



VELENKE

**TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV, HELYI ÉPÍTÉSI
SZABÁLYZAT ÉS SZABÁLYOZÁSI TERV MÓDOSÍTÁSA
az M7 autópálya 16+249 (M0) – 90+603 (Balatonvilágos)
km.szelvények közötti szakasz fejlesztése
érdekében**

KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS ELŐZETES TÁJÉKOZTATÁS

Tervező:
Fehér Vártervező Kft
Székesfehérvár, Rába u. 22.

2025. január

I. Előzmények:

A kormány és az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1.melléklet 1.1.34-38. soraiban az M7 autópálya Budapest és Balatonvilágos közötti szakasz 2×3 sávra bővítését nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházással nyilvánította.

A Magyar Állam az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-vel (2040 Budaörs, Akron utca 2.) Koncessziós szerződést kötött az M7 autópálya üzemeltetési és fejlesztési feladatainak ellátására vonatkozóan. A Koncessziós szerződés alapján a tervezési munka megrendelője az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

A kiemelt beruházás az M7 autópálya 16+249 (M0) – 90+603 (Balatonvilágos) km. szelvények közötti szakaszát érinti. Az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. a tervezési feladatokkal a Főmterv – Roden Konzorciumot bízta meg. A tervező konzorcium vezetője a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. (1024 Budapest Lövház utca 37), konzorciumi tag a Roden Mérnöki Iroda Kft. (1089 Budapest, Villám utca 13.). A konzorcium megbízásából a Kápolnásnyék – Székesfehérvár szakasz úttervezését az Út-Teszt Kft. (1115 Budapest, Csóka utca 7-13.) végzi, a tervezési szerződés tartalmazza a településrendezési eszközök módosításának előkészítését és finanszírozását is.

Velence Város Képviselő-testülete a 203/2024. (V.30.) határozatával döntött a településrendezési eszközök módosításáról, valamint háromoldalú tervezési szerződés készült a módosításra és a finanszírozásra vonatkozóan.

A hatályos településrendezési eszközök:

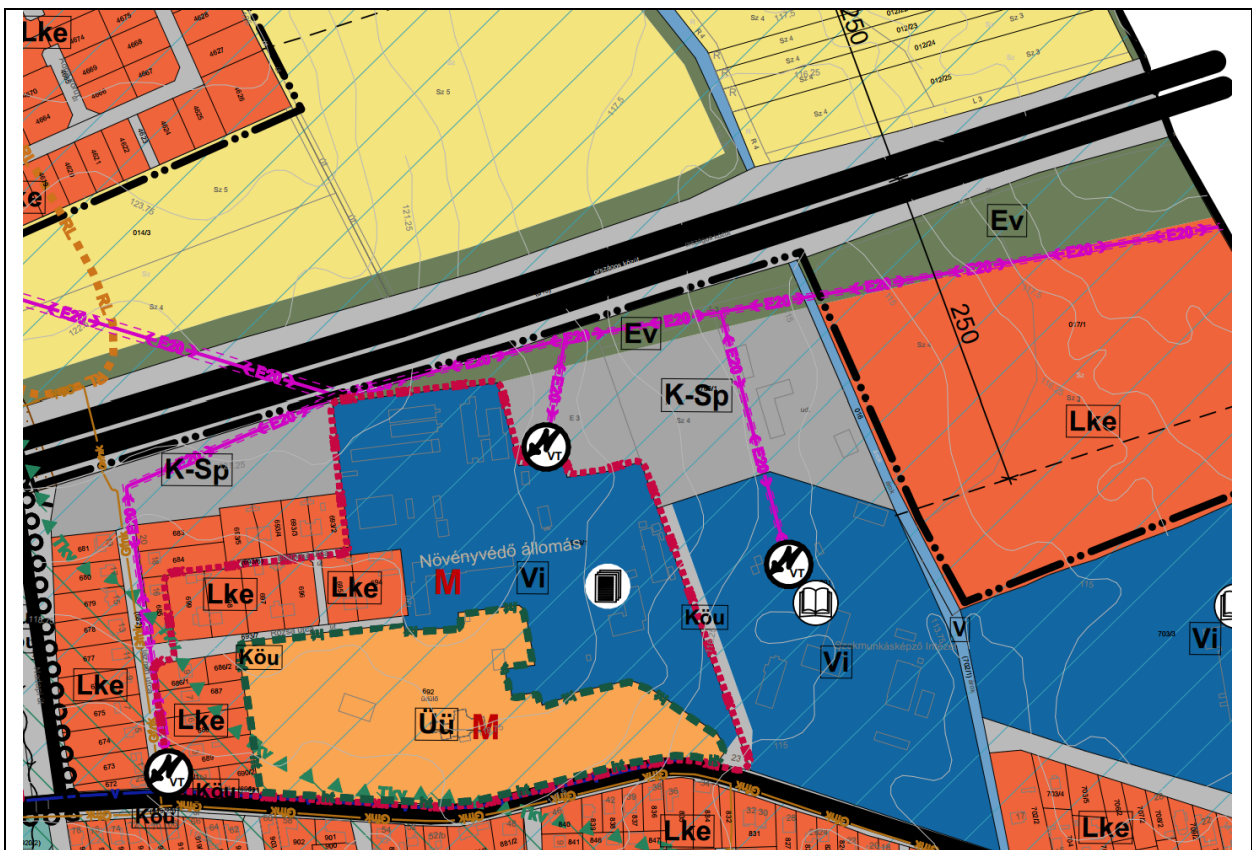
- a 25/2022.(I.27.) határozattal elfogadott településfejlesztési koncepció;
- a 26/2022.(I.27.) határozattal elfogadott településszerkezeti terv;
- az 1/2022.(I.28.) számú rendelettel elfogadott helyi építési szabályzat.

A tervezett változtatások következtében a településszerkezeti terv, a településszerkezeti tervlap és a helyi építési szabályzat mellékletét képező szabályozási tervlapok módosulnak.

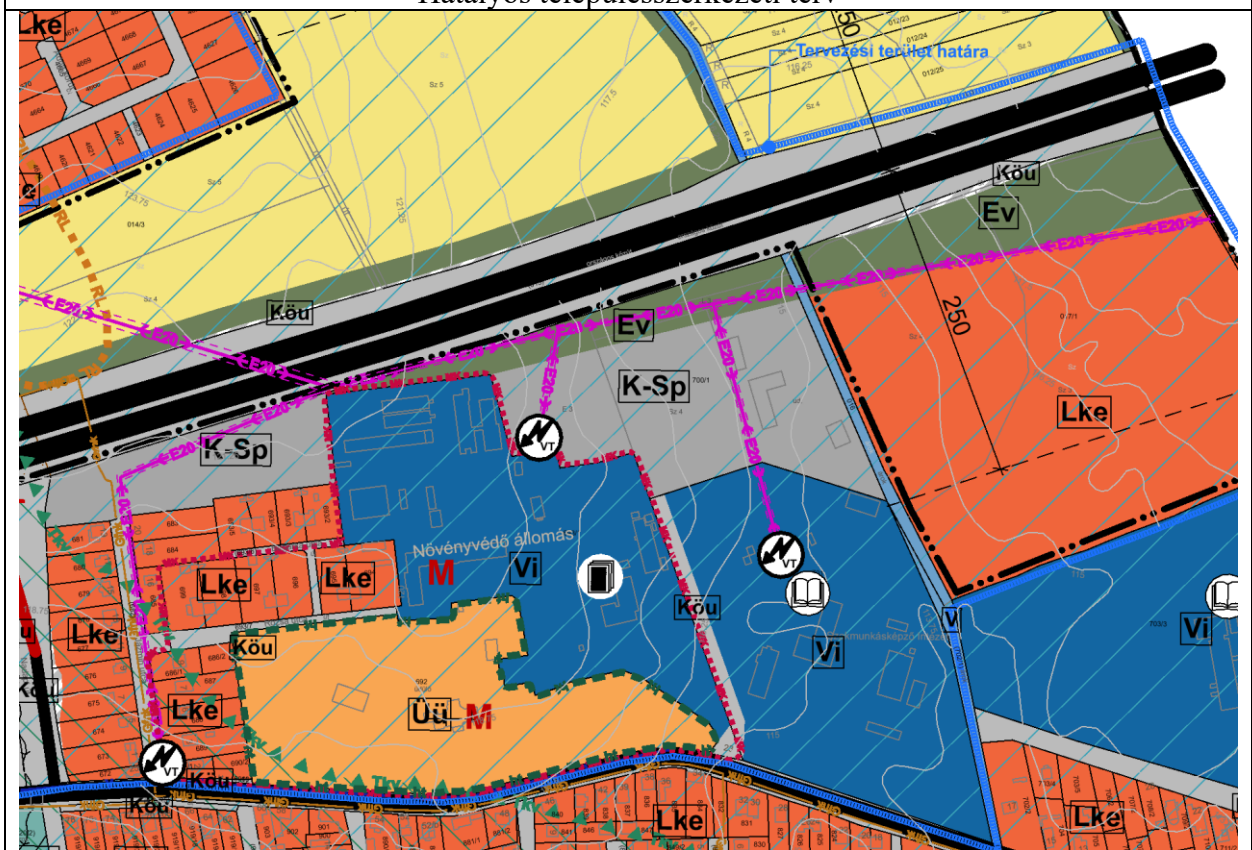
II. A településrendezési eszközök módosításával érintett területek bemutatása

