből állt, amelyek folyamatosan feltöltődtek, ezek egyik maradványa a tervezett kerékpárút Tahitótfalutól északra lévő szakasza melletti Kecse-sziget. A Szentendrei-sziget természeti értékei között meg kell említeni a Budapest környékén már alig található gyöngyvirágos tölgyest és nyáras borókást. A sziget fontos vízbázis, amely Budapest vízellátását biztosítja. A tervezett kerékpárút menti parti területek jelentős részén vízmű kutak vannak, ezek a területek a nagyközönség elől elzárt, korlátozott használatú területek. A Duna fontos vízi út, a teherszállítás a Váci-Duna-ágon történik. A kerékpárút által keresztezni kívánt

Szentendrei-Duna-ág vízi közlekedése turisztikai jellegű. A sziget megközelítését jellemzően a rév- és kompátkelések biztosítják. A jelenlegi révátkelő helyek már a történelmi időkben is dunai átkelőhelyek voltak.

Az érintett tájrészletek művi tájszerkezeti elemei a Budapest – Visegrád közötti 11-es számú főút és Szentendrei-sziget egyetlen észak-déli irányú burkolt útja, az 1113-as számú települési út. Az 1113-as számú út Pócsmegyer és Szigetmonostor közötti szakaszon a sziget középső részét képező homokdombok nyugati szegélyén vezet, igazodva a morfológiai tájszerkezethez. A tervezett kerékpárút nyomvonal a hagyományosan kialakult úthálózattal párhuzamosan halad, illeszkedve a tájszerkezeti adottságokhoz. A tervezett hídhelyek a Szentendre HÍD-2 (T-2) hídhely kivételével a történelmi révátkelőhelyeknél kerültek kijelölésre.

Az érintett tájrészletek tájképi értékét a változatos felszíni morfológia, az erdősült hegyvidék, a látható történelmi emlékek, egyedi településképek és a szegélyterületek számának gazdagsága biztosítja. Az üdülési funkciókra gyakorolt vonzerőt a Duna és az erdők, a jó levegő és nyugodt környezet és kulturális adottságok jelentik.

A tervezett kerékpárút megvalósításának tájvédelmi kockázatát a meglévő növényborításba, különösen a meglévő úthálózat melletti tájfásításokba történő beavatkozások és a korábban feltáratlan területek új funkcióval és forgalommal történő feltárása jelenti. A révátkelések helyett tervezett hidak azok környezetében jelentős tájjelleg változást okozhatnak.

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

4. § E törvény alkalmazásában:

c) *természetes állapot*: az az élőhely, táj, életközösség, melynek keletkezésében az ember egyáltalán nem, vagy – helyreállításuk kivételével – alig meghatározó módon játszott szerepet, ezért a benne végbemenő folyamatokat többségében az önszabályozás jellemzi;

d) *természetközeli állapot*: az az élőhely, táj, életközösség, amelynek kialakulására az ember csekély mértékben hatott (természeteshez hasonló körülményeket teremtve), de a benne lejátszódó folyamatokat többségükben az önszabályozás jellemzi, de közvetlen emberi beavatkozás nélkül is fennmaradnak;

7. § (1) A történelmileg kialakult természetkimélő 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 megóvását.

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

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

h) biztosítani kell a jellegzetes tájképi elemek fennmaradását.

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

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

35. § (1) Védett természeti területen a 7. § (2) bekezdésében foglaltakon túl

a) tilos olyan épületet, építményt, nyomvonalas létesítményt, berendezést létesíteni vagy üzembe helyezni, amely annak jellegét és állapotát veszélyezteti, károsítja, vagy ott a tájképi egységet megbontja;

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

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

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.

(2) Az (1) bekezdés szerinti célokat

a) az ország társadalmi-gazdasági fejlődését biztosító – törvényben vagy kormányrendeletben meghatározott – célokkal összehangoltan, illetve

b) a kulturális igények és sajátosságok, valamint a helyi és térségi jellegzetességek figyelembevételével kell megvalósítani.

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

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

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

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

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

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; vagy

c) az a)–b) pontok alá nem tartozó esetekben a természetvédelmi hatóság hatósági, illetve szakhatósági eljárásában vagy szakkérdés vizsgálata során kell lefolytatni.

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

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

A Duna–Ipoly Nemzeti Park létesítéséről szóló 34/1997. (XI. 20.) KTM rendelet szerint:

2. § (1) A védetté nyilvánítás célja a Duna és Ipoly térségében a folyók és mellékrendszerük, a védettséggel érintett területek természeti értékeinek, a felszíni és felszín alatti vízkészleteknek, az érintett területek erdeinek, termőtalajának és más megújuló természeti erőforrásainak, gazdag élővilágának, tájképi és történelmi emlékeinek a védelme.

Az elsőfokú hatóság a Határozatában megállapította, hogy a Dokumentációban bemutatott D-6, D-7 és SZM-7 szakaszokra, valamint a Szentendre HÍD-2 és Szentendre HÍD-3b hídhelyekre engedély nem adható. Az elsőfokú hatóság a Határozatot a PE-06/KTF/14437-51/2019. ügyiratszámú határozatával módosította azzal, hogy a korábban elutasított SZM-7 szakasz megvalósítását feltételekkel megvalósíthatónak értékelte. A Határozatban az elsőfokú hatóság táj- és természetvédelmi szempontból előírásokat tett.

Az elsőfokú eljárás során a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 24. § és 37. § aa) pontja és 1. mellékletének II.5. pontja alapján a védett és fokozottan védett természeti értékek, védett és fokozottan védett természeti területek, a Natura 2000 területek és közösségi jelentőségű értékek, valamint a nemzetközi természetvédelmi egyezmény hatálya alá tartozó területek és értékek természetvédelmi kezeléséért felelős Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság (a továbbiakban: **Igazgatóság**) megkeresésre került adat és természetvédelmi vélemény kérés céljából.

Az Igazgatóság a 2364/1/2019. számú nyilatkozatában az alábbi – fontosabb - adatszolgáltatást és természetvédelmi kezelői véleményt adta:

„D-6 és D-7 szakasz:

A nyomvonalszakaszok megvalósítása enyves éger (*Alnus glutinosa*) és magas kőris (*Fraxinus excelsior*) alkotta ligeterdők (*Alno-Pandion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) Natura 2000 jelölő élőhely megsemmisítését eredményezi. A nyomvonallal párhuzamosan lehetőség van másik, jelölő élőhelyet nem érintő kerékpárút kialakítására, ezért Igazgatóságunk véleménye szerint a D6 és D-7 szakasz kialakítása természetvédelmi szempontból nem elfogadható.

T-1, T-11 szakaszok:

Az 1113. számú közút mellett kialakítandó kerékpárút nyomvonala Natura 2000 területet, valamint a DINPI területét érinti. A Natura 2000 területen az út mellett közvetlenül pannon homoki gyep (6260) kiemelt jelentőségű jelölő élőhely található, melyben a közúthoz rendkívül közel is nagy számban fordulnak elő védett növények. A KHV adatai szerint a T-1 szakasz 1565 méter, a T-11 szakasz 869 méter hosszon érinti a jelölő élőhelyeket.

A KHV-ban szereplő keresztmetszeti kialakítás szerint a közúttól távolabb tervezik kiépíteni a kerékpárutat, így a kerékpárút által közvetlenül igénybevett területek mellett a kerékpárút és a közút között lévő teljes terület természetvédelmi funkciója is megszűnik. Igazgatóságunk korábban a NIF és a tervezők felé is jelezte, hogy ezen a szakaszon a kerékpárút vagy a meglévő közúton, vagy ahhoz közvetlenül csatlakoztatva, minimális szélesítéssel fogadható el természetvédelmi szempontból.

A tárgyi Eurovelo 6 kerékpárút szakasz több részzszakaszán kétoldali kerékpársáv kialakítását tervezik a közlekedési és domborzati adottságok miatt, mely az ezen a szakaszon tervezett keresztmetszeti kialakításnál kisebb területi igénybevételt (pl. V10, V11, V15 szakaszok) jelent. Egyetértünk a KHV azon kijelentésével, hogy a 1113. jelű út forgalma nem jelentős. Véleményünk szerint a természeti értékek védelme ezen a szakaszon indokolja, hogy a kerékpárutat a meglévő 1113. jelű úton felfestéssel, vagy olyan műszaki megoldással alakítsák ki, amely a terület igénybevételt minimalizálja. A védett, illetve Natura 2000 területet keresztező szakaszon – a T1 jelű szakaszon a 652052; 272056 és 653045; 271565 koordináták, a T11 jelű szakaszon a 622060; 272073 és 653365; 271123 koordináták közé eső szakaszon – a meglévő út jogi határán kívül eső területek igénybevételével nem értünk egyet.

Jelezzük, hogy a területen korábban is tervezték kerékpárút kialakítást, melyhez a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség KTVF: 15181-2/2008. számon adott szakhatósági hozzájárulásában nem járult hozzá a természetvédelmi kijelölés alatt álló területek és védett fajok érintettségére való hivatkozással, valamint Igazgatóságunk 468/3/2008. számú kezelői véleményének figyelembevételével.”

