

**KÖRNYEZETI VIZSGÁLAT ÉS ÉRTÉKELÉS**  
**SZÉKESFEHÉRVÁR MEGYEI JOGÚ VÁROS**  
**TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE, VALAMINT**  
**HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA ÉS SZABÁLYOZÁSI TERVE**

**MÓDOSÍTÁSÁHOZ**

**A „DÉLI ÖSSZEKÖTŐ ÚTHÁLÓZAT” TERÜLETEI, VALAMINT A MEGLÉVŐ ÉS TERVEZETT KERÉKPÁRÚT FORGALMI  
LÉTESÍTMÉNYEK FEJLESZTÉSI TERÜLETEI VONATKOZÁSÁBAN**

készült a 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet alapján

314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 40. § (1) bek. szerinti végső szakmai véleményezési dokumentáció alátámasztására

kidolgozó: Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata

A környezeti vizsgálat és értékelés dokumentumát összeállította:

**Tóthné Pocsok Katalin**

okl. táj- és kertépítész mérnök, vezető településtervező,  
TK 01-5086, TT1 01-5086  
tájvédelmi szakértő SZTjV-058  
környezetgazdálkodási szakmérnök

**Kovács Gábor**

okl. bányamérnök, geofizikus, környezetgazdálkodási szakmérnök  
MMK: 012293  
SZKV-1.1. Hulladékgazdálkodási szakértő  
SZKV-1.3. Víz- és földtani közeg védelmi szakértő  
SZVV-3.9. Vízfeltárás, kútfúrás, vízföldtani, vízbázis-védelmi

**Székesfehérvár, 2017. február**

## TARTALOM

<b>1. A KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS KIDOLGOZÁSI FOLYAMATÁNAK ISMERTETÉSE</b>	<b>3</b>
1.1. Előzmények, tematika	3
1.2. A környezeti értékelés kapcsolódása a településrendezési terv készítésének folyamatához	8
1.3. A környezeti értékelés tervezést befolyásoló javaslatai	8
1.4. A környezet védelméért felelős szervek és az érintett nyilvánosság bevonása, az általuk adott véleményeknek, szempontoknak a környezeti értékelés készítése során történő figyelembevétele	9
1.5. A környezeti értékelés készítéséhez felhasznált adatok forrása, az alkalmazott módszer korlátai	13
<b>2. A TERV (ÉS A KIDOLGOZÁSKOR VIZSGÁLT VÁLTOZATOK) RÖVID ISMERTETÉSE</b>	<b>14</b>
2.1. A terv célja, tartalma, a környezeti értékelés készítése szempontjából fontos elemei, jellemzői	14
2.2. A terv összefüggése más releváns tervekkel, illetve programokkal	22
2.3. A változatok közötti választás indokai, a választást alátámasztó vizsgálat rövid leírása	25
<b>3. A TERV MEGVALÓSÍTÁSA KÖRNYEZETI HATÁSAINAK, KÖVETKEZMÉNYEINEK FELTÁRÁSA</b>	<b>26</b>
3.1. A terv céljainak összhangja a terv szempontjából releváns nemzetközi, közösségi, országos, vagy helyi szinten meghatározott környezet- és természetvédelmi célokkal	26
3.2. Környezetvédelmi célok és szempontok megjelenése, illetve figyelembevétele a tervben .....	27
3.3. A jelenlegi környezeti helyzet releváns, a tervvel összefüggésben lévő elemeinek ismertetése .....	28
3.4. A terv megvalósulásával közvetlenül vagy közvetve környezeti hatást kiváltó tényezők, okok, a következmények előrejelzése .....	35
3.5. A terv megvalósítása esetén várható, a környezetet érő hatások, környezeti következmények előrejelzése	37
3.6. A környezeti következmények alapján a terv értékelése .....	46
<b>4. A TERV MEGVALÓSÍTÁSA KÖVETKEZTÉBEN VÁRHATÓAN FELLÉPŐ KÖRNYEZETRE KÁROS HATÁSOK ELKERÜLÉSÉRE VAGY CSÖKKENTÉSÉRE VAGY ELLENTÉTELEZÉSÉRE VONATKOZÓ, A TERVBEN SZEREPLŐ INTÉZKEDÉSEK KÖRNYEZETI HATÉKONYSÁGÁNAK ÉRTÉKELÉSE, JAVASLATOK EGYÉB SZÜKSÉGES INTÉZKEDÉSEKRE</b>	<b>46</b>
<b>5. JAVASLAT OLYAN KÖRNYEZETI SZEMPONTÚ INTÉZKEDÉSEKRE, SZEMPONTOKRA, MELYEKET A TERV ÁLTAL BEFOLYÁSOLT MÁSTERVBEN FIGYELEMBE KELL VENNİ.</b>	<b>48</b>
<b>6. A TERV MEGVALÓSÍTÁSA KÖVETKEZTÉBEN FELLÉPŐ KÖRNYEZETI HATÁSOKRA VONATKOZÓ MONITOROZÁSI JAVASLATOK</b>	<b>49</b>
<b>7. KÖZÉRTHETŐ ÖSSZEFOGLALÓ</b>	<b>50</b>