1. tervezési terület: a Velence pihenőhelytől keletre történő változások

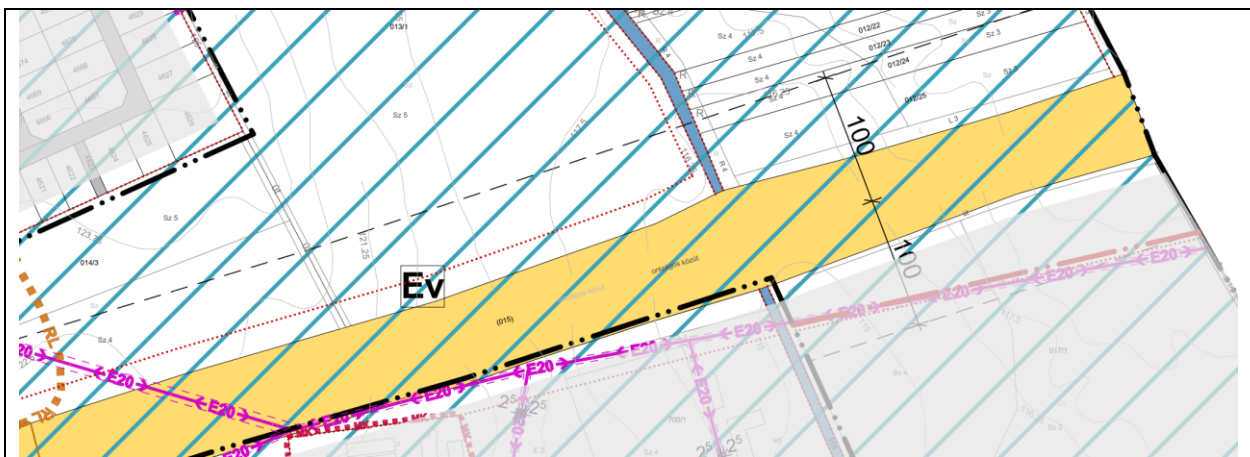
A Velence pihenőhelytől keletre a 017/1 hrsz-ú, illetve a 013/1 és 014/3 hrsz-ú ingatlanok egy részén az autópálya bővítése miatt véderdő területből közúti közlekedési terület kijelölés történik. Az autópálya feletti 8119. jelű, Nadapi utat átvezető híd és környezete átépítésre kerül, ennek következtében a 671/4 hrsz-ú útszakaszon buszöböl és megálló kialakítása tervezett, ezért a 673-678 hrsz-ú kertvárosias lakóterület besorolású ingatlanok egy része a buszöböl és a megálló megfelelő kialakítása miatt közúti közlekedési területbe kerül.



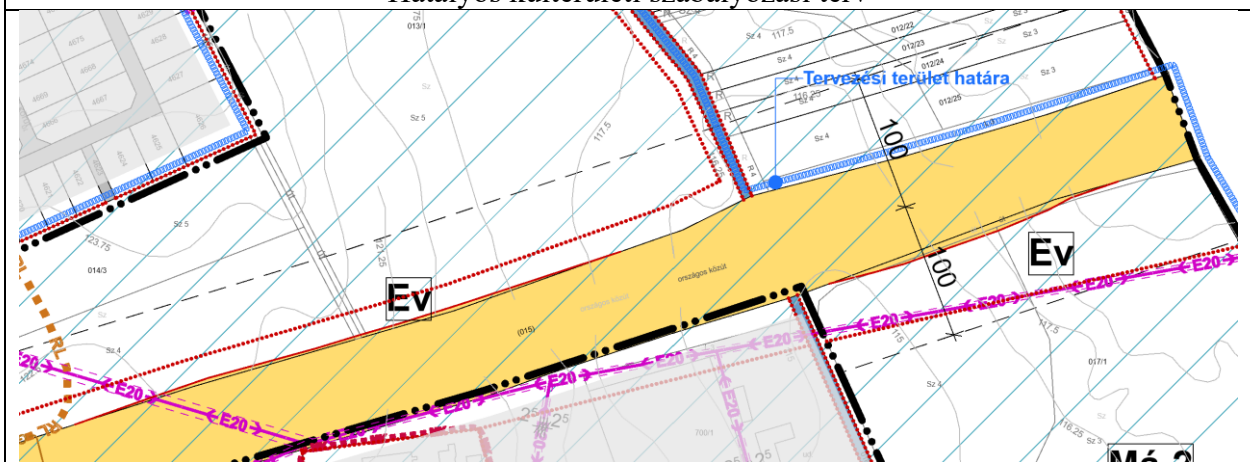
Hatályos településszerkezeti terv



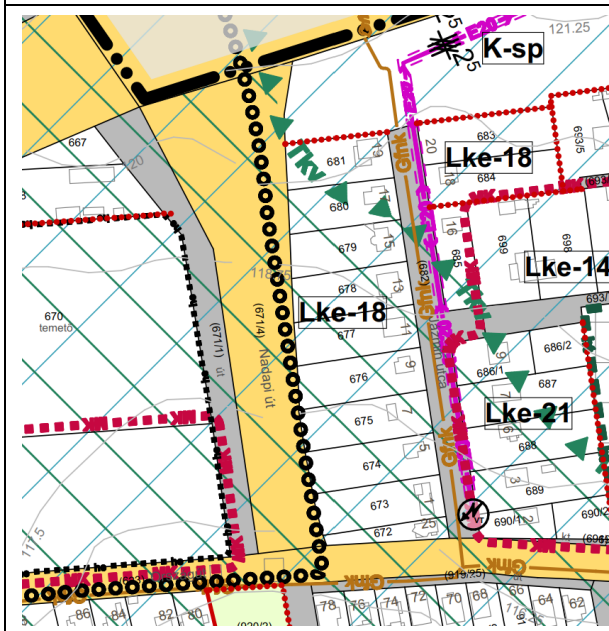
Módosított településszerkezeti terv



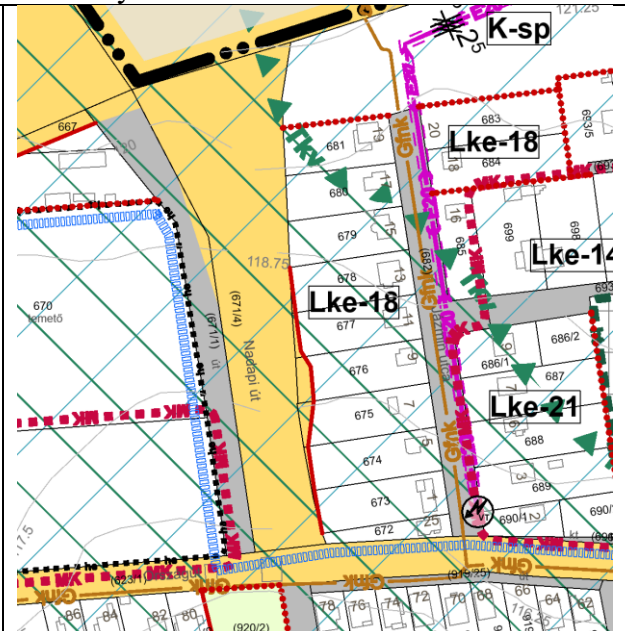
Hatályos külterületi szabályozási terv



Módosított külterületi szabályozási terv

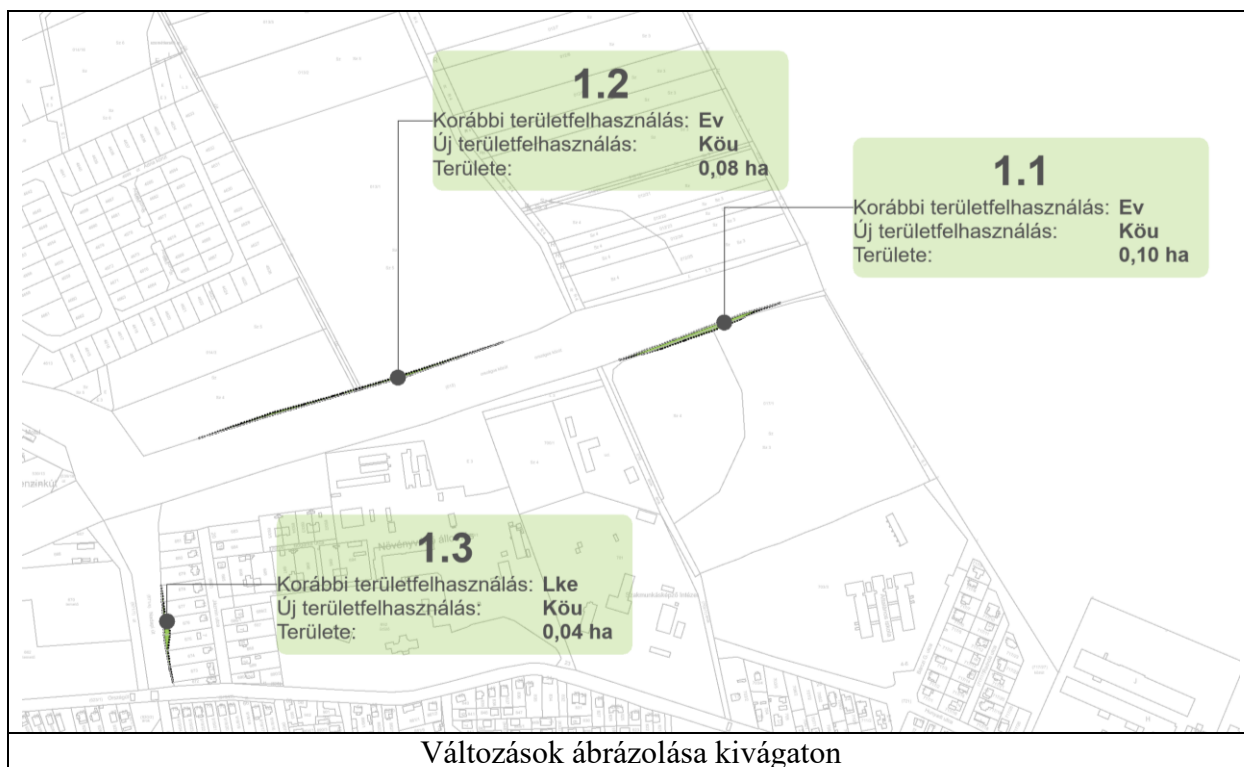


Hatályos belterületi szabályozási terv



Módosított belterületi szabályozási terv

Új beépítésre szánt terület kijelölés nem történik.