„A Dunakanyar hazánk tájképileg egyik legmeghatározóbb területe, ennek megfelelően a Dunakanyarban megjelenő új híd kialakításával olyan művi elem jelenik meg, amely nem megfelelő tervezés esetén vizuális-esztétikai konfliktust jelent, elsősorban a környező hegyekről feltáruló kilátásban, Duna-Ipoly Nemzeti Park területéről feltáruló látványban.”

„A HÍD-1 változat a visegrádi oldalon a Duna-Ipoly Nemzeti Park országos jelentőségű védett természeti területét érinti, véleményünk szerint a védett területről feltáruló tájképet kedvezőtlenül befolyásolja.”

„A HÍD-2 és HÍD-3 nyomvonalváltozat érint a Duna és ártere (HUDI 20034) kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területen enyves éger (*Alnus glutinosa*) és magas kőris (*Fraxinus excelsior*) alkotta ligeterdők (*Alno-Pandion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) Natura 2000 jelölő élőhelyet, erre vonatkozóan a KHV megállapításait elfogadjuk. A HÍD-3 hely esetében további problémát okozhat az élőlények számára kedvező zátonyos mederadottságok megváltoztatása. „

„Szigetmonostor - Szentendre híd:

A nyomvonalváltozatok enyves éger (*Alnus glutinosa*) és magas kőris (*Fraxinus excelsior*) alkotta ligeterdők (*Alno-Pandion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) Natura 2000 jelölő élőhelyet érintenek, ennek mértéke az egyes hídváltozatok esetében eltérő.

A HÍD-1 változat (Határcsárda) ártéri ligeterdőt érint a szigetmonostori oldalon, elfogadjuk a KHV azon megállapítását, hogy ez a hídhely a kevésbé konfliktusos kategóriába esik természetvédelmi szempontból.

Igazgatóságunk egyetért a KHV megállapításaival, mely szerint a HÍD-2 kiépítése a jelölő élőhely és a nagyszámú védett ligeti csillagvirág (*Scilla vindobonensis*) érintettség miatt természetvédelmi szempontból konfliktusos. Ezen hídhelyeknél a Szigetmonostori oldalon természetes, az élővilág számára kedvező a meder morfológiája, melynek átalakítása jelölő fajok élőhelyét csökkentheti. Mindezek alapján javasoljuk a HÍD-2 hídhely továbbtervezésének elvetését.

A HÍD-3a és HÍD-3c esetében a természetvédelmi konfliktust a szigetmonostori oldalon nem elsősorban a híd, hanem a hídhhoz vezető út – SZM-7 szakasz – kialakítása okozza. Javasoljuk a híd

megközelítésére a meglévő aszfalt út – SZM-16 – használatának előírását, így a konfliktus csökkenthető. Véleményünk szerint a 3a és 3c változat kiépítése a szentendrei oldalon nem okoz jelentős természetvédelmi problémát, mert az ott található ártéri erdő erősen átalakított, az eredeti vegetáció fafajai megtalálhatóak a területen, de az élőhely a jelentős használat következtében degradálódott. Ezek a hídhelyek megítélésünk szerint a kevésbé konfliktusos kategóriába esnek természetvédelmi szempontból.”

A Határozat az Igazgatóság természetvédelmi kezelői nyilatkozatára és adatközlésére alapozva indokolja az egyes nyomvonzszakaszok kizárását, továbbá a korlátozó előírásokat. A Határozat szerint a fentiek alapján a beruházás a rendelkező részben tett előírások figyelembevételére esetén a táj- és természetvédelmi célokkal összeegyeztethető.

A másodfokú hatóság eljárása során a fellebbezésekre is tekintettel tényállás tisztázásra hívta fel a Zrt.-t.

A tényállás tisztázás többek között a következő kiegészítő munkarészek benyújtását írta elő:

- táblázatos összehasonlító elemzésben valamennyi hídváltozathoz kapcsolódó nyomvonal-kombináció élőhelyek szerinti terület-igénybevételét, külön feltüntetve a Natura 2000 területek területi igénybevételét és ezen belül külön-külön a jelölő élőhelyek terület-igénybevételét
- az egyes hídhelyekhez kapcsolódó nyomvonal-kombinációk élővilágvédelmi összefoglaló összehasonlító elemzését
- az egyes hídhelyekhez kapcsolódó nyomvonal-kombinációk tájvédelmi összefoglaló összehasonlító elemzését
- a védett növények előfordulási helyének egyértelmű térképi jelölését, szelvénytáblával történő ábrázolással; a javasolt védelmi intézkedések helyét, a kivitelezés idején szükséges védőkerítések szakaszait
- a fakataszter alapján megállapított jelentősebb fakivágással érintett szakaszok térképi ábrázolását, szelvénytábla szerinti és grafikai megjelenítéssel
- a hídváltozatok fotoszimulációs ábrázolását azok vízpartról feltáruuló látványképeivel, valamennyi hídváltozatra vonatkozóan, mindkét partoldalról.

A Zrt. a fentiek szerinti munkarészeket benyújtotta, amely a tervezett, illetve a Zrt. által létesíteni kívánt nyomvonalat az alábbiak szerint pontosította:

A tervezett létesítmény alternatíva nélküli szakaszai: V-7 és V-8, V-11, V-12 és V-13, D-8, K-1, K-2, K-3, K-7, K-10, T-15, T-17, SZM-5, SZM-6 és SZM-7, SZM-14, SZM-15, SZT-1, SZT-2, SZT-3, SZT-4, SZT-5, SZT-6, SZT-7, SZT-8, SZT-9 és SZT-10.

Visegrádi szakasz: A Dömös-Visegrád közigazgatási határától indulva a V-1 szakasz kezdete az előző EuroVelo 6 kerékpárút szakasz végéhez kapcsolódik. A V-4 szakasz, amely a 11. sz. főút mentén halad nagyvíz esetén víz alá kerülne, ezért a tervezők a V-2 és V-17 szakaszok létesítését javasolták. A V-9 és V-10 szakaszok tekintetében az árvízvédelmi töltésre kerülne a kerékpárút. Ennek a szakasznak az alternatívájaként korábban felmerült városközponton történő átvezetés elvetésre került.

Dunabogdányi szakasz: A település területén lévő szakaszok közül a D-6 jelű szakasz vízbázis védelmi belső védőövezeten keresztül menne, ezért az elvetésre került. A D-7 szakasz megvalósítása enyves éger (*Alnus glutinosa*) és magas kőrös (*Fraxinus excelsior*) alkotta ligeterdők (*Alno-Pandion*, *Alnionincanae*, *Salicionalbae*) Natura 2000 jelölő élőhely megsemmisítését eredményezné, ezért nem megfelelő.

A Kisoroszi a visegrádi oldallal összekötő híd helyéül három változat merült fel:

Kisoroszi HÍD-1: (I. változat): Kisoroszi, Rév utca vonalában (29+940 fkm),
Kisoroszi HÍD-2: (II. változat): Kisoroszi 487/2 hrsz. ingatlan vonalában (29+840 fkm),
Kisoroszi HÍD-3 (III. változat): Kisoroszi, Hajós utca vonalában (29+350 fkm).

A hídváltozatok Natura 2000 területekre vonatkozó területi igénybevétele:

Kisoroszi HÍD-1 változat:	Natura 2000 terület igénybevétele:	1229 m²
	Jelölő élőhely igénybevétele:	0 m²
Kisoroszi HÍD-2 változat:	Natura 2000 terület igénybevétele:	5493 m ²
	Jelölő élőhely igénybevétele:	140 m ²
Kisoroszi HÍD-3 változat:	Natura 2000 terület igénybevétele:	2763 m ²
	Jelölő élőhely igénybevétele:	2994 m ²

A tájvédelmi értékelés szerint a Kisoroszi hídváltozatok esetében a tájképi megjelenés mindhárom hídhelyen történő hídépítés erős, domináns látványhatást okozna, a természeti elem érintettség a Kisoroszi HÍD-1 változat esetén a legkisebb.

Természetvédelmi szempontból a Dokumentációban foglaltak szerint a Dunabogdány – Kisoroszi közötti szakaszra tervezett hídhelyek közül a HÍD-1 változat a legelőnyösebb, Natura 2000 terület területi igénybevétele a legkisebb, jelölő élőhely igénybevétele nincs. A HÍD-2 változat várható területfoglalása a Natura 2000 területen többszöröse a másik két változatnak, míg a jelölő élőhelyek tekintetében a HÍD-2 és a HÍD-3 változat között nincs jelentős különbség.