## 1. A KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS KIDOLGOZÁSI FOLYAMATÁNAK ISMERTETÉSE

### 1.1. Előzmények, tematika

A környezetvédelem érdekeinek érvényesülnie kell az országos, a térségi és a települési, valamint az ágazati koncepciók, programok, tervek készítése, megvalósítása során. A környezetvédelem beépülésének módjáról a tervezésbe a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (továbbiakban Kt.) 43. és 44. §-a rendelkezik. A környezeti vizsgálat szükségességéről a Kt. 43. § (4) bek. a) pontja és az (5) bek. a) pontja alapján kötelező vagy az (5) bek. b) pontja értelmében a várható környezeti hatások jelentőségének eseti meghatározása alapján, külön jogszabályokban foglalt szempontok figyelembe vételével a helyi önkormányzati határozattal előírt terv, vagy program készítésekor külön jogszabály alapján környezeti értékelést magában foglaló környezeti vizsgálatot kell lefolytatni.

A Kt. 43. § (5) bekezdésében előírtak szerint:

*„(5) A (4) bekezdés szerinti külön jogszabály meghatározza azokat a terveket, illetve programokat, amelyeknél a környezeti vizsgálat*

*a) kötelező, vagy*

*b) szükségessége a várható környezeti hatások jelentőségének eseti meghatározása alapján, a külön jogszabályban foglalt szempontok figyelembevételével dönthető el.”*

A Kt. 43. § (7) bekezdésében leírtak rögzítik a környezeti vizsgálat, a környezeti értékelés célját.

*„(7) A környezeti értékelés a terv, illetve program, valamint ezek céljait és földrajzi kiterjedését figyelembe vevő ésszerű változatai megvalósításának várható jelentős környezeti hatásait azonosítja, írja le és értékeli”*

Székesfehérvár Megyei Jogú Város településrendezési eszközeinek jelen módosítását a „Déli összekötő úthálózat” fejlesztés és a városban több helyen tervezett kerékpárforgalmi létesítmények megfelelő helybiztosítása, szabályozása tette szükségessé.

**Székesfehérvár MJV Önkormányzat Közgyűlése a 339/2010. (V.27.) határozatával elfogadott Székesfehérvár Közlekedésfejlesztési koncepcióját a Déli összekötő úthálózat fejlesztési ütemei nyomvonalainak kijelölésére vonatkozóan módosította a 355/2016.(V.27.) számú határozatával.**

A „Déli összekötő úthálózat” területére a közlekedésfejlesztési koncepció a következő főbb fejlesztést tartalmazta 2010-ben: 62-es és a 63-as utak összekötése, az Új Váralja sor összekötése az átkötő-úttal, és a Börgöndi úttal. 2016-ban a koncepció elvi hálózati kapcsolatai tovább pontosodtak, megjelent a Takarodó úti, és a Raktár utcai kapcsolat is.

További, a jelen termódosítással kapcsolatos közlekedésfejlesztési tanulmánytervek:

- Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata - Székesfehérvári Intermodális Regionális Közösségi Közlekedési Központ kialakítása – KÖZOP-5.5.0-09-2010-0013 Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány (PwC – Közlekedés – Városkutatás – Pro Urbe Konzorcium, 2013. április)
- Sárkeresztes - Székesfehérvár települések közötti kerékpáros kapcsolat tanulmányterve – COMPASS – TERV Mérnöki Iroda Bt., 2015. december
- Székesfehérvár déli összekötőút 2/a-2/b ütemeinek tanulmányterve – Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft., 2016. augusztus

Székesfehérvár Megyei Jogú Város településrendezési eszközeinek módosítása a Székesfehérvár MJV Önkormányzat Közgyűlése 355/2016.(V.27.) számú határozatában rögzített „Déli összekötő úthálózat”, másrészt egyes kerékpárforgalmi létesítmények területbiztosítását szolgálja

Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzat *a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint az egyes településrendezési sajátos jogintézményekről* szóló 314/2012. (XI.8.) Kormányrendelet (továbbiakban: **Korm. rend.**) 37.§-ban foglaltaknak megfelelően 2016. augusztus 1-én megindította a 17/2004 (II.12) számú Kgy. határozattal elfogadott Székesfehérvár Megyei Jogú Város településszerkezeti terve és leírása, a 7/2004.(II.24.) számú önkormányzati rendelettel jóváhagyott, többször módosított Székesfehérvár Megyei Jogú Város külterületének, valamint egyes belterületi területrészeinek helyi építési szabályzata és szabályozási terve, valamint a 34./2007.(XI.30.) önkormányzati rendelettel jóváhagyott Székesfehérvár MJV Ráchegy szabályozási terv és helyi építési szabályzat módosítását.

#### **A RENDEZÉS VÁRHATÓ HATÁSA, A KÖRNYEZETI VIZSGÁLAT SZÜKSÉGESSÉGE**

A településrendezési eszközök jelen módosítása az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. Rendelet (továbbiakban: **R.**) 1. § (3) bekezdésének hatálya alá tartozik, amelynek értelmében a környezeti vizsgálat elkészítésének szükségessége a várható környezeti hatás jelentőségének eseti meghatározása alapján dönthető el. A Rendelet értelmében a településrendezési tervek elfogadásáért felelős szervnek - az önkormányzatnak - a feladata annak eldöntése, hogy a tervezés előrehaladását figyelembe véve előírja-e a környezeti vizsgálat lefolytatását.

A tervmódosítás az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005.(I.11.) Korm. rendelet (továbbiakban: KV. Rendelet) 1. § (3) bekezdése alá tartozik, aminek értelmében a környezeti vizsgálat készítésének szükségessége a várható környezeti hatás jelentőségének eseti meghatározása alapján, a Rendelet 2. sz. melléklete szerint meghatározott szempontok figyelembe vételével dönthető el.

A KV. Rendelet 3. § értelmében a településrendezési tervek elfogadásáért felelős szervnek - az önkormányzatnak - a feladata annak eldöntése, hogy a tervezés előrehaladását figyelembe véve előírja-e a környezeti vizsgálat lefolytatását.

A kidolgozó, azaz az Önkormányzat tekintettel arra, hogy a településszerkezetet meghatározó infrastruktúra hálózati elemek képezik a módosítás tárgyát, *az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról* szóló 2/2005.(I.11.) Korm. rendelet (továbbiakban: R.) szerinti **környezeti vizsgálat lefolytatása mellett döntött, melyről a környezet védelméért felelős szerveket tájékoztatta előzetes tájékoztatási szakasszal egyidejűleg**, valamint a R. 7. § (1) *A környezeti értékelés konkrét tartalmának és részletezettségének (a továbbiakban: tematika) megállapításához a kidolgozó kikérte a környezet védelméért felelős szervek szakmai véleményét*, azaz, hogy a R. 7.§ (1) bekezdés alapján a környezeti értékelés a R. 4. számú mellékletében rögzített tartalommal és részletezettséggel történő elkészítését megfelelőnek tartja-e.

Környezeti értékelés a 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet alapján  
SZÉKESFEHÉRVÁR MEGYEI JOGÚ VÁROS TELEPÜLÉSTERVEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSA

**A „Déli összekötő úthálózat területei, a meglévő és tervezett kerékpárút forgalmi létesítmények fejlesztési területei vonatkozásában -  
2017. február**

A KÖRNYEZET VÉDELMEÉRT FELELŐS SZERVEK ÉS VÉLEMÉNYŰK A KÖRNYEZETI VIZSGÁLAT SZÜKSÉGESSÉGÉRŐL ÉS A MEGKÜLDÖTT  
TEMATIKÁVAL KAPCSOLATBAN