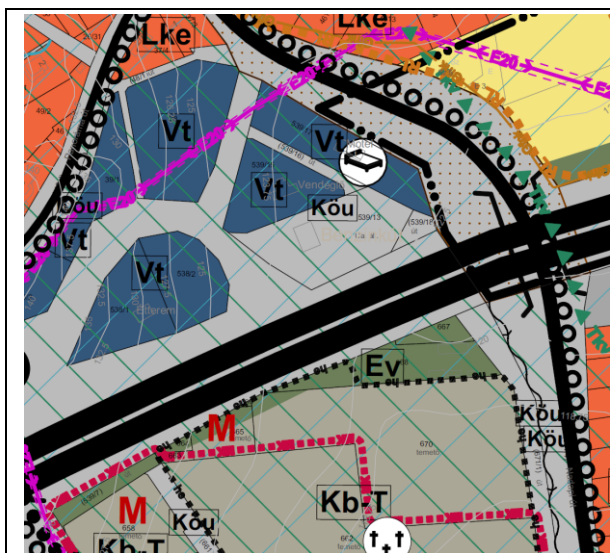


Területhasználati változások:

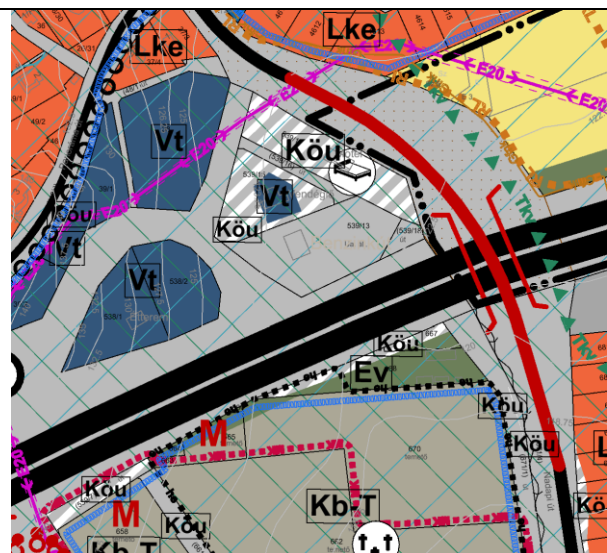
Sorszám	Terület	Terület (ha)	Korábbi ter.felhaszn.	Jelenlegi ter.felhaszn.	Érintett hrsz	Megjegyzés
1.1	Ev → Köu	0,10	Ev	Köu	017/1	
1.2	Ev → Köu	0,08	Ev	Köu	013/1, 014/3	
1.3	Lke → Köu	0,04	Lke	Köu	673-678	

2. A Velence jobb oldali pihenőhely változásai

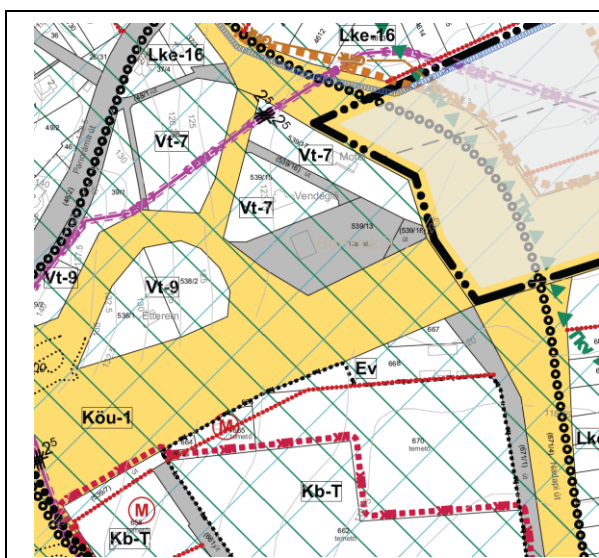
A Velence jobb oldali pihenő fejlesztése és bővítése következtében az 539/17 hrsz-ú ingatlan egésze és az 539/15 hrsz-ú ingatlan egy része településközponti vegyes területből közúti közlekedési területbe kerül. A pihenővel szemben lévő 667 és 668 hrsz-ú ingatlanokon lévő véderdő egy része szintén közúti közlekedési területbe kerül. Ezen kívül az 539/7 hrsz-ú ingatlan véderdő helyett közúti közlekedési besorolású lesz.



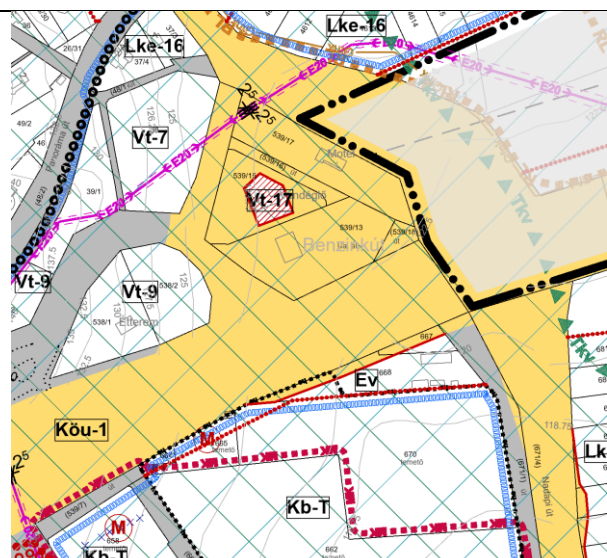
Hatályos településszerkezeti terv



Módosított településszerkezeti terv

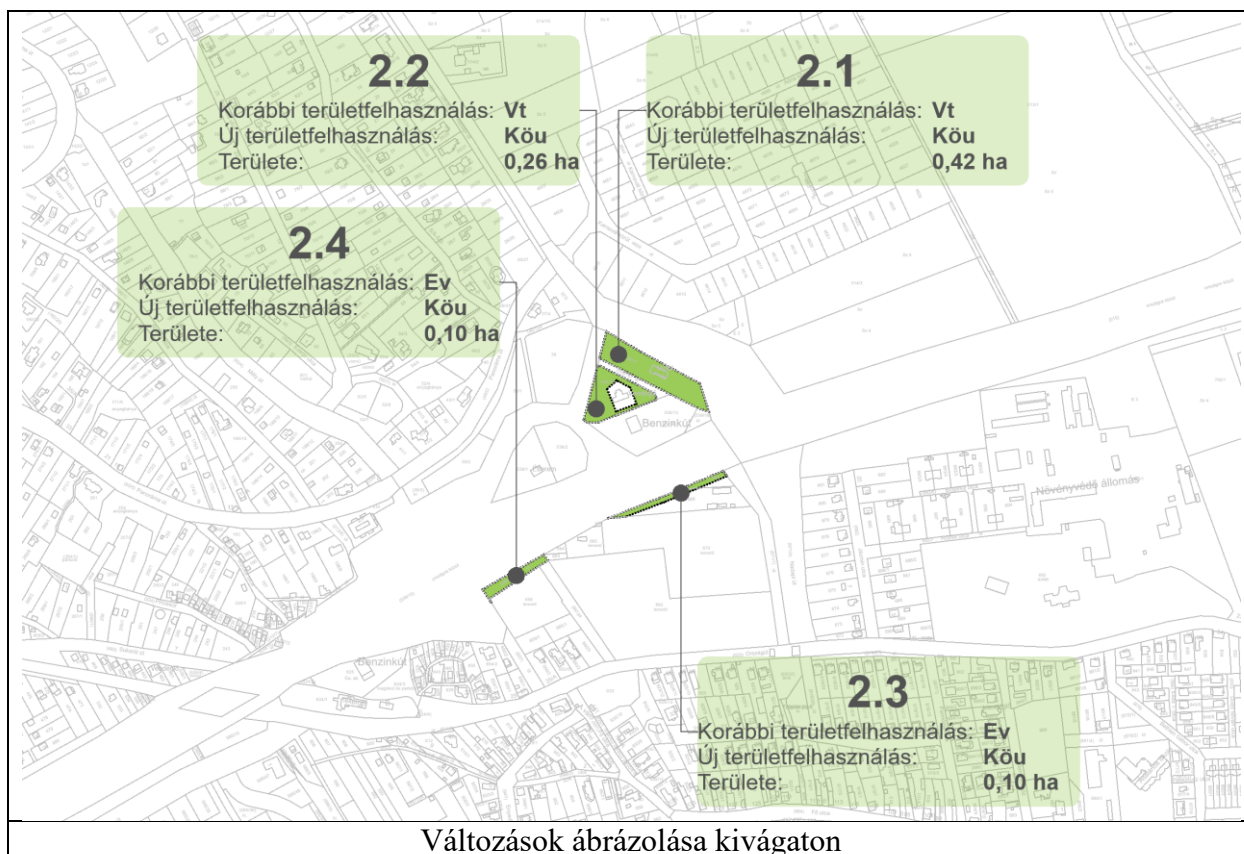


Hatályos szabályozási terv



Módosított szabályozási terv

Új beépítésre szánt terület kijelölés nem történik.

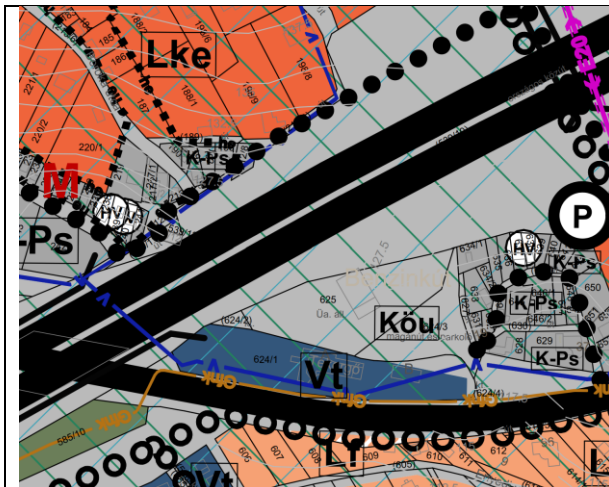


Területhasználati változások:

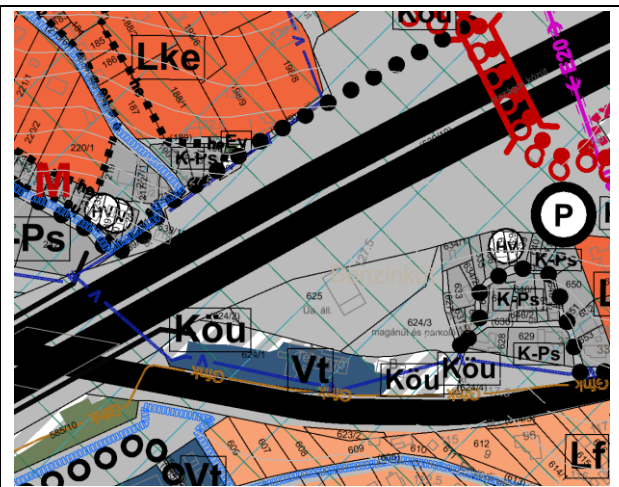
Sorszám	Terület	Terület (ha)	Korábbi ter.felhaszn.	Jelenlegi ter.felhaszn.	Érintett hrsz	Megjegyzés
2.1	Vt → Köu	0,42	Vt	Köu	539/17	
2.2	Vt → Köu	0,26	Vt	Köu	537/15	
2.3	Ev → Köu	0,10	Ev	Köu	667, 668	
2.4	Ev → Köu	0,10	Ev	Köu	539/7	