Kisoroszi szakasz: A K-6 és K-9 szakaszok a Kisoroszi HÍD-1 megépítése esetén kerülnének megépítésre. A K-4 szakasz alternatívája a K-8 nyomvonal. A két nyomvonal az 1113-as számú műút két oldalán vezet. A K-8 szakasz természetvédelmi szempontból kis mértékben konfliktusos rész-szakasznak tűnik míg a K-4 szakasz természetvédelmi szempontból kedvezőbb. A fentiek miatt a K-4 szakasz megfelelőbb természetvédelmi szempontból.

Tahitótfalu szakasz: A T-1 és T-11 szakaszok az 1113-as számú műút két oldalán vezetnek. Ez a rész-szakasz természetvédelmi szempontból konfliktusos szakasz. A vizsgálatok alapján mindkét változatot vizsgálni kell, így a továbbtervezés során természetvédelmi előírásokra kiemelten kell figyelni. A tahitótfalui T-2 – T-5 nyomvonalváltozatok műszaki szempontúak. A T-14 szakasz természetvédelmi szempontok miatt nem javasolt, mivel a meglévő töltés Duna felőli oldalán Natura 2000 jelölő élőhelyek és nagy számban védett ligeti csillagvirág (*Scilla vindobonensis*) fordul elő. Az elsődleges vizsgálati eljárás során az Igazgatóság ezen szakaszok tovább tervezését nem javasolta. A Tahitótfalu belterületi szakaszainak kiválasztásának indoka műszaki, forgalmi. Természetvédelmi és vízvédelmi konfliktusok a belterületi szakaszokon nincsenek.

Pócsmegyeri szakaszok: A P-7 és P-9 a meglévő töltés Duna felőli oldalán Natura 2000 jelölő élőhelyek és nagy számban védett ligeti csillagvirág (*Scilla vindobonensis*) fordul elő, ezért ezek a szakaszok elvetésre kerültek, így a kevésbé konfliktusos P-1, P-2, és P-3 szakaszokat javasolják a Szigeti út mellett.

A Szentendrét és Szigetmonostort összekötő híd helyéül 3(+2) változat merült fel:

Szentendre HÍD-1 (I. változat): Határcsárda (12+830 fkm),
Szentendre HÍD-2 (II. változat): Szentendre, hajóállomás (10+830 fkm),
Szentendre HÍD-3a (III./a változat): Szentendre, Rév utca (10+220 fkm),
Szentendre HÍD-3b (III./b változat): Szentendre, Yacht kikötő (10+400 fkm),
Szentendre HÍD-3c (III./c változat): Szentendre, Dunaár utca (10+160 fkm),

A hídváltozatok Natura 2000 területekre vonatkozó területi igénybevétele:

Szentendre HÍD-1 változat:	Natura 2000 terület igénybevétele:	4283 m²
	Jelölő élőhely igénybevétele:	3139 m²
Szentendre HÍD-2 változat:	Natura 2000 terület igénybevétele:	4122 m ²
	Jelölő élőhely igénybevétele:	2456 m ²
Szentendre HÍD-3a változat:	Natura 2000 terület igénybevétele:	2745 m ²
	Jelölő élőhely igénybevétele:	1578 m ²
Szentendre HÍD-3b változat:	Natura 2000 terület igénybevétele:	5214 m ²
	Jelölő élőhely igénybevétele:	770 m ²
Szentendre HÍD-3c változat:	Natura 2000 terület igénybevétele:	2027 m ²
	Jelölő élőhely igénybevétele:	621 m ²

A 275/2004. (X. 8.) korm. rendelet 14. számú melléklete szerinti Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció az alábbi megállapításokat tartalmazza:

- Szentendre HÍD-1: Natura 2000 jelölő élőhely és védett faj állományának érintése miatt természetvédelmi szempontból nem jelentős mértékben, de konfliktusos rész-szakasz.
- Szentendre HÍD-2: Natura 2000 jelölő élőhely és védett faj állományának jelentős mértékű érintése miatt természetvédelmi szempontból konfliktusos rész-szakasz.
- Szentendre HÍD-3a: A szigetmonostori oldalon a híd kialakítás kevésbé konfliktusos, csekély kiterjedésű Natura 2000 jelölő élőhelyet és védett hazai faj állományát érint. A szentendrei oldalon azonban már jelölő élőhelyi érintettség jelentős, emiatt természetvédelmi szempontból konfliktusos rész-szakasz.

- Szentendre HÍD-3b: A híd kialakítás kevésbé konfliktusos, csekély kiterjedésű Natura 2000 jelölő élőhelyet és védett hazai faj állományát érint.
- Szentendre HÍD-3c: A híd kialakítás mindkét oldalon kevésbé konfliktusos, csekély kiterjedésű Natura 2000 jelölő élőhelyet érint, de a hídhoz vezető SZM-7 rész-szakasz védett faj, a ligeti csillagvirág (*Scilla vindobonensis*) jelentős állományát érinti, emiatt természetvédelmi szempontból konfliktusos rész-szakasz.

Az Igazgatóság 2364/1/2019. számú nyilatkozata alapján a Szentendre HÍD-2 kiépítése a jelölő élőhely és a nagyszámú védett ligeti csillagvirág (*Scilla vindobonensis*) érintettsége miatt természetvédelmi szempontból konfliktusos, javasolja a változat továbbtervezésének elvetését. A HÍD-3a és HÍD-3c esetében a természetvédelmi konfliktust az Igazgatóság véleménye alapján a szigetmonostori oldalon nem elsősorban a híd, hanem a hídhoz vezető út – SZM-7 szakasz – kialakítása okozza.

Tájvédelmi szempontból, a Dokumentáció alapján az alábbiak állapíthatók meg:

- Szentendre HÍD-1: **Kevésbé lenne látványos helyen, nagyobb a takarás a partok felé, enyhébb vizuális zavaró hatás, természeti elem érintettség kevésbé jelentős.**
- Szentendre HÍD-2: Kevésbé lenne látványos helyen, nagyobb eltakarás a partok felé, enyhébb vizuális zavaró hatás, természeti elem érintettség az ártéri élővilágba nagyobb mértékű beavatkozás történne.
- Szentendre HÍD-3a: Viszonylag látványos lesz a Szentendrei korzó felől, erős, domináns hatás, hullámtéri erdő kisebb igénybevételével jár.
- Szentendre HÍD-3b: Viszonylag látványos a szentendrei oldalról és a vízről nézve, erős, domináns hatás, az ártéri erdő élővilágába történő nagyobb mértékű beavatkozás.
- Szentendre HÍD-3c: **Viszonylag látványos, erős, domináns hatás, legnagyobb látványhatás, az ártéri erdőbe történő legkisebb mértékű beavatkozás.**

A Dokumentációban foglaltak és a tervezői ajánlások alapján, a táj- és a természetvédelmi szempontokat is figyelembe véve a Szentendre HÍD-1, Határcsárda (12+830 fkm) a megvalósítható változat.

Az egyes nyomvonalváltozatok, hídhelyek végleges kiválasztásához a másodfokú eljárás során kiegészített Dokumentációban a fentiekben részletezetten rendelkezésre áll az egyes hídhelyek, illetve a rávezető útszakaszok területfoglalásainak és területhasználati konfliktusainak vizsgálata, továbbá az egyes hídhelyekhez kapcsolódó nyomvonal-kombinációk tájvédelmi összefoglaló összehasonlító elemzése.

A vizsgálatok alapján a Szentendrei-szigeten a jelenleg is rendszeres rév- és kompátkelő forgalmú hídhelyek jelentenek legkisebb területhasználati konfliktust élővilágvédelmi és tájvédelmi szempontból egyaránt.

A Határozat a fentiekben részletezettek alapján az egyes negatív hatással járó változatok kizárásáról döntött, azonban a megvalósíthatósági, valamint táj- és természetvédelmi szempontok figyelembe vételével legoptimálisabb, megvalósításra engedélyezett nyomvonalváltozat a Határozat rendelkező részében nem került megjelölésre. **A Határozat egyes szakaszok és hídhelyekre vonatkozó kizáró döntésével egyetérttek, azonban a kérelemben megjelölt és a vizsgálatok alapján engedélyezhető legkevesebb konfliktust eredményező nyomvonalváltozatot szükséges a Határozat rendelkező részében rögzíteni.**

A beruházás táj- és természetvédelmi hatásainak csökkentése érdekében a Határozatban rögzített előírásokon felül további előírások szerepeltetése szükséges.

A kivitelezés során zavaró hatással leginkább a madarak, emlősök közül a denevérek és a vadállomány esetében kell számolni. A kivitelezés közvetlen zavaró hatása az épülő útpályára és annak szegélyező sávjára korlátozódik. Az építés következtében bekövetkező zavarás mértéke nagyban függ a tevékenységek idejének megválasztásától, a helytelen időben végzett cserjeirtás pl. a fészkelő madarak számára káros. Az építés során fellépő zavarás időszakos, a munkavégzés fázisaihoz kötődik. A zavarásra érzékeny fajok (különösen a fészkelő madarak) védelme céljából a kivitelezésre vonatkozó időbeli korlátozást írtunk elő.