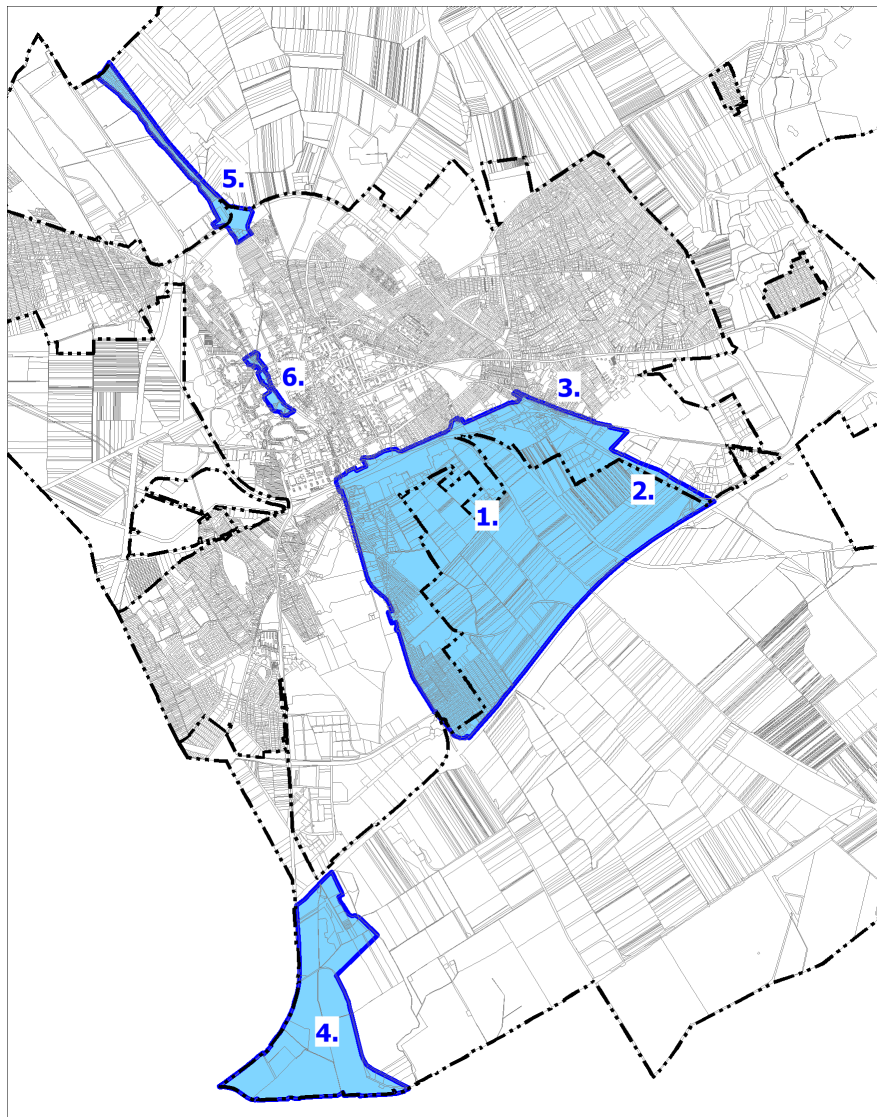
Környezet védelméért felelős szerv	Vélemény a környezeti vizsgálat tekintetében
Fejér Megyei Kormányhivatal Építésügyi, Hatósági, Oktatási és Törvényességi Felügyeleti Főosztály Építésügyi Osztály	„A módosítás közlekedési rendszer fejlesztésére irányul. Tekintettel arra, hogy a tervezett módosítások az épített környezetre jelentős hatással nincsenek, a környezeti vizsgálat lefolytatását nem tartom szükségesnek.”
Fejér Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály	„A benyújtott terv az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. Rendelet (továbbiakban: Rendelet) 1. § (3) bekezdésének hatálya alá tartozik. A Rendelet 1. § (3) bekezdése értelmében a környezeti vizsgálat elkészítésének szükségessége a várható környezeti hatás jelentőségének eseti meghatározása alapján dönthető el. A Rendelet 3. § értelmében a településrendezési tervek elfogadásáért felelős szervnek - az önkormányzatnak - a feladata annak eldöntése, hogy a tervezés előrehaladását figyelembe véve előírja-e a környezeti vizsgálat lefolytatását. Az Önkormányzat a környezeti vizsgálat lefolytatása mellett döntött, egyben a Rendelet 7. § (1) bekezdésének megfelelően a környezeti értékelés konkrét tartalmának és részletességének megállapításához kikérte a környezetvédelemért felelős szakmai véleményét, melynek megalapozásához mellékelte a környezeti értékelés tervezett tartalmát. <b>A benyújtott tematikát áttanulmányozva megállapítottam, hogy az tartalmát tekintve megfelelő, alkalmas arra, hogy az alapján kidolgozásra kerüljön a környezeti értékelési dokumentáció. Részletezettséget tekintve javasolt az adott környezeti elemekre, értelmezhető konfliktusokra tekintettel kidolgozni a terv egyes pontjait.</b> A Rendelet 8. § (1) bekezdése alapján a környezeti értékelés a tervdokumentáció önálló része, illetve munkarésze, melynek megfelelően jelen esetben a Korm. rendelet 9. § (4) bekezdése alapján a településszerkezeti tervhez kell elkészíteni többek között a 3. melléklet szerinti alátámasztó javaslatot, ezen belül a Környezeti értékelés című munkaanyagot. <b>A környezeti értékelés véleményezési eljárásában a továbbiakban a Rendelet 8. § (3) a) pont előírásaiban foglaltakra figyelemmel, a Korm. rendelet 38. § szerinti véleményezési eljáráshoz kapcsolódóan kívánok részt venni.”</b>
Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság	„Az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 4. számú mellékletében foglalt tartalommal és részletezettséggel megfelelőnek tartjuk a környezeti vizsgálat kidolgozását.”
Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság	„Az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet szerinti környezeti értékelés tekintetében vízügyi és vízvédelmi szempontból észrevételünk nincs. A csatolt értékelési tematikát elfogadhatónak tartjuk.”
Fejér Megyei Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztály	Válaszolt, de a környezeti vizsgálat tekintetében nem adott véleményt.
Fejér Megyei Kormányhivatal Székesfehérvár Járási Hivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály	„ Környezeti vizsgálat lefolytatását nem tartom szükségesnek.”
Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ Iktatószám:.	Nem válaszolt
Budapest Főváros Kormányhivatala Építésügyi és Örökségvédelmi, Hatósági, Oktatási és Törvényességi Felügyeleti Főosztály Örökségvédelmi Osztály	„Örökségvédelmi szempontból fenti Korm. rend. 4. számú mellékletének 3.6.1.1. pontjában előírtakat kell figyelembe venni, tehát „a környezeti elemekre (földre, levegőre, vízre, élővilágra, épített környezetre, ez utóbbi részeként az építészeti és régészeti örökségre) tekintettel kell elkészíteni az értékelést.”
Székesfehérvári Járási Hivatal Földhivatali Osztály	„A Székesfehérvári Járási Hivatal Földhivatali Osztály 1. a megkeresést áttanulmányozta és megállapította, hogy a megkeresésben pontos, mezőgazdasági hasznosítás alatt álló földterületek nem kerültek megjelölésre, így szakkérdést illetően pontos nyilatkozattételre nincs lehetőség, azonban tájékoztatom, hogy a Fejér Megyei