3. A Velence bal oldali pihenőhely változásai

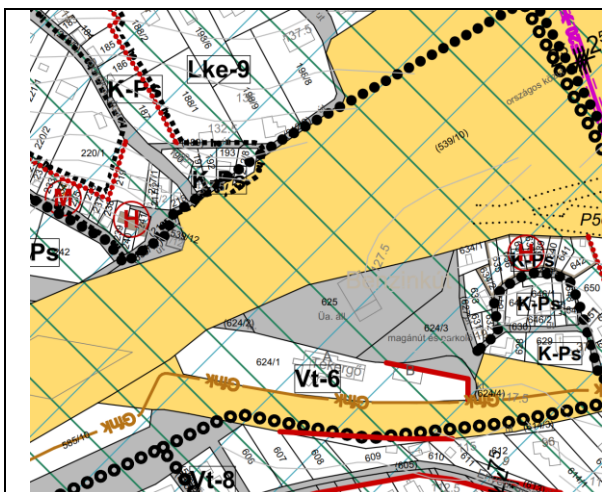
A Velence bal oldali pihenő fejlesztése és bővítése következtében a 624/1 hrsz-ú ingatlan egy része településközponti vegyes területből közúti közlekedési területbe kerül. A pihenővel szemben lévő, különleges beépítésre szánt pincesor besorolású 212/8 hrsz-ú ingatlanon keresztül halad egy önkormányzati tulajdonú közút. A telek közöttal érintett része közúti közlekedési területbe kerül, a fennmaradó telekrész pedig véderdő besorolású lesz.



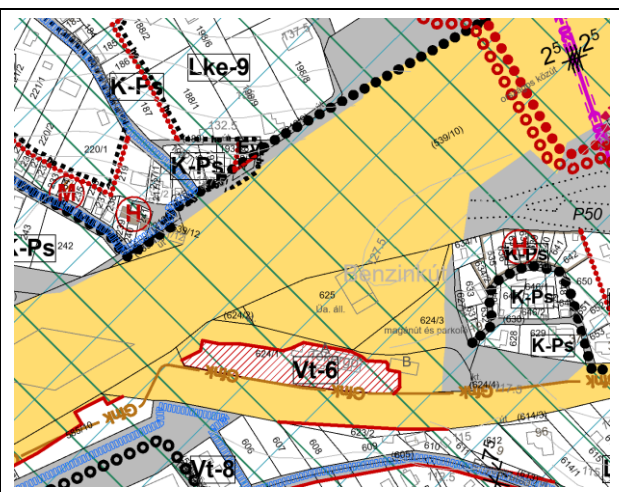
Hatályos településszerkezeti terv



Módosított településszerkezeti terv

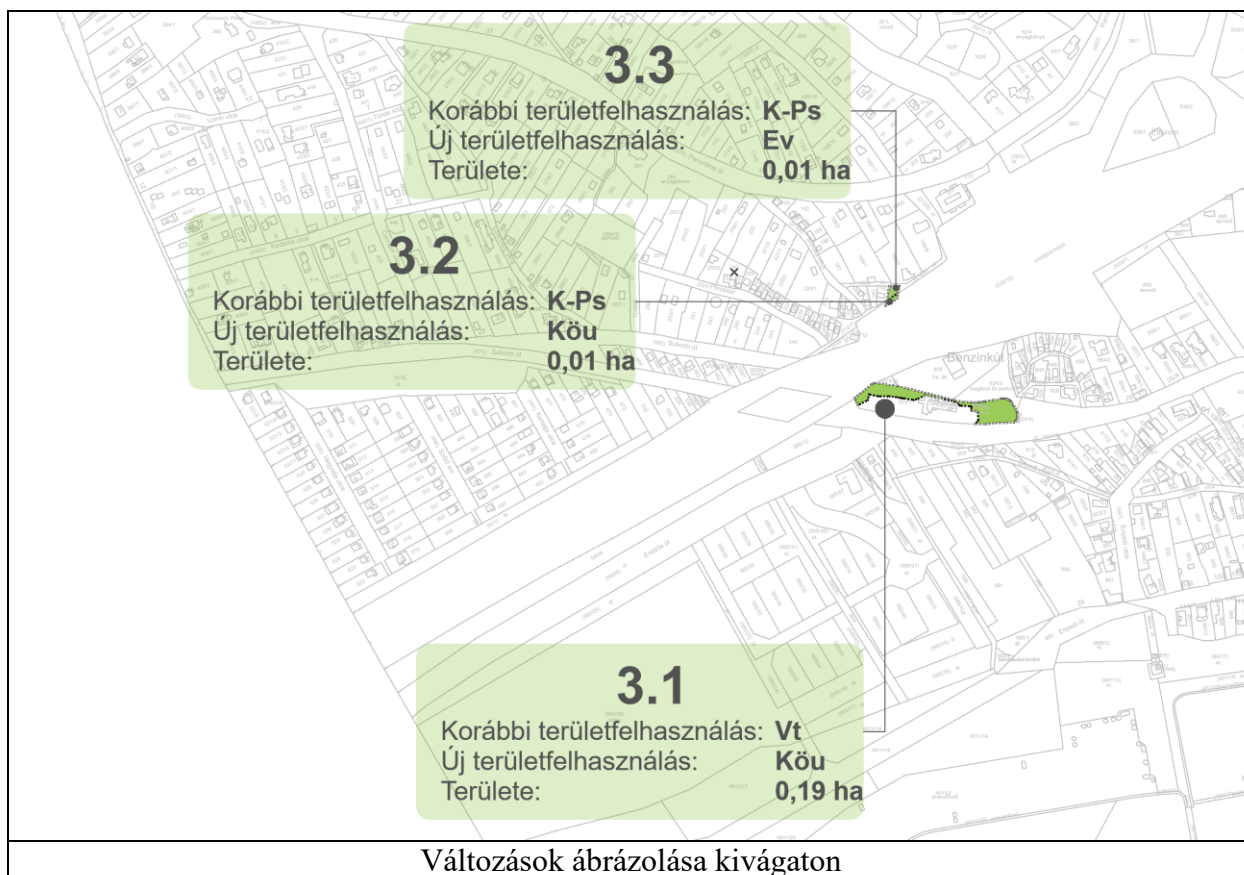


Hatályos szabályozási terv



Módosított szabályozási terv

Új beépítésre szánt terület kijelölés nem történik.

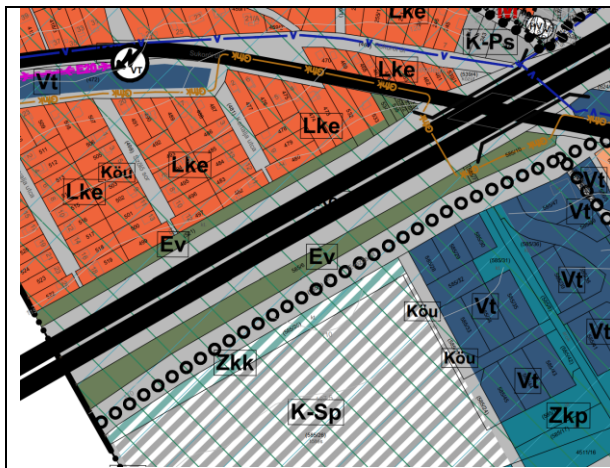


Területhasználati változások:

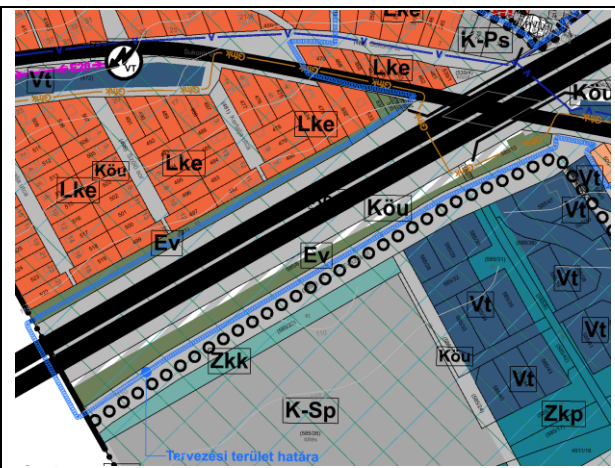
Sorszám	Terület	Terület (ha)	Korábbi ter.felhaszn.	Jelenlegi ter.felhaszn.	Érintett hrsz	Megjegyzés
3.1	Vt → Köu	0,19	Vt	Köu	624/1	
3.2	K-Ps → Köu	0,01	K-Ps	Köu	212/8	
3.3	K-Ps → Ev	0,01	K-Ps	Ev	212/8	

4. A Velence pihenőhelytől nyugatra történő változások

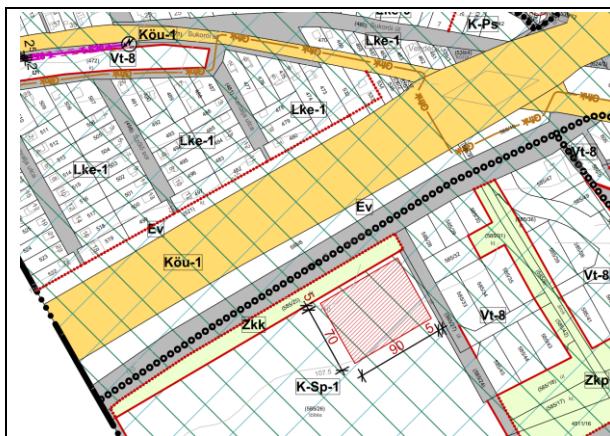
A Velence pihenőhelytől nyugatra az 585/6, 585/7, 585/10 hrsz-ú ingatlanok egy részén az autópálya bővítése miatt véderdő területből közúti közlekedési terület kijelölés történik.