Az építés további, időleges élőhely vesztesést is okozhat. A szállítási útvonalak, az építési anyagok lerakóhelyei jelentős méretű területet foglalhatnak el, roncsolva, szennyezve a természetes

élőhelyeket. Ez a veszély különösképpen akkor jelentős, ha az építkezés védendő, vagy értékes élővilágú terület közelében folyik. A depóniák vagy anyagnyerőhelyek kialakítása helytelen kijelölés esetén értékes élőhelyfoltok megszűnését vagy degradálódását, valamint egyes élőlénycsoportok zavarását okozhatja.

A depóniák és anyagnyerőhelyek körültekintő megválasztásával a természetközeli állapotú élőhelyek állapotromlása elkerülhető, a közösségi jelentőségű és védett élőlények zavarása megakadályozható. Az építőanyag depóniákat, valamint a humuszréteg elhelyezésére szolgáló helyeket meglévő utakon könnyen megközelíthető helyeken kell kijelölni. Kialakításukra Natura 2000 területen kívül, a jó természetességi állapotú foltokat elkerülve van lehetőség, szántókon vagy ruderalis területeken....

A magas természeti értékű területek védelme érdekében előírást tettem. A kivitelezési munkák megkezdése előtt a felvonulási területet élővilágvédelmi szempontból ellenőrizni szükséges, amelynek alapján az organizációs tervet aktualizálni kell, szükség szerint a természetvédelmi kezelő igazgatóság bevonásával.

Az építési tevékenységgel bolygatott területeken, valamint az azokkal szomszédos néhány méter széles sávban gyomosodás várható. Az agresszívan terjedő özönnövények visszaszorításáról már a kivitelezés idején is gondoskodni szükséges.

Tájvédelmi szempontból a tervezett kerékpárút a meglévő úthálózatához illeszkedve kerül kialakításra, ezért annak megvalósítása jelentős tájszerkezeti változással nem fog járni. A tervezett létesítmény tájjelleg megváltoztató elemei a tervezet Duna hidak.

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 tájrészlete (a nemzeti park területén kívül eső, de tájképvédelmi szempontból hasonlóan érzékeny Szentendre – Szigetmonostor tájrészlettel együtt), a tervezett létesítmény tájvédelmi szempontból egyik legkritikusabb szakasza.

Visegrád és Kisoroszi között a pilonos hídváltozatokkal szemben az ívhíd könnyed szerkezeti megoldású, sziluetthatása a jobban illeszkedik a környező hegyvidék hullámszó, íves sziluettvonalához.

A Szentendre – Szigetmonostor között tervezett Szentendre HÍD-3 (III. jelű) hídváltozatok Szentendre város egyik legérzékenyebb dunai látképét érintik. A város Duna felől feltáruuló sziluettképének látványa Szentendre emblemikus, *jellegetes tájképi eleme*. A Duna-korzóról feltáruuló dunai látkép, a Szentendrei-sziget látványa a város felől természetszerű hatást kelt, amelyet egy nagy méretű (víz feletti hajózási magassági méreteiben nem csökkenthető), a parti zátonyokon az év nagy részében víz nélküli álló híd szerkezet mint épített tájelem megbontana. A város és a Duna együttese kiemelkedően értékes tájrészletet képez. A Szentendre HÍD-1. hídváltozat tájképvédelmi szempontból a legkedvezőbb helyszínen létesülne, legkevésbé zavaró tájelemként jelenne meg a tájrészletben, amennyiben a tervváltozatok közül legkevésbé markáns függesztett szerkezettel kerül megvalósításra. A híd parti kapcsolatai funkcionálisan kialakult közlekedési területek jelenleg is.

A másodfokú eljárás során kiegészített Dokumentációban bemutatott vizsgálatok alapján a híd szerkezetek megoldásai közül tájvédelmi szempontból a Visegrád-Kisoroszi között a Kisoroszi HÍD-1 változat esetében függesztett pályás ívhíd, Szigetmonostor és Szentendre között Szentendre HÍD-1 változat esetében függőhíd híd szerkezeti megoldás fogadható el.

A fentiek alapján a híd- és nyomvonalváltozatok továbbtervezése a tájba illesztés feltételeinek való megfelelés szerint, a jellegetes tájképi elemek megőrzését lehetővé tevő megoldásokkal, nyomvonalakkal lehetséges.

A Szentendrei-sziget 1113-as számú települési út mellett tervezett nyomvonal pontosítása esetében kívánatos cél a meglévő tájfásítások, út menti növényállomány legnagyobb mértékű megőrzése, a szigeti út teljes hosszán a jelentős tereprendezést igénylő szakaszok kijelölésének lehetőség szerinti elkerülése.

A Határozat rendelkező részének „II. Környezetvédelmi előírások” fejezetének „4. Táj- és természetvédelmi szempontból” 4.11. pontját töröltem, tekintettel arra, hogy az SZM-7 nyomvonalváltozatra nem vonatkozik a megváltoztatott engedély.

A Határozat megváltoztatásával az élővilágvédelmi kockázatok - a Határozat előírásainak érvényesítésével - megfelelően mérsékelhetőek, a tervezett kerékpárút természetvédelmi szempontból megvalósítható.

A tájvédelmi előírások végrehajtásával és az általános tájvédelmi eszközrendszer alkalmazásával a tervezett kerékpárút és létesítményei megfelelően tájba illeszthetőek.

A benyújtott Natura 2000 hatásbecslési dokumentációk alapján, a 275/2004. (X.8.) Korm. rendelet 10. § (2) bekezdés szerint a hatásbecslés elvégezhető. A hatásbecslés alapján megállapítható, hogy az engedélyezett nyomvonalváltozat a rendelkező részben előírt kikötésekkel az érintett Natura 2000 területek kijelölését megalapozó jelölő élőhelyekre és jelölő fajokra jelentős hatással nem lesz, nem ellentétes a kijelölés céljaival, nem sérti a Natura 2000 hálózat koherenciáját, ezáltal a 275/2004. (X.8.) Korm. rendelet 10. § (7) bekezdése alapján arra engedély adható.

A fellebbezésben megjelölt, hiányolt tájba illesztési, illetve változat összehasonlító elemzések a másodfokú hatósághoz benyújtásra kerültek. A benyújtott vizsgálatok alapján került a másodfokú eljárás során kiválasztva az a nyomvonalváltozat, amely a rendelkezésre álló adatok alapján táj- és természetvédelmi szempontból is elfogadható.

A Kisoroszi belterületére vonatkozó kifogásokra megállapítottam, hogy a Tvt. fogalom meghatározásai alapján a tájvédelmi szakterület tekintetében a települések külterületén, valamint a belterületek esetében a kiemelt természetvédelmi oltalom alatt álló területek vonatkozásában szükséges a létesítmények tájba illesztését, illetve tájjelleghez való illeszkedését vizsgálni, ezért a fellebbezés nem védett belterületekre vonatkozó kifogásai tájvédelmi szempontból nem relevánsak.

Ugyancsak nem releváns Fellebbező 1 azon kifogása, hogy az elsőfokú hatóság téves jogértelmezésével kiüresítette a közmeghallgatást, tekintettel arra, hogy az elsőfokú hatóság a környezeti hatásvizsgálati eljárás jogszabályainak megfelelően járt el.

A BM OKF a 35000/7716-1/2019.ált. számú szakhatósági állásfoglalását a következők szerint indokolta:

„INDOKOLÁS

A Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatala (Elsőfokú környezetvédelmi hatóság) PE-06/KTF/14437-46/2019. számú határozatával (a továbbiakban: Határozat) a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1135 Budapest, Váci út 45., a továbbiakban:) számára az Eurovelo 6 kerékpáros útvonal Visegrád-Dömös településhatár – Szentendre közötti szakaszának megvalósítására az Akusztika Mérnökiroda Kft. (6500 Baja, Szent László u. 105., a továbbiakban: Szakértő) által elkészített (Eurovelo 6 Dömös-Szentendre kerékpáros útvonal – Környezeti Hatástanulmány 2018. november, a továbbiakban: Dokumentáció) Dokumentáció alapján a környezetvédelmi engedélyt megadta.

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság (a továbbiakban: Elsőfokú szakhatóság) elsőfokú szakhatósági állásfoglalásában a tevékenység végzéséhez és a megépítéséhez előírásokkal hozzájárult.

A Határozat elleni fellebbezést a Fellebbező 1., a továbbiakban: Fellebbező 1) és a Fellebbező 2., a továbbiakban: Fellebbező 2) a törvényes határidőn belül fellebbezést nyújtottak be.

A Pest Megyei Kormányhivatal (a továbbiakban: Másodfokú környezetvédelmi hatóság) PE/KTFO/4190-5/2019. iktatószámú levelével a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságot (a továbbiakban: BM OKF), a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet) 28. § (3) bekezdése, az 5. számú melléklet II. táblázatának 3. pontja, a vízügyi igazgatási és a vízügyi, valamint a vízvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet) 10. § (3) bekezdése, valamint az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. §-a alapján kereste meg azzal, hogy másodfokú szakhatósági állásfoglalását adja meg.