Környezeti értékelés a 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet alapján  
SZÉKESFEHÉRVÁR MEGYEI JOGÚ VÁROS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSA

A „Déli összekötő úthálózat területei, a meglévő és tervezett kerékpárút forgalmi létesítmények fejlesztési területei vonatkozásában -  
2017. február

	<p>Földhivatal 10.117-1/2010. számon kiadott véleményében foglaltaknak megfelelően, továbbá a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. tv. alkalmazásával érvényre kell juttatni a termőföld védelmét.</p> <p>A termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. tv. 8. § (1)-(2) bekezdései alapján a termőföld védelmének érvényesítése érdekében, az engedélyezési eljárás alá eső tevékenység végzése, illetőleg jogosultság gyakorlása a gyengébb minőségű termőföldön a lehető legkisebb mértékű termőföld igénybevétele történjen, a tényleges felhasználás ütemében, figyelembe véve, hogy az érintett és szomszédos termőföldek megfelelő mezőgazdasági hasznosítását a tervezett tevékenység, létesítmény ne akadályozza.</p> <p>A termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. tv. 10. § (1) bekezdése értelmében ingatlanügyi hatósági engedéllyel lehet termőföldet más célra hasznosítani. A fenti jogszabály 9. § (1) bekezdés a) pontja kimondja, hogy „Termőföld más célú hasznosításának minősül a termőföld olyan időleges vagy végleges igénybevétele, amellyel a termőföld a továbbiakban mezőgazdasági hasznosításra alkalmatlanná válik.” Ugyanezen törvény 11. § (1) bekezdése alapján „<b>Termőföldet más célra csak kivételesen - elsősorban a gyengébb minőségű termőföld igénybevételeivel - lehet felhasználni.</b>”, valamint a (2) bekezdés alapján „Az átlagosnál jobb minőségű termőföldet más célra hasznosítani csak időlegesen, illetőleg helyhez kötött igénybevétel céljából lehet.” E törvény (4) bekezdése értelmében „<b>Az igénybevételt az indokolt szükségletnek megfelelő legkisebb területre kell korlátozni.</b>”</p> <p>A környezeti vizsgálati eljárás szükségességének tekintetében nyilatkozni nem tudunk.”</p>
Pest Megyei Kormányhivatal Erdészeti Igazgatóság	<p>„Az erdészeti hatóság megfelelőnek tartja a környezeti értékelés az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet 4. sz. mellékletében rögzített tartalommal és részletezettséggel történő elkészítését.”</p>
Fejér Megyei Kormányhivatal Növény- és Talajvédelmi Igazgatósága	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A településrendezési eszközök elkészítéséhez kapcsolódó környezeti értékelés általános tartalmi követelményeit meghatározó 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 4. számú melléklet 3.6.1.1. pontjában környezeti elemként nevesített „földedői kapcsolatos értékelés konkrét tartalma és részletezettsége, mint tematika jelentsen talajra vonatkozó értékelést is különösen a déli összekötő úthálózat, valamint a Székesfehérvár-Tác/Gorsium és a Székesfehérvár-Sárkeresztes kerékpárutak tervezésénél.</li> <li>• A talajtani értékelés, mint szakági tervezés akkor tekinthető autentikusnak, amennyiben az elkészült anyag visszavehető talajtani ismeretekkel rendelkező szakember munkájára.</li> </ul>
Veszprém Megyei Kormányhivatal Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály	<p>„ A Bányafelügyelet szakterületét illetően, szükségtelen környezeti vizsgálat készítése..”</p>
Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat Országos Tisztiorvosi Hivatal	<p>„Az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú melléklete II.2. pont h) bekezdése szerint az Országos Tisztifőorvosi Hivatal természetes gyógytényezők, gyógyhelyek természeti adottságainak védelmére vonatkozóan <b>csak érintettség esetén ad véleményt.</b></p> <p>A benyújtott dokumentáció alapján megállapítottam, hogy természetes gyógytényező érintettsége nem áll fenn, ezért véleményezési lehetőséggel nem rendelkezem.”</p>
Fodor József Országos Közegészségügyi Központ Országos Kémiai Biztonsági Intézet	<p>„Székesfehérvár Megyei Jogú Város Településrendezési eszközeinek módosításával kapcsolatban, amennyiben az egyes tervek, ill. programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005.(I.11.) Korm. rendelet alapján a környezeti hatásvizsgálat szükségességének eldöntése eseti elbírálás alá esett, úgy a környezet védelméért felelős szervek szakmai véleménye alapján történt a vizsgálat szükségességének eldöntése. Ebben az eljárásban korábban az Országos Közegészségügyi Központnak észrevétele nem volt, kémiai biztonsági szempontból a környezeti vizsgálat elvégzését nem tartotta szükségesnek.</p> <p>Mindezekre tekintettel, az elkészült környezeti értékelés tematikájára észrevételt nem teszünk, kérem, szíveskedjenek intézetünket kifogást nem emelő véleményezőnek tekinteni.</p> <p>Az eljárás további szakaszában az Országos Közegészségügyi Központ nem kíván részt venni, valamint az egyeztetési dokumentáció, papír alapú hordozón történő megküldésétől eltekintünk.”</p>

### A rendezés alá vont területek



A Déli összekötő úthálózathoz és a Mártírok útja II. ütem és Seregélyesi úti kerékpárút kialakításához kötődő tervezési területet észak-nyugatról az Új Váraljasor, északkeletről, a 62-es sz. országos főút **belterületi szakasza**, azaz a Seregélyesi út, dél-keletről az M7 autópálya, délnyugatról pedig a 63-as sz. országos közút **belterületi szakasza**, azaz a Sárkeresztúri út határolja. A területen halad át a 30-as és 30a sz. Budapest-Székesfehérvár-Gyékényes, illetve a 45-ös Sárbogárd-Székesfehérvár viszonylatú vasútvonal, és a Basa árok.

A Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárúthoz kötődő tervezési területet nyugatról és délről a város közigazgatási határa, északról az M7 autópálya, keletről a 6214 j. összekötő út határolja.

A Székesfehérvár - Sárkeresztési várostárségi kerékpárút tervezési területe a 7-81. sz. főutak csomópontjától a városhatárig tart a 81. sz. főút és Horgász dűlő közötti területsávot érintve.

A Palotai úti kerékpárút korszerűsítéséhez kötődő tervezési terület a Kelemen Béla utca – Selyem utca. között több szakaszt érint.