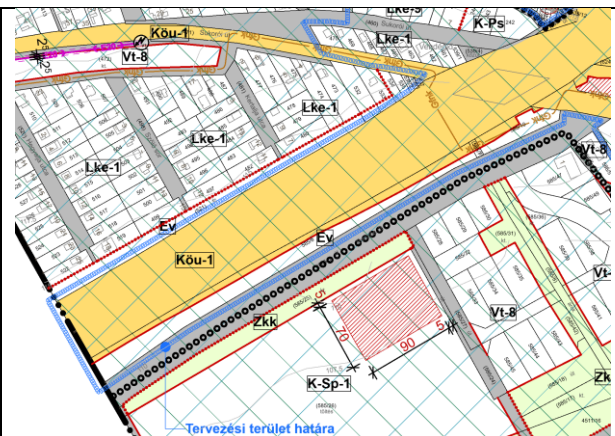
Hatályos településszerkezeti terv



Módosított településszerkezeti terv

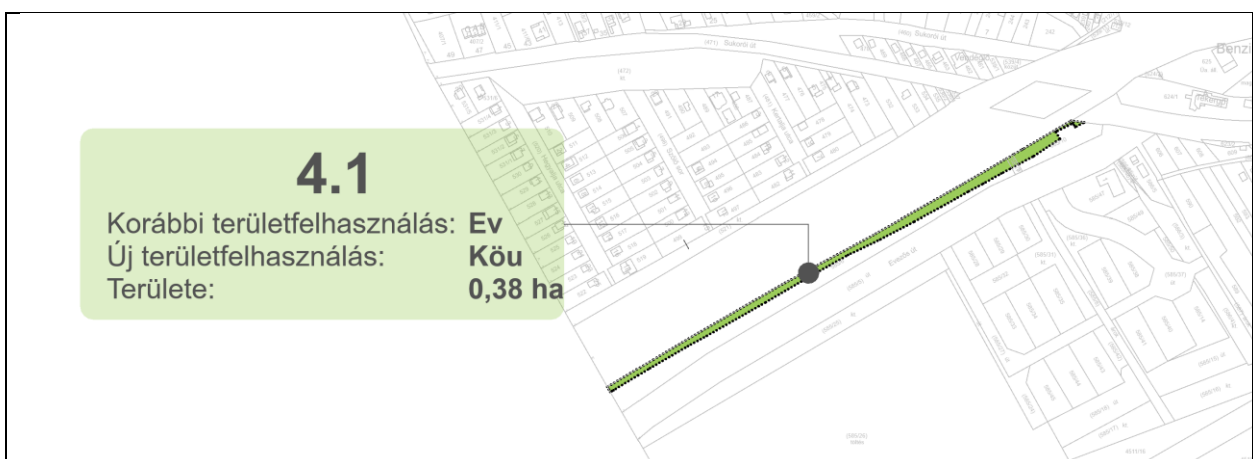


Hatályos szabályozási terv



Módosított szabályozási terv

Új beépítésre szánt terület kijelölés nem történik.



Változások ábrázolása kivágaton

Területhasználati változások:

Sorszám	Terület	Terület (ha)	Korábbi ter.felhaszn.	Jelenlegi ter.felhaszn.	Érintett hrsz	Megjegyzés
4.1	Ev → Köu	0,38	Ev	Köu	585/6, 585/7, 585/10	

III. Az M7 autópálya közlekedési fejlesztésének bemutatása Velence várost érintően

A kiemelt beruházás az M7 autópálya 16+249 (M0) – 90+603 (Balatonvilágos) km. szelvények közötti szakaszát érinti.

A beruházást érintően a tervezési munka az alábbi szakasz bontásban készül:

- **1. tervezési szakasz: 16+249 – 40+650 km sz.**
 - szakasztervező: Roden Mérnöki Iroda Kft.
 - érintett települések: Törökbálint, Érd, Tárnok, Sósút, Tordas, Martonvásár, Kajászó, Baracska, Kápolnásnyék, Pázmánd
- **2. tervezési szakasz: 40+650 – 63+000 km sz.**
 - szakasztervező: Út-Teszt Mérnöki és Szolgáltató Kft.
 - érintett települések: Pázmánd, Kápolnásnyék, Velence, Sukoró, Pákoz, Székesfehérvár
- **3. tervezési szakasz: 63+000 – 90+603 km sz.**
 - szakasztervező: Főmterv Mérnöki Tervező Zrt.
 - érintett települések: Székesfehérvár, Szabadbattyán, Kőszárhegy, Polgárdi. Füle, Balatonfőkajár, Lepsény, Balatonvilágos

A Velence közigazgatási területét az M7 autópálya 43+643 – 45+858 km. szelvények közötti szakasza érinti.

A településrendezési eszközök módosítása az Út-Teszt Mérnöki és Szolgáltató Kft. útépítési tervi alapján készül, az alábbiakban a közlekedéstervezői munkarészben foglaltak szerint ismertetjük az autópálya fejlesztés műszaki paramétereit.

A tervezési feladat fő eleme az M7 autópálya sáv bővítése. A 16+249 km sz. és a ~70+500 km sz. közötti szakaszon az autópálya 2x3+ITS sáv kialakítással, a ~70+500 és a 90+603 km sz. között pedig 2x2+ITS sáv kialakítással tervezett. *(ITS sáv: az üzemi sáv forgalomtechnikai eszközökkel történő időszakos megnyitásának lehetővé tételével kialakított speciális üzemi sáv.)*

Az M7 autópálya úgy kerül kialakításra, hogy a burkolt üzemi ITS sáv egy további sávként megnyitható legyen. Emiatt leálló öblök kialakítása szükséges annak érdekében, hogy a műszaki hibás járművek leállása az ITS sáv megnyitása esetében is biztosítható legyen. A leálló öblök teljes hossza 200 m, segélykérő telefonok minden második öblben kerülnek kialakításra.

A sávbővítés következtében a beruházás keretében az alábbi elemek fejlesztése, bővítése, esetleges rekonstrukciója tervezett:

- útépitési elemek: csomópontok rendezése, pihenők fejlesztése
- pályaszerkezeti elemek: burkolatfelújítás
- forgalomtechnikai eszközök: burkolati jelek, ITS eszközök, táblázás
- környezetvédelem: védőkerítés, vadvédelem, zajvédelem
- vízépitési elemek: árkok, levezetők, felszíni és takart elemek
- meglévő híd műtárgyak: szélesítés, átépítés
- egyéb, a beruházással érintett közmű elemek: átépítés, kiváltás, védelembe helyezés

Az „M7 gyorsforgalmi autópályát” az e-UT 03.01.11:2008 „Közutak tervezése” Ütügyi Műszaki Előírás szerint autópályaként külterületen K.I. tervezési osztályba tartozik, „A” síkvidéki környezeti körülmény mellett.

Autópályára esetében biztosítani kell az autópályára tervezési sebességéhez tartozó paramétereket a helyszínrajzi vonalvezetésnél, és a hossz-szelvény kialakításánál.

Az útszakasz autópályaként $v_t=130$ km/h tervezési sebességgel a meglévő 2x3 sáv (jobb pályaoldal kettő forgalmi sáv+üzemi sáv, a bal pályaoldal három forgalmi sáv+üzemi sáv) kialakítás fejlesztésével 2x3+ITS sáv kialakítással tervezett. Ehhez igazodóan a tervezési paraméterek a következők:

A nagy forgalmú időszakokban megnyitott ITS sáv esetében a normál 130 km/h értékről 100 km/h értékre változik.

Velence várost érintő szakasz általános keresztmetszeti kialakítása:

<i>Koronaszélesség:</i>	<i>37,50 m</i>
<i>Forgalmi sávok száma:</i>	<i>2x3 sáv +ITS sáv</i>
<i>Forgalmi sávok szélessége:</i>	<i>3,50 + 2x3,75 m</i>
<i>Leállósáv forgalomtechnikai szélessége:</i>	<i>3,50 m-3,75 m (ITS sáv)</i>
<i>Padka szélessége burkolt leállósávnál:</i>	<i>1,50 m</i>
<i>Elválasztó sáv szélessége:</i>	<i>változó 5,00 m</i>
<i>A belső biztonsági sáv szélessége:</i>	<i>2x0,50 m</i>
<i>A külső biztonsági sáv szélessége:</i>	<i>2x0,25 m</i>
<i>A burkolat szélessége összesen:</i>	<i>2x18,75 m</i>

Velencén a főpályára szakaszon túl a következő elemeket érinti a tervezett fejlesztés:

- B.439 j. híd a Csontréti-patak felett az M7 autópályára 43+958 km szelvényében (szerkezet megtartásra kerül)
- B.445 j. főpályára feletti, 8119 j. utat (Nadapi út) átvezető híd az M7 autópályára 44+592 km szelvényében (bontás – új építés)
- B.446 j. híd a Nadapi-árok felett az M7 autópályára 44+644 km szelvényében (szerkezet megtartásra kerül)
- B.450 j. főpályára feletti, gyalogos-kerékpáros híd az M7 autópályára 45+012 km szelvényében (bontás – új építés)
- B.453 j. híd a 8116 j. út felett az M7 autópályára 45+379 km szelvényében (szerkezet megtartásra kerül)
- Velencei pihenőhely, jobb és baloldal, (családbarát rejtett csp.) 45+000 km sz. környezete

A 45+000 km. szelvény környezetében található a Velence 764 törzsszámú gyalogos-kerékpáros híd (B.450 j. főpálya feletti híd), amely az autópálya két oldala közötti gyalogos átjárást, illetve a Budapest-Balaton Eurovelo 14 kerékpárút M7 autópálya feletti átvezetését biztosítja. A híd és a kapcsolódó létesítmények átépítését az MKIF Zrt. előrehozott ütemben tervezi megvalósítani. A terveket a Főmterv Zrt. 2024. májusban elkészítette és az engedélyezési eljárás folyamatban van. A Velence pihenőhely kialakítása a gyalogos-kerékpáros híd terveinek figyelembevételével készül.