A 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 5. számú melléklet II. táblázat 3. pontja, valamint az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII.29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 531/2017. (XII.29.) Korm. rendelet) 1. melléklet 9. táblázat 2. pontja értelmében annak elbírálására, hogy a tevékenység vízellátása, a keletkező csapadék- és szennyvíz elvezetése biztosított-e, vízbázis védőterületére, védőidomára jogszabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetők-e, továbbá annak elbírálása kérdésében, hogy a tevékenység az árvíz és jéglevonulásra a mederfenntartásra milyen hatást gyakorol, vízgazdálkodási hatáskörben másodfokon a BM OKF jár el. Az 1. melléklet 9. táblázat 3. pontja szerint annak elbírálására, hogy a tevékenység kapcsán a felszíni és felszín alatti vizek minősége, mennyisége védelmére és állapotromlására vonatkozó jogszabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetők-e másodfokon vízvédelmi hatáskörében a BM OKF jár el.

A Másodfokú környezetvédelmi hatóság másodfokú szakhatósági megkeresése mellékleteként megküldte a Fellebbező fellebbezését, amely alapján megállapítható, hogy a fellebbezés érinti az Elsőfokú vízügyi és vízvédelmi szakhatóság elsőfokú szakhatósági állásfoglalásában foglaltakat, ezért megállapítottam a BM OKF másodfokú vízügyi és vízvédelmi szakhatósági hatáskörét.

Fellebbező 1 vízügyi szempontból kifogásolta, hogy a Dokumentáció készítői a Szentendre-Szigetmonostor közötti leginkább konfliktusos hídhelyszíneket (HÍD-II és HÍD-III változatok) preferálják, holott ezek a hídhelyszínek többek között vízügyi-hajózási és árvízvédelmi szempontból kedvezőtlenebbek a HÍD-I változat helyszínénél. A Dokumentáció a 126. oldalán azt állapítja meg, hogy a „a III. változatok megépítése jelen formában a 123/1997. korm. rendelet 5. melléklete alapján nem lehetséges, mivel a híd vízbázisvédelmi belső védőterületet érint.”

Fellebbező 2 a fellebbezésében vízügyi és vízvédelmi hatáskört érintő fellebbezői észrevételt nem tett.

Megállapítva másodfokú vízgazdálkodási és vízvédelmi szakhatósági hatáskörömet a Másodfokú környezetvédelmi hatóság részéről rendelkezésemre bocsátott iratokat megvizsgálva a következőket állapítottam meg:

A tervezett kerékpár útvonal Visegrád, Dunabogdány, Kisoroszi, Tahitótfalu, Pócsmegyer, Szigetmonostor és Szentendre közigazgatási területein haladna keresztül. A Dokumentáció szerint a két kezdő, illetve végpont: Visegrád-Dömös települések közigazgatási határpontjai, valamint Szentendre a Dera-pataki átvezetés.

A tervezési sebesség > 20 km/h, a kiépítési keresztmetszet legalább 3 haladó sáv.

A tervezett útpályák a külterületen a mintakeresztszelvények szerint önálló kerékpáros útként, mezőgazdasági útként, árvízvédelmi töltés mellett a mentett oldalon vezetett kerékpárútként, valamint árvízvédelmi töltés koronáján vezetett útként valósulna meg.

A Dokumentáció két nyomvonal változatot vizsgál, a Duna folyam Szentendrei-Dunaágát 2 helyen kereszteznék. A kisoroszi híd helyén – hídhely és szerkezeti megoldások kombinációja - 3-3 változatot vizsgál, míg a szentendrei híd helyére öt helyszínt vizsgált, a szerkezeti megoldás két változatával. A tervezett hidak a gyalogos és a kerékpáros közlekedést hívatottak szolgálni, gépjármű forgalom tilos lenne a hidakon.

A Dokumentáció szerint az útpálya minden szakaszon aszfaltozott lenne, a települések belterületi átkelési szakaszain jórészt a meglévő utak adják a kerékpáros nyomvonalát.

Az új építésű szakaszokon az aszfalt burkolatok 3,75 m szélességgel készülnek, de a helyi adottságok miatt egyes részzszakaszokon 3-5 m széles útpályát is terveznek kialakítani.

Az útpályával érintett kisvízfolyások: Apátkúti-patak, Csádri-patak, Dera-patak, Lepence-patak, Mátyás-patak és Sztelin-patak.

A Dokumentáció alapján megállapítom, hogy a külterületi szakaszokon az útpályáról lefolyó csapadékvizek természetes módon történő elszikkadásával számolnak, az útpálya mellé csak a szükséges helyeken terveztek az út műtárgyaként útárkot.

A belterületi átkelési szakaszoknál azokon a helyeken, ahol a kerékpáros út miatt a vízlevezetést egyedi megoldásokkal biztosítani kellett, ott zárt, gravitációs csapadékvíz-csatornákat terveztek a vízlevezetés biztosítására.

A kerékpár utat, annak biztonságos forgalmát elősegítő műszaki létesítmények:

- Visegrád belterületén a támfalas szakaszon kőomlás elleni acélhálós védelem;
- a szükséges helyeken a keresztezett kisvízfolyáson (pl. Lepence-patak), vagy nevezetlen árkon keresztező híd építése;

- ún. eszközváltóhelyek (gépjárműről kerékpárra és viszont);
- esőbeállók, és kerékpártárolók.

A kivitelezés során az útépitésben és a hídépítésben jól ismert építőanyagokat és technológiákat tervezik használni.

Vízellátás (technológiai vízhasználat), szennyvíz elhelyezés, és csapadékvíz elvezetés

Az építés alatti technológiai (pl. betonfelületek kezelése, portalanítás) vízellátást lajtoskocsikkal tervezik, és az építési területeken mobil WC-ket fognak telepíteni. Az építés alatti ivóvízellátást palackosan oldják meg.

A forgalomba helyezés után a kerékpározási tevékenységből szennyvíz nem fog származni, vízellátást nem terveznek, kerékpáros szervizműhelyek nem létesülnek.

A Dokumentáció alapján megállapítom, hogy a külterületi szakaszokon az útpályáról lefolyó csapadékvizek természetes módon történő elszikkadásával számolnak, az útpálya mellé csak a szükséges helyeken terveztek az út műtárgyaként útárkot, amelyek a domborzati és vízgyűjtői adottságokból fakadóan többnyire szikkasztó árkok.

A belterületi átkelési szakaszoknál azokon a helyeken, ahol a kerékpáros út miatt a vízlevezetést egyedi megoldásokkal biztosítani kellett, ott zárt, gravitációs csapadékvíz-csatornákat terveztek a vízlevezetés biztosítására.

Felszíni és felszín alatti vizek mennyiségi és minőségi védelme

A Dokumentációt áttanulmányozva azt állapítottam meg, hogy a tervezett építési és a forgalomba helyezés utáni tevékenységek szennyvíz, használt víz kibocsátásával nem járnak, ezért a felszíni vizek (Duna folyam Szentendrei-Dunaága, keresztezett felszíni vízfolyások) minőségét a tervezett környezethasználat nem veszélyezteti.

A Dokumentáció szerint sem az építési, sem a forgalomba helyezés utáni tevékenységi szakaszban sem közvetlenül, sem közvetve a felszín alatti vízbe szennyezőanyag elhelyezést nem terveznek, a földtani közegre sem tervezik szennyezőanyag elhelyezését. A felszín alatti vizek elszennyeződésének lehetősége kizárható.

A Dokumentációban szereplő adatok szerint a vizek tekintetében a közvetlen hatásterület nem jelölhető ki, a közvetett hatásterület legfeljebb havaria helyzetben értelmezhető.

A felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Favir.) 7. § (4) bekezdésén alapuló 1:100.000-es méretarányú országos érzékenységi térkép alapján tárgyi területeken tervezett építési és kerékpár úthasználati tevékenységek a felszín alatti vizek állapota szempontjából az alábbi érzékenységi kategóriákba tartoznak.

Érintett település	Érzékenységi besorolás
Dömös	érzékeny
Visegrád	érzékeny, kiemelten érzékeny
Dunabogdány	fokozottan, kiemelten érzékeny
Kisoroszi	fokozottan, kiemelten érzékeny
Tahitótfalu	fokozottan, kiemelten érzékeny
Pócsmegyer	fokozottan, kiemelten érzékeny
Szigetmonostor	fokozottan, kiemelten érzékeny
Szentendre	fokozottan, kiemelten érzékeny

A kerékpárút építésével és forgalomba helyezés utáni használatával érintett települések nitrát-érzékenyek.

A Dokumentáció szerint a kerékpárút építésével és forgalomba helyezés utáni használatával érintett ingatlanok Magyarország felülvizsgált, 2015. évi vízgyűjtő-gazdálkodási tervéről szóló 1155/2016. (III. 31.) Korm. határozata (a továbbiakban: VGT2 terv) értelmében az 1-9 Közép-Duna vízgyűjtő tervezési alegység területére esnek.