## 1.2. A környezeti értékelés kapcsolódása a településrendezési terv készítésének folyamatához

A tervezett változtatás a R. 1. § (3) bekezdés hatálya alá tartozik így a környezeti vizsgálat elkészítésének szükségessége a várható környezeti hatás jelentőségének eseti meghatározása alapján dönthető el.

A tervezéssel érintett Székesfehérvár MJV Önkormányzatának döntése alapján a terv környezetvédelmi szempontú alátámasztására, a tervezett módosítás településrendezési eljárással párhuzamosan, a R. 4. mellékletben meghatározott általános tartalmi követelmények figyelembe vételével a környezeti értékelés elkészítésére, illetve a környezeti vizsgálati eljárás lefolytatására is sor kerül.

A településrendezési eszközök módosításának tervezete, ezen belül a környezetvédelmi alátámasztó munkarész, illetve a R. szerinti környezeti értékelés az 1.1 fejezetben felsorolt tervi előzmények (közlekedésfejlesztési tanulmánytervek), továbbá az előzetes tájékoztatási szakaszban adott államigazgatási szervek véleménye és adatszolgáltatásuk figyelembe vételével készült.

A tervmódosítások összhangban vannak Székesfehérvár településfejlesztési koncepciójának népességmegtartásra és munkahelyteremtésre, gazdaságfejlesztésre vonatkozó céljaival, a munkahely megőrzés, munkahelybővítés, valamint az egészséges lakókörnyezet biztosításának szándékával.

**A változtatásnak, a településrendezési eszközök módosításának elsődleges célja** a város belső területeinek tehermentesítését és a déli városrészek közötti közvetlen közlekedési kapcsolatokat szolgáló Déli összekötő úthálózat fejlesztése, továbbá a városi és térségi kerékpáros infrastruktúra fejlesztése.

## 1.3. A környezeti értékelés tervezést befolyásoló javaslatai

A környezeti értékelés készítésekor az egyeztetésben résztvevő államigazgatási szervek véleményével összhangban az alábbi tervezést befolyásoló javaslatok születtek:

- A tervezett közlekedési nyomvonalak elkerülik az országos jelentőségű védett, vagy védelemre tervezett természeti területeket, európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területeket (Natura 2000 területet) és egy kivétellel nem érintenek országos ökológiai hálózat övezetét, illetve egyéb táj- és természetvédelmi szempontból jelentős területeket sem.
- A tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területek övezetét, továbbá az országos Ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezetét érintő *Székesfehérvár - Sárkeresztési várostérségi kerékpárút* kiépítése tájkép- és természetvédelmi érdekeket nem sért. A kerékpárút az ökológiai folyosó természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával helyezhető el.
- A tervezett létesítmények megvalósítása részben termőföld igénybevétellel jár, a szükséges területi igénybevételt a lehető legkisebb területre kell szorítani, elsősorban az átlagosnál rosszabb minőségű termőterületek rovására. A kitermelt termőföld az engedélyezett humuszgazdálkodási terv alapján, a szakszerű deponálást követően felhasználható a környezet rendezése során.
- A szabályozásnak a fás szárú növényzet lehető legkisebb igénybevételét kell biztosítania. A Déli összekötő úthálózat *1/a üteme* (nyugati elkerülő út Gaja melletti csomópontja és a Bakony utca összekötése) erdészeti üzemtervezett erdősáv igénybevételét teszi szükségessé. A megszűnő erdőterület pótlásáról, csererőd kijelöléséről gondoskodni szükséges.
- Gondoskodni szükséges a tervezett létesítmények tájbaillesztéséről, megfelelő szegélynövényzet, fa- és cserjesorok, védősávok telepítéséről – különösen a nyomvonalak értékes élőhelyek és lakóhelyek felé eső oldalain. Az utak mentén kialakítandó zöldfelületek az izolációs hatást kompenzáló élőhelyként is kell, hogy szolgáljanak.