A nyomvonalat érintő egyéb közművek:

- 44+335 km sz., 22 kV-os légvezeték, kiváltandó (oszlop kiváltás nyomvonalban)
- 44+491 km sz., DN160 PE középnyomású gázelosztó vezeték (<40 bar), kiváltandó (meglévő nyomvonalban)
- 44+617 km sz., Gravitációs szennyvízvezeték, megmaradó
- 44+978 km sz., 22 kV-os légvezeték, megmaradó
- 44+996 km sz., 0,4 kV-os földkábel, kiváltandó
- 45+001 km sz., Vízvezeték, kiváltandó
- 45+257 km sz., Vízvezeték, megmaradó
- 45+269 km sz., Vízvezeték, megmaradó
- 45+308 km sz., Távközlési alépítmény, megmaradó
- 45+326 km sz., Gravitációs szennyvízvezeték, megmaradó
- 45+387 km sz., DN160 PE középnyomású gázelosztó vezeték, megmaradó
- 45+393 km sz., Távközlési földkábel, kiváltandó
- 45+716 km sz., Távközlési alépítmény, megmaradó
- 45+716 km sz., Távközlési alépítmény, kiváltandó
- 45+822 km sz., 22 kV-os légvezeték, megmaradó

V. Környezetvédelem

A gyorsforgalmi úthoz a VIKÖTI Mérnök Iroda Kft. (2024. április) Környezeti hatástanulmányt (KHT) készített, mely alapján a környezeti hatásvizsgálati eljárás folyamatban van.

A KHT összefoglalója szerint környezetvédelmi létesítmények és védelmi intézkedések, valamint a monitoring javaslatok az alábbiak:

„A beruházáshoz kapcsolódóan felszíni és felszín alatti víz, élővilág és zajvédelem tekintetében volt szükséges környezetvédelmi létesítményeket betervezni.

A többi környezeti elem tekintetében csak a legfontosabb intézkedési javaslatokat mutatjuk be itt. A kivitelezésre vonatkozó általános jellegű előírásokat az adott szakági fejezetek tartalmazzák

1. Felszín alatti vízvédelem

Mind az út építése, mind a kapcsolódó létesítmények építése során felhasználásra kerülő, valamint a keletkező veszélyes, illetve szennyezőanyagok tárolását, kezelését szolgáló létesítményeket a felszín alatti víz szennyeződését kizáró módon kell kialakítani (üzemanyag tárolók, munkagépek karbantartásának körülményei, a védelemezközei, hulladékok és veszélyes hulladékok tárolásának és szállításának módjai.)

2. Felszíni vízvédelem

A külön fejezetben ismertetett TPH szennyezőanyag számítás alapján burkolt árkos szakaszokon minden esetben szükséges a TPH szennyezés tisztításáról gondoskodni a vízfolyásba történő bekötés előtt. Földmedrű árkos szakaszokon a 4. Általános védettségű

befogadók esetében nem, de az összes többi befogadó esetében szintén szükséges a tisztításról gondoskodni.

Pihenők területén a járműforgalmak nagysága, illetve a parkolóhelyek kialakítása, valamint a komplex pihenőben a benzinkutakat figyelembe véve szintén szükséges olajfogó műtárgyak beépítése.

3. Levegőtisztaság védelem

Építés alatti állapotra vonatkozó védelmi javaslatok

- a kivitelezés ideje alatt tilos az olyan mértékű levegő- és bűzterhelés okozása, amely tartósan határértéktúllépéseket eredményez az építési terület és a szállítási útvonalak szűk, tengelytől mért 50 méteres környezetében;
- kizárólag korszerű, kis légszennyezőanyag-kibocsátású munkagépek alkalmazása;
- elérhető legjobb technológiai berendezések alkalmazása (B.A.T. = Best Available Technology);
- amennyiben a B.A.T. nem alkalmazható, úgy kizárólag minimum EURO2, EPA Tier II, EU Stage II besorolású, vagy ezekkel egyenértékű besorolású motorokkal rendelkező munkagépek és szállítójárművek alkalmazása, az ezeknél régebbi típusú motorokkal rendelkező munkagépek és szállítójárművek várhatóan magasabb károsanyag kibocsátásúak, így alkalmazásuk nem megengedhető;
- amely munkagépek alkalmasak közúti közlekedésre is, úgy kizárólag érvényes forgalmi engedéllyel rendelkező munkagépek alkalmazása, amely gépek nem alkalmasak közúti közlekedésre, úgy rendelkezzenek a megfelelő vonatkozó engedélyekkel, tanúsítványokkal, amelyek bizonyítják, hogy a károsanyag kibocsátásuk a megengedett szintet nem lépi túl;
- amennyiben lehetséges, úgy javasoljuk a vasúti szállítások választását a közúti helyett;
- a munkagépek felesleges üresjáratát kerülni kell;
- a kivitelezési munkálatok során – beleértve az anyagok, hulladékok tárolását is – a porterhelést a minimálisra kell csökkenteni;
- az anyagszállító tehergépjárművek platóit minden esetben fedni szükséges;

Az organizációs terv és a kivitelezői géppark ismeretében javasoljuk továbbá, hogy

- a leendő Kivitelező vállalkozó készítsen építés alatti környezetvédelmi tervet, amelynek legyen része egy minden munkafázisra kiterjedő levegőtisztaság-védelmi szakvélemény is.

A levegőtisztaság-védelmi szakvéleményben a leendő Kivitelező vállalkozó a lehető legpontosabban határozza meg az építés munkafázisai során a munkaterületek és környezetük, valamint a végleges szállítási útvonalak mentén kialakuló levegőterheléseket. Az építés alatti környezetvédelmi tervet a területileg illetékes Járási Hivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályának/Osztályának kell benyújtani jóváhagyásra.

Továbbá, mivel kritikus esetekben adódhatnak magasabb levegőterhelések lakóingatlanok előtt, így javasoljuk, hogy az építés alatti környezetvédelmi tervben legyen megvizsgálva

- levegőminőségi monitoring mérések végzésének lehetősége is (legterhelőbb munkafolyamatok alatt, építés alatti folyamatos mérések a munkaterületekhez, szállítási útvonalakhoz legközelebb eső ingatlanok előtt).

A védelmi intézkedések a javasolt építés alatti környezetvédelmi terv leendő vizsgálatait alapján felülvizsgálandók. A pontos és végleges védelmi intézkedéseket az építés alatti környezetvédelmi tervben szükséges megadni.

4. Élővilág

<i> Javasolt intézkedés </i>	<i> Intézkedés helyszíne </i>
védőkerítés	Teljes szakaszon 2,4 m magas védőkerítés

5. Tájvédelem

Tájvédelmi szempontból az alábbiak foganatosítása szükséges. A részletes ismertetést külön fejezet tartalmazza.

- Építés által igénybe vett, rombolt felszínek rehabilitása
- Rézsűfelületek tájbaillesztése
- Vadátjárók tájbaillesztése
- Zajárnyékoló falak tájbaillesztése
- Növénytelepítési formák, javasolt fajok

6. Zajvédelem

Üzemelési állapotra vonatkozó védelmi javaslatok

A zajterhelés határérték alá csökkentésére zajárnyékoló falak telepítését javasoljuk az alábbiak szerint.

<i> Jelölés </i>	<i> Kezdő szelvény </i>	<i> Végzelvény </i>	<i> Hossz [m] (lefuttatás nélkül) </i>	<i> Magasság [m] </i>	<i> Oldal </i>
J440	44+090	44+555	468	6	Jobb
B442	44+285	44+570	288	6	Bal
B445	44+590	45+060	257	6	Bal
J448	44+830	45+225	400	6	Jobb
B451	45+195	45+455	262	6	Bal
J452	45+230	47+460	2228	6	Jobb

A szelvénytípusok és a zajárnyékoló fal hosszak tájékoztató jellegűek. A lefuttatások hosszát az engedélyezési tervek kidolgozása során a vonatkozó UME-k figyelembe vételével kell meghatározni, ott ahol lehetséges.

A zajárnyékoló falak magassága tényleges, fizikai magasságként értendő.

A zajárnyékoló falakkal szemben támasztott akusztikai követelmények:

- hangelnyelési kategória:
- e-UT 03.07.47:2021. sz. Ütügyi Műszaki Előírás szerinti A4 kategória
- léghanggátlási kategória:

e-UT 03.07.47:2021. sz. Ütügyi Műszaki Előírás szerinti B3 kategória

Az építési munkálatok alatti időszakra javasolt védelmi intézkedések

1) Az éjszakai megítélési időben (22:00-6:00) környezeti zaj- és rezgéskeltéssel járó munkavégzést és szállítási tevékenységet végezni tilos, amennyiben 300 méteren belül védendő ingatlan található. Ez alól kivételt képezhet, amennyiben az adott éjszakai munkavégzés különösen indokolt, és az építkezést ellehetetlenítené annak kizárása. Az Organizációs terv környezetvédelmi munkarésében meg kell indokolni az adott éjszakai munkafolyamatok szükségességét, továbbá be kell mutatni ezen éjszakai munkafolyamatok pontos körét, helyét, időtartamát és környezeti hatásait.

2) A szombati és vasárnapi napokon a környezeti zaj- és rezgéskeltéssel járó munkavégzést és szállítási tevékenységet végezni tilos, amennyiben 300 méteren belül védendő ingatlan található. Ez alól kivételt képezhet, amennyiben az adott hétfévi munkavégzés különösen indokolt, és az építkezést ellehetetlenítené annak kizárása. Az Organizációs terv környezetvédelmi munkarésében meg kell indokolni az adott hétfévi munkafolyamatok szükségességét, továbbá be kell mutatni ezen hétfévi munkafolyamatok pontos körét, helyét, időtartamát és környezeti hatásait.

3) Kizárólag korszerű, alacsony zaj- és rezgés kibocsátású munkagépek és szállítójárművek kerülhetnek alkalmazásra az építés ideje alatt (elérhető legjobb technológiai berendezések alkalmazása (B.A.T. = Best Available Technology)). Amennyiben a B.A.T. nem alkalmazható, úgy kizárólag minimum EURO3, EPA Tier III, EU Stage III besorolású, vagy ezekkel egyenértékű besorolású motorokkal rendelkező munkagépek és szállítójárművek alkalmazása szükséges, mivel az ezeknél régebbi típusú motorokkal rendelkező munkagépek és szállítójárművek várhatóan magasabb zaj- és rezgés kibocsátásúak, így alkalmazásuk nem megengedhető.