A VGT2 terv szerint érintett felszín alatti víztestek:

kód	víztest név	földtani típus	vízadó típusa
sh.1.6.	Dunántúli-középhegység - Duna-vízgyűjtő Visegrád - Budapest	törmelékes	porózus
sp.1.13.2	Szentendrei-sziget és egyéb dunai szigetek	törmelékes	porózus
h.1.6	Dunántúli-középhegység - Duna-vízgyűjtő Visegrád - Budapest	vegyes	vegyes
kt.1.3	Budapest környéki termálkarszt	karbonátos	karszt

Az sh.1.6 és az sp.1.13.2 víztest kódú felszín alatti víztestek minőségi állapota gyenge, a másik kettő felszín alatti víztesté jó.

A tervezett tevékenység felszín alatti vízkivétellel nem jár, ezért a mennyiségi állapotra hatást nem gyakorol.

A VGT2 terv szerint érintett felszíni víz víztestek: Lepence-patak, Apátkúti-patak, Mátyás-patak, Dera-patak és a Szentendrei Dunaág.

A VGT2 terv szerint a patakok fizikai-kémiai állapota jó, a hidromorfológiai állapotuk kiváló.

A felszíni víztestek esetében a fizikai és a hidromorfológiai állapot vonatkozásában változás nem várható, mert a keresztezések minden esetben hidműtárggyal történnek, ezért a mederviszonyokat megváltoztatni nem kell, a kémiai állapotban sem várható változás, mert a felszíni víztestekbe szennyvizet nem kívánnak bevezetni és a kerékpáros közlekedésből sem várható szennyezőanyag bemosódása a csapadékvizekbe.

Vízbázis védőterületére, védőidomára jogszabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetősége:

A tervezett kerékpárút nyomvonala számos határozattal kijelölt, illetve üzemelő parti szűrésű vízbázis védőterületét, illetve védőövezetét érinti.

A Visegrádi szakasz a Visegrád, DJVRV Visegrádi Vízbázis becsült védőterületét, a Dunabogdányi szakasz a Dunabogdány Községi Vízmű vízbázisát érinti (hidrogeológiai A és B védőövezet), de érinti a külső védőterületet is a D-3, D-6 és a D-8 szakasszal.

A Tahitótfalui szakasz Kisoroszi, Tahi vízbázis és a Surányi, valamint a Pócsmegyeri vízbázisokat érinti (hidrogeológiai A és B védőövezet), a Kisoroszi szakasz a Kisoroszi és a Tahi vízbázisok hidrogeológiai A és B védőterületein halad át.

A Pócsmegyeri szakasz a Szigetmonostor és a Pócsmegyeri vmt. hidrogeológiai A és B védőövezeteit érinti, de a P-6, a P-7 és a P-9 szakaszok külső védőterületeket is érintenek.

A Szigetmonostori szakasz a Szigetmonostor, Monostori vmt., Szigetmonostor és a Pócsmegyeri vmt. hidrogeológiai A és B védőövezeteit és külső védőterületeit egyaránt érinti.

A Szentendrei szakasz az SZT-1 szakaszon Szentendre, DJVRV Szentendre Északi vízbázisát érinti (hidrogeológiai A védőövezet).

Az egyes tervezett hídhelyek az alábbi vízbázisokat érintik:

Kisoroszi I. hídhelyszín: Kisoroszi vb. hidrogeológiai A védőövezet, Visegrádi vb. hidrogeológiai B védőövezet.

Kisoroszi II. hídhelyszín: Kisoroszi vb. hidrogeológiai A védőövezet, Dunabogdány vb. hidrogeológiai B védőövezet.

Kisoroszi III. hídhelyszín: Kisoroszi vb. hidrogeológiai A védőövezet, Dunabogdány vb. belső védőterület, ezen érintettség miatt a Dokumentáció a létesíthetőséget kizárja.

Szentendre I. hídhelyszín: Szigetmonostor vb. hidrogeológiai B védőövezet.

Szentendre II. hídhelyszín: Szentendre külső védőövezet.

Szentendre III. hídhelyszín: nincs vízbázis érintettség.

Szentendre III/b. hídhelyszín: Szentendre külső védőövezet.

Szentendre III/c. hídhelyszín: Szentendre nincs korlátozás.

A vízbázisvédelmi követelményeket figyelembe véve a Dokumentáció Kisoroszi hídhelynél a III. változatát tekinti kedvezőtlennek, az I. és a II. hídhely változatot megfelelőnek tartja, de a II. változatot preferálja. A Szentendrei hídhelynél a kedvező változat a Dokumentáció szerint az I. hídhelyi változat, viszont további tervezésre a III. hídhelyi változatot is ajánlja. A Dokumentációból elérhető adatok szerint a III. hídhelyi változatot is ajánlja továbbtervezésre, annak ellenére, hogy a hídhelyi változat vízbázis belső védőövezetét is érinti.

A vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási művek védelméről szóló 123/1997. (VII.18.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 123/1997. Korm. rendelet) 5. melléklet 1. táblázata tartalmazza a védőterületek és védőidomok övezeteire vonatkozó korlátozásokat, az 1. táblázat 53. és 54. pontja rögzíti, hogy felszíni és felszín alatti vízbázisok belső övezetén tilos „Egyéb út, vízzáróan burkolt csapadékvízárók-rendszerrel”, ill. „Egyéb út” létesítése is.

A Dokumentáció is a 123/1997. Korm. rendelet 5. számú melléklete alapján állapítja meg, hogy a felszín alatti vízbázis belső védőövezetén tilos egyéb utat (kerékpárutat) átvezetni.

A kerékpárút szakaszok a belterületeken meglévő közlekedési létesítményeken kialakíthatóak kismértékű műszaki munkával, míg a többi részen az alépitményi munkák kis területfoglalással fognak járni, csekély alapozási mélységgel, ezért a hatások az utánpótlási területen minimálisak lesznek. A tervezett hídépítésekénél olyan változatokat javasoltak megvalósítani, amelynek alapozása a legcsekélyebb mértékben érinti a vizsgált vízbázisok vízvezető rétegeit ((pl. Szentendrénél felsőpályás ívhíd, Kisoroszinál függő híd).

Amerenyiben a tárgyi tervezett kerékpárút nyomvonalának továbbtervezése, építési dokumentációjának elkészítése során be tartják a 123/1997. Korm. rendelet vízbázisok védőidomra, védőövezetre, védőterületre, védősávra vonatkozó előírásait, különös tekintettel az 5. mellékletben szereplő korlátozásokat a fentebb ismertettek alapján, akkor tárgyi tevékenység vízbázisvédelmi szempontból nem kifogásolt.

Az építési munkák során olyan anyagokat nem használnak, amely a beszivárgó vizek minőségét érdemben rontaná.

A forgalomba helyezés utáni kerékpáros tevékenység érdemben nem gyakorolhat negatív hatást a vízbázisok érintett védőövezeteire, mivel a kerékpározás szennyezőanyag és szennyvíz kibocsátásával nem jár.

A tevékenység az árvíz és jégelvonulásra a mederfenntartásra milyen hatást gyakorol:

A Dokumentációban rendelkezésre álló adatok szerint a kerékpárúttal érintett települések árvízvédelmi szempontból az erősen veszélyeztetett „A kategóriába tartoznak, a tervezett kerékpárút tervezett nyomvonalai - egyes szakaszokon - településenként az alábbi nagyvízi meder levezető sávját érintik:

Visegrád átmeneti zóna és áramlási holttér, Dunabogdány: átmeneti zóna, Kisoroszi: átmeneti zóna-áramlási holttér és másodlagos sáv, Tahitótfalu: átmeneti zóna-áramlási holttér, Szigetmonostor: átmeneti zóna.

A Dokumentáció szerint (mintakeresztszelvények) a kerékpárút építés miatt jelentős tereprendezési munkák nem tervezettek, illetve a kerékpárút követi a terepesést, ezért a kerékpárút a nagyvízi mederrel érintett szakaszokon sem fog érdemi változást okozni az árvízvédelemben, az árvízi előtéssel fenyegetett útszakaszokon az árvízi időszakban a kerékpáros közlekedést megtilthatják.

A visegrádi szakasz 11. számú út menti szakaszai a I. fokú árvízvédelmi készütségi szint alatt helyezkednek el magassági szempontból. A nagyobb árhullámok során várhatóan a V-1, V-9, V-10 szakaszok időlegesen víz alá fognak kerülni.

A Szentendrei-Dunaág (Kisoroszi, Dunabogdány, Tahitótfalu, Pócsmegyer, Szigetmonostor, Szentendre) árvízvédelmi készültségi elrendelő vízmércéje a Duna Nagymarosi vízmércéje.