4) A telepített munkagépeket (pl. kompresszor, aggregátor, stb.) mobil hanggátló létesítménnyel, falazással körbe kell keríteni, amennyiben ezen munkagépek 100 méteres környezetében zajtól, illetve rezgéstől védendő épület, vagy terület található.

5) A munkagépek felesleges üresjáratát kerülni kell.

6) Ahol lehetséges, ott a gépek és/vagy gépelemek zajvédelmi szigetelését (zajcsökkentő burkolatok alkalmazásával) ki kell alakítani, illetve a meglévő burkolatok eltávolítása tilos, amennyiben az adott munkavégzés 100 méteres környezetében zajtól, vagy rezgéstől védendő épület, vagy terület található.

7) A későbbi jogi viták elkerülése érdekében az építési területekhez közelebb eső (50 méter), és a szállítási útvonalak mentén (25 méter) található összes épület alapállapotú szerkezeti felmérését el kell végezni.

8) A Kivitelezőnek az építés ütemezése és a kivitelezői géppark ismeretében szükséges elkészíteni az Organizációs terv egy minden munkafázisra kiterjedő zaj- és rezgésvédelmi fejezetét is.

9) Az Organizációs terv környezetvédelmi munkarész zaj- és rezgésvédelmi fejezetében a szakértő/tervező

a) a lehető legpontosabban határozza meg az építés munkafázisai során a munkaterületek és környezetük, valamint a végleges szállítási útvonalak mentén kialakuló zaj- és rezgésterheléseket;

b) a szállítási útvonalak úgy legyenek kijelölve, hogy azok a meglévő fő és gyűjtő úthálózatot vegyék igénybe, és minél kisebb mértékben terheljék az eddig terheletlen környezetet;

c) vizsgálja meg a vasúti anyagbeszállítások lehetőségét is, és amennyiben az várhatóan csökkenti közúti terheléseket is, úgy kerüljön alkalmazásra vasúti beszállítás is a közúti mellett.

d) vizsgálja meg a monitoring mérések végzésének szükségességét is.

A fenti védelmi intézkedések az Organizációs terv környezetvédelmi munkarészének leendő vizsgálatain alapján felülvizsgálhatók. A pontos és végleges védelmi intézkedéseket az Organizációs terv környezetvédelmi munkarészében szükséges megadni.”

V. Örökségvédelem

A VIKÖTI Mérnök Iroda Kft. megkeresésére a Magyar Nemzeti Múzeum Közgyűjteményi Központ a teljes beruházásra vonatkozóan Előzetes Régészeti Dokumentációt készített.

Az ERD készítés során Velence települést érintően a tervezett gyorsforgalmi út környezetében új lelőhelyet nem azonosítottak, nyilvántartott lelőhelyek közül az alábbi érinti a beruházás:

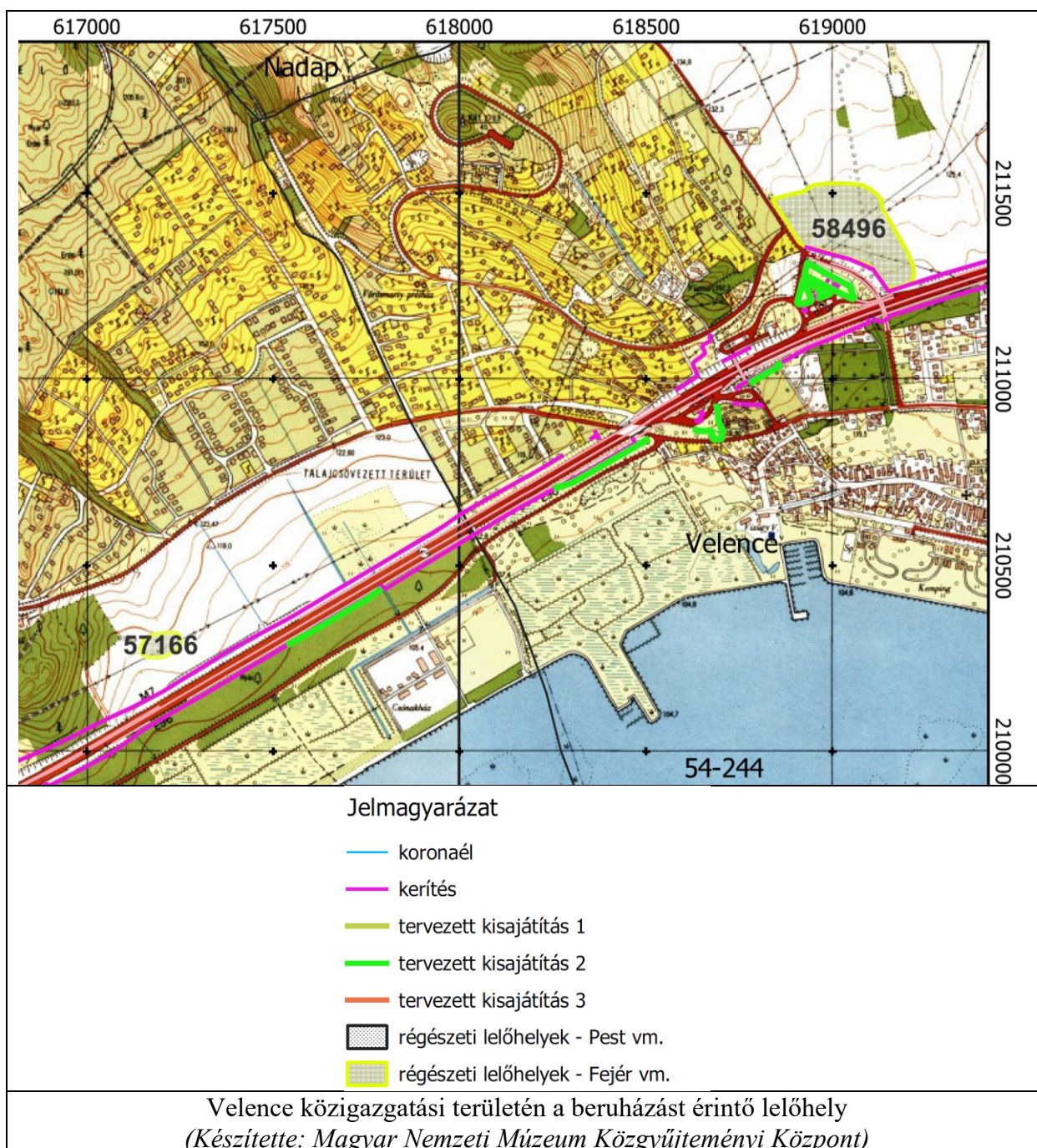
Régészeti lelőhely neve	Nyilvántartási azonosítója	Azonosítás alapja	Lelőhely jellege	Lelőhely kora	Érintettség	Kockázati kategória
Velence – Bencehegy és a Csontréti patak között (Lakópark)	58496	régészeti megfigyelés	telep	őskor, középkor	érintett	4

4. Alacsony régészeti kockázati kategória:

„Örökségvédelmi érték nincs, vagy nem okozhat számottevő fennakadást a projektben. Egyrétegű, alacsony intenzitású (szórványos) lelőhelyek, amelyek megelőző feltárásának módszere a Kötv. 22. § (3) bekezdés a) pontja alapján régészeti megfigyelés.

Hatáscsökkentő javaslat: megelőző feltárás, amelynek módszere régészeti megfigyelés”

Tehát az érintettségnek a beruházásra minimális költség- és időigénye van, megelőző feltárás és régészeti megfigyelés javasolt.



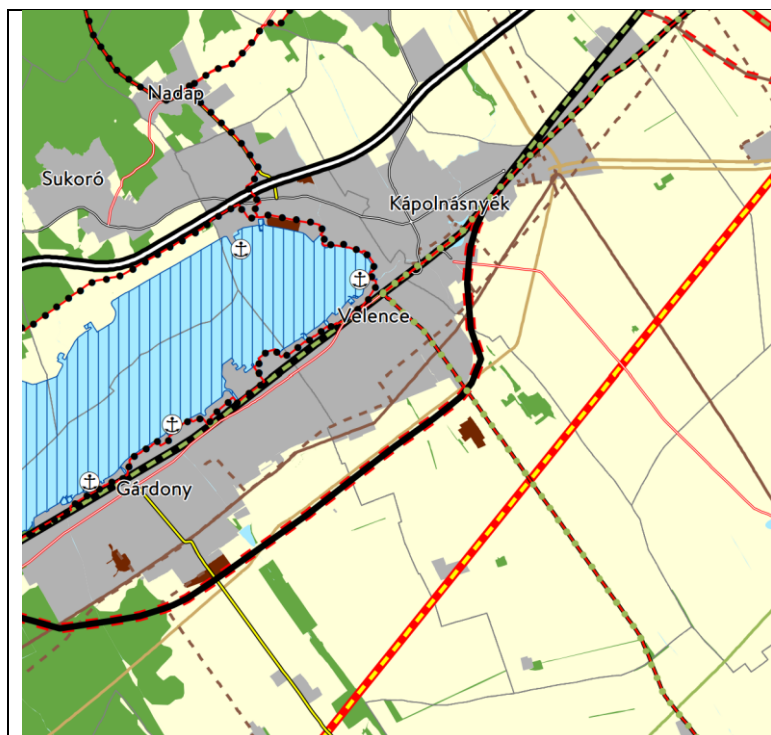
„Jelenlegi ismereteink alapján a legtöbb érintett nyilvántartott régészeti lelőhely a feltárható – 3-as és 4-es – kategóriába tartozik, azonban hangsúlyoznunk kell, hogy az autópálya egykori építése előtt csak kevés helyszínen történt leletmentés és nem megelőző feltárás, így fennáll a lehetősége,

hogy a későbbiek folyamán a lelőhelyeknek olyan tulajdonságai válnak ismertté, melyek megváltoztatják kockázati besorolásukat.

Elmondható, hogy az érintett nyilvántartott régészeti lelőhelyek többségét főként terepbejárás vagy helyszíni szemle során azonosították, csak kevés esetben történt ásatás, illetve egyéb lelőhelydiagnosztikai kutatás. Ebből kifolyólag kiterjedésükről, intenzitásukról kevésbé pontosak az információink. Emellett vannak lelőhelymentes szakaszok a viszonylag jól bejártnak nevezhető települések területén is.”

VI. A területrendezési tervvel való összhang igazolása

Fejér megye Területrendezési tervét a 7/2020. (II.28.) önkormányzati rendeletével fogadta el a megyei önkormányzat.



Fejér megye szerkezeti tervének kivágata

A megye szerkezeti terve szerint Velence települési térséggel, erdőgazdálkodási, mezőgazdasági, vízgazdálkodási és sajátos területfelhasználású térséggel érintett. A meglévő gyorsforgalmi út fejlesztése mezőgazdasági és települési térséget érint.

Térségi területfelhasználási kategóriákra vonatkozó előírások

Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (továbbiakban MATrT) szerint a következők:

MATrT 11.§ A kiemelt térségi, illetve vármegyei területfelhasználási kategóriák területén belül a településrendezési tervben, a 90. § (2) bekezdése figyelembevételével

- az erdőgazdálkodási térségben az erdőterület övezetét a térséget lefedő erdők övezetére vonatkozó szabályok szerint, valamint az erdőtelepítésre javasolt terület övezetére vonatkozó szabályok figyelembevételével kell, meglévő és tervezett erdő övezetként differenciáltan lehatárolni;
- a mezőgazdasági térség területének legalább 75%-át a mezőgazdasági terület övezetébe kell sorolni, a fennmaradó részen nagyvárosias lakóterület és vegyes terület építési övezet nem jelölhető ki;
- a vízgazdálkodási térség területét – e törvény hatálybalépését megelőzően már jogszzerűen kijelölt beépítésre szánt területek kivételével – vízgazdálkodási terület, vízgazdálkodási célú erdőterület, vízgazdálkodási célú mezőgazdasági terület, természetközeli terület, zöldterület,, továbbá különleges beépítésre nem szánt honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célú terület vagy honvédelmi célú erdőterület övezetbe kell sorolni, és a működési területével érintett vízügyi igazgatási szervvel egyeztetve kell pontosítani;
- a települési térség területén bármely építési övezet, övezet kijelölhető;
- a sajátos területfelhasználású térség területét a terület tervezett felhasználásának megfelelően különleges – ideértve a beépítésre szánt vagy beépítésre nem szánt honvédelmi, katonai, nemzetbiztonsági célú területet –, közúti közlekedési, egyéb közlekedési, védelmi célú erdőterület, rekreációs célú erdőterület, egyéb erdőterület, kertes mezőgazdasági terület, általános mezőgazdasági terület, tájgazdálkodási mezőgazdasági terület, kereskedelmi szolgáltató gazdasági, ipari gazdasági, egyéb ipari gazdasági, általános gazdasági, intézményi vegyes területbe kell sorolni.

A megfelelés igazolása:

A tervezett módosítások települési térséget és mezőgazdasági térséget érintenek. A mezőgazdasági térséget érintő változtatás területe a hatályos tervek szerint nem mezőgazdasági területbe sorolt, ezért jelen módosítás során nem csökkennek a mezőgazdasági területek.

A változtatások megfelelnek az előírásoknak.

Új beépítésre szánt terület kijelölés:

A TSZT módosítása során új beépítésre szánt terület kijelölés nem történik.

Műszaki infrastruktúra hálózatok:

MATrT 14. § (1) Az országos közlekedési infrastruktúra-hálózatok és a műszaki infrastruktúra egyedi építményeinek térbeli rendjét és az országos jelentőségű építmények elhelyezkedését a 2. melléklet, e térbeli rend szempontjából meghatározó települések felsorolását pedig a 4/1–4/6. melléklet tartalmazza.

(2) A közút számozásának nem közlekedésfejlesztési célból történő megváltoztatása a 4/1. és a 2. melléklet tartalmát nem érinti.

(3) Az 50 MW és annál nagyobb névleges teljesítőképességű erőművek elhelyezkedését a 2. melléklet, e térbeli rend szempontjából meghatározó települések felsorolását pedig a 4/7. melléklet tartalmazza.

(4) A villamosenergia-átviteli hálózat távvezetéseit, továbbá a nemzetközi és hazai szénhidrogénszállító-vezetékek térbeli rendjét a 2. melléklet, e térbeli rend szempontjából meghatározó települések felsorolását pedig a 4/8. és a 4/9. melléklet tartalmazza.

(5) Az országos vízi létesítmények térbeli rendjét a 2. melléklet, ezek felsorolását pedig a 4/10. melléklet tartalmazza.

(6) Az országos hulladékgazdálkodási létesítmények térbeli rendjét a 2. melléklet, ezek felsorolását pedig a 4/11. melléklet tartalmazza.

(7) Az országos kerékpárút-törzshálózat számozásának turisztikai célból való megváltoztatása a 4/5. és a 2. melléklet tartalmát nem érinti.

(8) Az M0 gyorsforgalmi út tervezett 10. sz. főút – M1-M0 közös csomópont közötti szakaszának szakági tervezéséről gondoskodni kell úgy, hogy a nyomvonal kialakítása társadalmi, természet- és környezetvédelmi szempontból a lehető legkisebb érdeksérelmet okozza.

MATrT 15. § (2) bekezdése értelmében:

A településrendezési tervben

a) az országos és térségi műszaki infrastruktúra-hálózatok és a műszaki infrastruktúra egyedi építményeinek helyét a kiemelt térségi, illetve vármegyei területrendezési tervekben meghatározott térbeli rend figyelembevételével kell meghatározni,

b) az országos és térségi műszaki infrastruktúra-hálózatok nyomvonala a településrendezési terv egyeztetési eljárásában részt vevő, az egyeztetés tárgyát képező infrastruktúra elem vonatkozásában az adott egyeztetési szakterületet képviselő államigazgatási szerv hozzájárulása, és az egyéb érintett szakterületet képviselő államigazgatási szerv egyetértése esetén térhet el a kiemelt térségi, illetve vármegyei területrendezési tervek szerkezeti tervében megállapított nyomvonalváltozattól, azok térbeli rendjétől és a térbeli rend szempontjából meghatározó települések felsorolásától.

(3) Az országos és térségi műszaki infrastruktúra-hálózatok nyomvonalának meghatározásánál biztosítani kell a szomszédos vármegyék és települések határán a folyamatos kapcsolódás lehetőségét.

A módosítással érintett területen lévő műszaki infrastruktúra hálózatok:

Meglévő gyorsforgalmi út:

- M7 gyorsforgalmú út (Budapest) – Székesfehérvár – (Siófok – Balatonszentgyörgy – Nagykanizsa – Letenye) – (Horvátország)

Meglévő térségi szerepű összekötő út

- 8119 Velence - Nadap - Lovasberény - Csákvár - Gánt - (Tata)

Meglévő egyéb mellékút

- 8116 Kápolnásnyék - Velence - Sukoró - Pákozd - Székesfehérvár

Országos kerékpárútvonal

- 7.B: Nadap – Velence – Gárdony – Pákozd

Megfelelés igazolása:

Az M7 autópálya nyomvonala nem változik.

Az egyéb műszaki infrastruktúra hálózatok közül a 8119 jelű összekötőút korrekcióját tartalmazza a terv. A korrekció megfelel az előírásoknak. A 8116 jelű mellékút és az országos kerékpárút nyomvonala nem változik.

A kiemelt beruházás megfelel a területrendezési tervekben foglalt előírásoknak.

Tájékoztató a környezeti hatásokról

Az M7 autópálya 16+249 (M0) – 90+603 (Balatonvilágos) km. szelvények közötti szakasz fejlesztése érdekében Velence településrendezési eszközeinek módosítása szükséges.

A nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás környezetvédelmi feladatait VIKÖTI Mérnök Iroda Kft-t végzi, melynek keretében részletes környezeti hatástanulmány (KHT) készült.

A KHT engedélyezése folyamatban van.

Tekintettel arra, hogy a beruházáshoz kapcsolódóan KHT készült, ezért a módosításokra vonatkozóan egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I.11.) Kormányrendelet szerinti külön környezeti értékelés készítését és környezeti vizsgálati eljárás lefolytatását önkormányzat, mint a terv kidolgozója előzetesen nem tartja szükségesnek.

A fenti tájékoztatás mellett kérem véleményüket a tekintetben, hogy a módosítás következtében a hatáskörükbe tartozó környezet- vagy természetvédelmi szakterületet illetően várható-e jelentős környezeti hatás.

A terv megvalósítása következtében várható környezeti hatások jelentőségének meghatározásához az alábbiakat kell figyelembe venni.

A tervezett módosítás során az M7 autópálya közlekedési területe növekszik a környező területek rovására.

A beépítésre szánt terület csökken.

A tervezett változtatások következtében lehetővé váló tevékenységek nem befolyásolnak más tervet vagy nincsenek hatással másik terv, illetve program tartalmára, megvalósítására.

A tervezett változtatások nem vonatkoznak olyan területre vagy kérdéskörre, ahol környezeti problémák vannak.

Nincs jelentőségük a környezettel kapcsolatos közösségi jogszabályok végrehajtása szempontjából.

A várható környezeti hatások

a) településszerkezeti változással járnak, de a változtatások környezeti hatása elenyésző

b) a tervmódosítás célja a tervezési területeken megvalósítandó kisajátítás és a közlekedési fejlesztés lehetővé tétele a fentebb részletezettek szerint.

c) a módosítás lényege és az eredeti tervhez mért jelentőségéről elmondható, hogy a beépítésre szánt terület nagysága csekély mértékben csökken. A fő műszaki infrastruktúra hálózat területe és csomópontjai változnak a módosítás során.

d) a várható környezeti hatások

- időtartama a terv időtávlatában véglegesnek mondhatóak, azok nem adódnak össze és nem erősíthetik egymást.

- az országhatáron nem terjednek át, nem idéznek elő olyan környezeti változásokat, amelyek az emberi egészségre, a környezetre kockázatot jelentenek, ill. ezen hatások csökkentését szolgálják

- területi kiterjedése alapján a település igazgatási területének elenyészően kis részét érintik a módosítások.

Székesfehérvár, 2025. január

Bodó Beáta
településtervező