A kisoroszi hídhelytől kezdve egészen Tahitótfalu határában található I. rendű árvízvédelmi műig a tervezett kerékpárút szakaszok, árhullámok esetében víz alá kerülhetnek. A K-3, K-4, K-8, T-1, T-2, T-3, T-4, T-11, T-12 magassági vonalvezetése egyes részeken várhatóan kisebb lesz, mint a I. fokú készültségi szint, így évente kétszer (tavaszi, őszi árhullámok) alkalmával a fent említett szakaszok várhatóan víz alá fognak kerülni.

A Szentendrei-szigeten Tahitótfalu határában kezdődik az I. rendű árvízvédelmi vonal (T-5 szakasz). Az árvízvédelmi vonal egészen Szigetmonostor D-i részéig tart (SZM-5). A védelmi vonal a két szakasz között árhullámok esetében megfelelő védelmet nyújt. Várhatóan csak gátszakadás esetén kerülhetnek az e két szakasz között lévő szakaszok víz alá. Az árvízvédelmi töltésen húzódo szakaszok tekintetében az árhullám ideje alatt kerékpár közlekedést korlátozhatják.

Árvízvédelmi szempontból a Dokumentáció mederhidraulikai modellezéssel vizsgálta a hídhelyek kijelölhetőségét.

A hidraulikai vizsgálatokat a VITUKI Hungary Kft. (a továbbiakban: Szakértő) 0918/2018. témaszámon vizsgálta.

A Szakértő a mederhidraulikai számításai alapján azt a következtetést vonta le, hogy a különböző hídhelyi változatoknál (Kisoroszi és Szentendre hídhelyi és hídváltozatok) jelentősen kedvezőtlen eltérések nem várhatóak. A mértékadó helyzetben a visszaduzzasztás a Szentendrei-Dunaág 29+900 fkm szelvényében maximum 4-5 cm, míg más helyszíneken 1-4 cm körüli lesz, amely a 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet vonatkozó mellékletének 2.4.4 pontja szerint alatta marad a megengedett 10 cm visszaduzzasztásnak.

Ennél nagyobb visszaduzzasztás csak jelentős mennyiségű uszadék, vagy jégtorlasz kialakulása miatt következhet be a vizsgált hídhelyi mederszelvényeknél.

A vizsgálatok alapján Szakértő megállapította, hogy a Szentendrei-Duna-ág 29+900 fkm. szelvényébe tervezett ívhíd és/vagy ferdekábeles híd műtárgy környezetében a várható áramlási sebesség változás is a megengedett 10%-os határ közelében fog alakulni.

A Szentendrei-Dunaág 10+160 és/vagy a 12+830 fkm. szelvényeibe tervezett hidak esetében az előző mondatban említett 10%-os áramlási sebesség növekedést a tervezett híd változatok kis mértékben meghaladják, ezért a későbbi műszaki tervezés során a híd hidraulikai tulajdonságain javítani kell, de Szakértő szerint a műszaki elképzelések tovább tervezésre alkalmasak.

Szakértő a hidraulikai modell vizsgálatoktól függetlenül javasolta, hogy a hidak műszaki engedélyezési tervdokumentációnak készítésekor 2D hidraulikai, hidrodinamikai vizsgálatot is végezzenek.

A rendelkezésre bocsátott iratok alapján azt állapítottam meg, hogy a tervezett kerékpárút és annak forgalomba helyezése az árvízi viszonyokra, a jég levonulásának alakulására, és a mederfenntartási munkák elvégzésére minimális vagy csekély mértékű hatást gyakorolhat.

A fentiekre figyelemmel az Elsőfokú szakhatóság elsőfokú szakhatósági állásfoglalásának helybenhagyásáról az alábbi indokok alapján döntöttem:

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm) 6. számú mellékletének 4. pont a) alpontja azt mondja ki, hogy a környezeti hatástanulmányoknak tartalmazni kell a várható környezeti hatások becslését és értékelését a bekövetkező környezeti állapotváltozások jellemzését. Az érintett környezeti elemek és rendszerek szerint a vizeket érő hatások következtében a vizek VGT2 terv szerinti állapotában bekövetkező változás értékelését, valamint a tervben az érintett víztestekre és védett területekre meghatározott környezeti célkitűzés elérésének ütemezését.

A Favir. 4. § (1) bekezdése szerint: „Alapvető célkitűzésként legkésőbb a Kvt.-ben meghatározott időpontig el kell érni, hogy a felszín alatti víztestek állapota feleljen meg a jó állapot, azaz a jó mennyiségi és minőségi állapot követelményeinek.”

A Favir. 4. § (2) bekezdés azt mondja ki: „Az (1) bekezdésben foglaltak teljesülése érdekében úgy kell eljárni, hogy a felszín alatti vizek, illetve víztestek esetében: a) azok állapota ne romoljon; b) a tevékenység következtében kialakult jelentős és tartósan kedvezőtlen irányú állapotváltozás megforduljon;

d) a gyenge állapotú és a külön jogszabály szerinti kritériumok alapján veszélyeztetett helyzetűnek jellemzett víztestek állapota fokozatosan javuljon;

A Favir. 4. § (3) bekezdése szerint „A felszín alatti víz állapotát a felszín alatti víztest mennyiségi és minőségi állapota közül a kevésbé jó állapota határozza meg.”

A Favir. 8. § (c) bekezdés azt mondja ki, hogy „A felszín alatti vizek jó állapotának biztosítása érdekében tevékenység csak úgy végezhető, hogy hosszú távon se veszélyeztesse a felszín alatti vizek jó állapotát, a környezeti célkitűzések teljesülését.”

A Favir. 9. § (1) bekezdésének b) pontja szerint: „A felszín alatti vizek jó mennyiségi állapotának biztosítása érdekében a tevékenység b) nem vezethet a felszín alatti víztest kémiai és fizikai állapotromlásához, beleértve a káros víz(nyomás)szint (a továbbiakban: vízszint) emelkedését.

A Favir. 9. § (4) bekezdése b) pontja szerint fokozottan érzékeny területen tilos olyan tevékenység végzése, melynek következtében a fedőrétegek eltávolítása következtében felszínre kerül a felszín alatti víz.

A Favir. 10. § (1) bek. a) pontja szerint: szennyező anyagok felszín alatti vízbe történő bevezetésének megelőzésére vagy korlátozására, a felszín alatti vizek jó minőségi állapotának biztosítása érdekében tevékenység a) végzése során szennyező anyag, illetve lebomlása esetén ilyen anyagok keletkezéséhez vezető anyagok használata, illetve elhelyezése csak környezetvédelmi megelőző intézkedéssel, és - az engedélyezhető közvetlen bevezetések kivételével - műszaki védelemmel folytatható.

A 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 1. § (6a) bekezdése szerint a vizekbe történő beavatkozással járó tevékenység esetén a környezeti hatásvizsgálati eljárásban kell igazolni a vízgyűjtőgazdálkodás egyes szabályairól szóló 221/2004. VII.21.) Korm. rendelet 10. és 11. §-iban előírt feltételek teljesülését.

A 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 2. § (1) bekezdés c) pontja szerint a vizekbe történő beavatkozással járó tevékenység olyan tevékenység, amely a felszín alatti víztest fizikai jellemzőinek módosulásával vagy a felszín alatti víztest vízszintjében beállt változással jár, és az érintett felszín alatti víztest állapot romlását okozhatja.

A rendelkezésre álló adatokból az állapítható meg, hogy a tervezett üzemeltetési tevékenységhez vízellátás nem szükséges, az építés során a technológiai (pl. betonfelületek kezelése, portalanítás) vízellátást lajtoskocsikkal tervezik, az ivóvízellátást palackosan oldják meg. A tervezett tevékenység felszín alatti vízkivétellel nem jár, ezért a mennyiségi állapotra hatást nem gyakorol.

Az útpályáról lefolyó csapadékvizekbe természetes módon szennyezőanyagok nem kerülnek. A külterületen a lefolyó csapadékvizek természetes módon elszikkadnak, az elszikkasztást útarokok segítik a szükséges szakaszokon, a belterületi átkelési szakaszoknál azokon a helyeken, ahol a kerékpáros út miatt a vízlevezetést egyedi megoldásokkal biztosítani kell, ott zárt, gravitációs csapadékvíz-csatornák biztosítják a csapadékvíz elvezetését.

A vizsgált területen az építés során munkagépek mosását, szervizelését nem tervezik, ezért technológiai szennyvizek nem fognak keletkezni. Az üzemanyag kiszolgálás során szennyezőanyagok nem kerülnek a vízi környezetbe.

A rendelkezésre álló iratokból megállapítottam, hogy az üzemelés során a vizsgált vízi környezetbe szennyvíz, illetve szennyezőanyag áram nem kerül.

A Dokumentáció alapján szennyező anyag elhelyezése talajra, földtani közegre, továbbá szennyező anyagok földtani közegbe, illetve felszín alatti vízbe való bevezetése sem közvetlenül, sem közvetve nem tervezett, a felszín alatti vizek elszennyeződésének lehetősége kizárható.

A VGT2-ben és a Dokumentációban foglaltakat együttes megvizsgálva megállapítottam, hogy a tervezett tevékenység az érintett felszín alatti víztestek mennyiségi állapotát nem érinti.

A Dokumentációban szereplő adatok alapján megállapítottam, hogy a tevékenységből szennyezőanyagok nem keletkeznek, ezért a vizsgált tevékenység a felszín alatti víztestek kémiai állapotot nem befolyásolja, mivel a vizsgált vízi környezetbe szennyezőanyagok kibocsátását, elhelyezését sem tervezik.

A felszíni víztestek esetében a fizikai, hidromorfológiai állapotában, illetve a kémiai állapotban változás nem valószínűsíthető, a felszíni víztestekbe szennyvizet nem vezetnek be és a kerékpáros közlekedésből sem várható szennyezőanyag bemosódása a csapadékvizekbe.

A Dokumentációban szereplő adatok szerint a vizek tekintetében a közvetlen hatásterület nem jelölhető ki, a közvetett hatásterület legfeljebb havaria helyzetben értelmezhető.

Az Ákr. 2. § (1) bekezdése szerint a közigazgatási hatóság jogszabály felhatalmazása alapján hatáskörét a jogszabály keretei között gyakorolva jár el. A 2. § (2) bekezdés pedig azt mondja ki, hogy a hatáskör gyakorlása során a hatóság a szakszerűség, az egyszerűség, az ügyféllel való együttműködés, és a jóhiszeműség követelményeinek megfelelően köteles eljárni.

Az Ákr. 3. §-a szerint a hatóság hivatalból állapítja meg a tényállást, határozza meg a bizonyítás módját és terjedelmét.

Az Ákr. 55. § (2) bekezdése azt mondja ki, hogy ha az Ákr. eltérően nem rendelkezik, a szakhatóságra a hatóságra vonatkozó rendelkezéseket kell megfelelően alkalmazni. Továbbá a szakhatósági állásfoglalásra a döntésre vonatkozó rendelkezéseket kell megfelelően alkalmazni.

A környezeti hatásvizsgálati eljárás során a vízgazdálkodási és vízvédelmi szakhatóságnak a hatáskörébe tartozóan vizsgálni kell 314/2005. (XII.25.) Korm. 6. § (2) bekezdés szerint a tevékenységnek a vízre vonatkozó hatásait a tevékenység egyes szakaszai - telepítés, megvalósítás és felhagyás - szerinti megkülönböztetéssel kell megvizsgálni.

Az Ákr. 55. § (1) bekezdése szerint „Törvény vagy a szakhatóságok kijelöléséről szóló kormányrendelet közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján az ügyben érdemi döntésre jogosult hatóság számára előírhatja, hogy az ott meghatározott szakkérdésben és határidőben más hatóság (a továbbiakban: szakhatóság) kötelező állásfoglalását kell beszereznie.”

Az Ákr. 119. § (4) bekezdése azt mondja ki, hogy a fellebbezést a másodfokú hatóság bírálja el, amely a fellebbezéssel megtámadott döntést és az azt megelőző eljárást megvizsgálja. A másodfokú hatóság eljárása során nincs kötve a fellebbezésben foglaltakhoz.

A 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdésének 2. pontja szerint tárgyi ügyben elsőfokú területi vízügyi és vízvédelmi hatóságként (szakhatóságként) az Elsőfokú vízügyi és vízvédelmi hatóság jár el.

Az Ákr. 119. § (5) bekezdése szerint a másodfokú hatóság a döntést helybenhagyja, a fellebbezésben hivatkozott érdeksérelem miatt, vagy érdeksérelem esetén azt megváltoztatja vagy megsemmisíti.

Megállapítható, hogy az elsőfokú szakhatósági állásfoglalásban, továbbá a Dokumentációban felvázolt megoldások betartása mellett a tárgyi nyomvonalon tervezett tevékenység megfelel a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, továbbá a Favir. követelményeinek.

A fentiekre tekintettel az Elsőfokú szakhatóság elsőfokú szakhatósági állásfoglalását jelen másodfokú vízügyi és vízvédelmi szakhatósági állásfoglalással helybenhagytam.

A másodfokú szakhatósági állásfoglalást az Ákr. 55. § (2) bekezdésében foglaltak figyelembe vételével adtam meg.

A szakhatósági állásfoglalás elleni önálló jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki.

A másodfokú vízügyi és vízvédelmi szakhatósági hatáskörömet a 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 10. § (3) bekezdése alapozza meg.”

A Miniszterelnökség Építészeti és Építésügyi Helyettes Államtitkárság Építészeti Főosztály, Régészeti Főosztály KSZ-7/2562/2/2019. számú szakvéleményét a következők szerint indokolta:

„A Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya, PE/KTFO/4190-7/2019. ügyiratszámom megkeresett kérelmével, amelyben a Visegrád-Dömös településhatár – Szentendre Eurovelo 6 kerékpárút létesítése kérelmére a másodfokú környezeti hatásvizsgálati eljáráshoz szakkérdés vizsgálatát kérte a Miniszterelnökség Építészeti és Építésügyi Helyettes Államtitkárság Építészeti Főosztály, Régészeti Főosztályától a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 71/2015. Korm. rendelet) 28. § (2) bekezdése és 5. számú melléklet I. táblázat 4. sorában megjelölt szakkérdés kapcsán.

A tervezett beruházás az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet 1.199 pontja alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás, amelyet a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1135 Budapest, Váci út 45.) kezel.

A kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 68/2018. Korm. rendelet) 40. § (7) bekezdése értelmében a feltérítési projekttervet is tartalmazó teljes ERD-t a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére vagy a földterület

megszerzésére irányuló azon első hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amelyben a hatóság eljár vagy szakhatóságként vagy a szakkérdés vizsgálatával közreműködik.

Az *Előzetes Régészeti Dokumentáció* elkészítését a jogszabályban kijelölt Várkapitányság Integrált Területfejlesztési Központ Nonprofit Zrt.-től (Régészeti és Tudományos Igazgatóság, 1113 Budapest, Daróczi út 3.; a továbbiakban: Várkapitányság) kell megrendelni.

Hivatalom hatáskörét és illetékességét a 68/2018. Korm. rendelet 87. § (1) és (2) bekezdése és a 3. § (1) bekezdése, továbbá az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. §-a szabályozza. A másodfokon eljáró hatóság az Ákr. 119. §-a szerint meghatározott feltételek alapján vizsgálta a benyújtott fellebbezést. A jogorvoslati eljárás vizsgálata során az építésügyi hatósági szolgáltatásról szóló 312/2012 (IX. 8.) Korm. rendelet 71. §-ban meghatározott jogszabályokat vettem alapul."

Az Ákr. 119. § (5) bekezdése alapján a másodfokú hatóság a döntést helyben hagyja, a fellebbezésben hivatkozott érdeksérelem miatt, vagy jogszabálysértés esetén azt megváltoztatja vagy megsemmisíti.

A másodfokú eljárás során az eljárásjogi és az ügyre vonatkozó anyagi jogi jogszabályi rendelkezések alapján – a teljes felülbírálat elvéből következően – teljes körűen felülvizsgáltam a lefolytatott elsőfokú eljárást és az elsőfokú döntés jogszerűségét.

Fentiekre tekintettel a rendelkező részben foglaltak szerint az elsőfokú hatóság döntését megváltoztattam, egyéb rendelkezéseit mint megalapozottat és jogszerűt helyben hagytam.

A 314/2005. Korm. rendelet 10. § (3) bekezdése, az Ákr. 5. § (2) bekezdés a) pontja, valamint az Ákr. 89. § (1) bekezdése alapján jelen döntésemet közhírré tétel céljából megküldtem az elsőfokú eljárásban részt vett települések (Visegrád Város, Dunabogdány Község, Kisoroszi Község, Tahitótfalu Község, Pócsmegyer Község, Szigetmonostor Község, Szentendre Város) jegyzőinek. Közhírré tétel időtartama 15 nap.

Határozatomat a hivatkozott jogszabályhelyek mellett az Ákr. 80. § (1) bekezdése, a 81. § (1) bekezdése alapján hoztam.

Határozatom bírósági felülvizsgálatának lehetőségét az Ákr. 114. §-a biztosítja. A közigazgatási és munkaügyi bíróság illetékességét a közigazgatási perrendtartásról szóló 2017. évi I. törvény (a továbbiakban: Kp.) 13. § (3) bekezdése 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 az a bíróság sem tartja szükségesnek, a bíróság tárgyaláson kívül határoz. Tárgyalás tartását a felperes a keresetlevélben az alperes a védíráthban 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 másodfokú hatóság hatáskörét és illetékességét a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdés b) pontja, a 9. § (3) bekezdés b) pontja és a 8. §-a állapítja meg.

Budapest, 2019. október 30.

Dr. Tarnai Richárd kormány megbízott
nevében és megbízásából:

Dr. Vörös Viktor s.k.
főosztályvezető

A kiadmány hitelűl:



Kézbesítés ügyintézői utasítás szerint.

Az eredeti papíralapú dokumentummal egyező.

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