- A Déli összekötő úthálózat 2/c ütem meglévő lakóterülethez közel (Eötvös utca, Hosszúsétatér) kijelölt új nyomvonal várhatóan tovább növeli a jelenleg elsősorban a vasúti közlekedésből eredő zajterhelés szintjét. A továbbtervezés fázisában vizsgálni kell a zajcsökkentési beavatkozás szükségességét (pl. zajárnyékoló létesítmény elhelyezése). **különös tekintettel a NIF Zrt. beruházás keretében megvalósult Székesfehérvár vasútállomásának teljes körű felújítása során elvégzett Hosszúsétatéri-Tóvárosi lakónegyedre érintő zajvédő fejlesztések kiegészítésére.**
- A Déli összekötő úthálózat 3. és 4. ütemében tervezett M7 autópályával párhuzamos közúti összeköttetés kiépítése az Őrhalmi szőlők városrész zajterhelésének növekedésével járhat, amelynek mértékét a létesítmény tervezés szakaszában kell vizsgálni és gondoskodni a határértékek teljesüléséről. Az útszakasz kiépítése csak távlatban válhat aktuálissá, ezért részletes szabályozása nem képezi jelen tervmódosítás tárgyát.
- A tervezett autóutak kiépítésénél kiemelt jelentőségű a felszíni vizek biztonságos elvezetése, az útpályáról elfolyó csapadékvizek olajfogó műtárgyon keresztül engedhetők a befogadóba, hogy ne veszélyeztesse a Sóstó és a Sóstói vízbázis környezeti állapotát.
- A hatályos településrendezési eszközökön szereplő 6214 j. Seregélyes - Szabadbattyán összekötő út folytatásaként tervezett, a Nagykanizsai vasútvonallal párhuzamos közúti nyomvonal törlésre kerül a településrendezési eszközökről a PMHIV Közlekedési irodája észrevételének megfelelően.
- A Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárút két nyomvonalváltozata közül az erdőterületet keletről elkerülő, kisebb élőhely-zavarással járó, a kialakult külterületi úthálózat nyomvonalán megvalósítható változat kialakítása javasolt.
- 

**1.4. A környezet védelméért felelős szervek és az érintett nyilvánosság bevonása, az általuk adott véleményeknek, szempontoknak a környezeti értékelés készítése során történő figyelembevétele**

Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzat, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint az egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Kormányrendelet (továbbiakban: **Korm. rend.**) 37.§-ban foglaltaknak megfelelően 2016. augusztus 1-én indította meg a fenti településrendezési eszközök módosítását.

**A R. 3. SZÁMÚ MELLÉKLETE SZERINTI KÖRNYEZET VÉDELMEÉRT FELELŐS SZERVEK ELŐZETES TÁJÉKOZTATÁSI SZAKASZBAN MEGKÜLDÖTT VÉLEMÉNYEI**

Véleményező	Vélemény
Fejér Megyei Kormányhivatal Építésügyi, Hatósági, Oktatási és Törvényességi Felügyeleti Főosztály, Építésügyi Osztály – Állami Főépítész	<p><u>Az állami főépítész hatáskörében eljáró Fejér Megyei Kormányhivatal a településfejlesztés, területrendezés, településrendezés egyeztetési szakterületet érintően az alábbi szakmai véleményt adta:</u></p> <p>1. sz. módosítás: Déli összekötő úthálózat  <b>Az Új Váralja sortól északra tervezett úthálózati fejlesztések átgondoltak.</b> (Déli összekötő út „0” ütem, és Déli összekötő út „1” ütem.) A „3” ütem és „4” ütem gyűjtőút nyomvonalát az érvényben lévő szerkezeti terv tervezett gyűjtőútként tartalmazza.</p> <p>Az Étv. 7. § (2) bekezdése értelmében a közlekedési hálózatot egy rendszer részeként, azaz a terület felhasználás, termőföld takarékos használata, tájhasználat, az infrastrukturális erőforrások optimális használata és sok más paraméter figyelembe vételével kell kialakítani. A területfelhasználás nem módosul, a változás csak a gyűjtőút hálózatot érinti.</p> <p>3. sz. módosítás: Ráchegy helyi építési szabályzatának területi hatály módosítása  <b>Javasolja megvizsgálni, hogy a területi hatály határa illeszthető-e a területfelhasználási egység határára.</b></p> <p>4. sz. módosítás: Székesfehérvár-Tác/Gorsium út törlése és kerékpárút nyomvonal módosítása  <b>Kéri, hogy a módosítás során már csak egy nyomvonal kerüljön rögzítésre az alternatívák</b></p>

Véleményező	Vélemény
	<p><b>vizsgálat után.</b></p> <p><u>A környezetvédelmi és természetvédelmi hatáskörben eljáró Fejér Megyei Kormányhivatal a környezetvédelem, természet- és tájvédelem egveztetési szakterületet érintően az alábbi szakmai véleményt adta:</u></p> <p>Általánosságban, a dokumentáció elkészítéséhez a vonatkozó környezetvédelmi valamint táj- és természetvédelmi tárgyú jogszabályok áttanulmányozására és alkalmazására hívja fel a figyelmet. Tájékoztató, hogy az Étv. 7. § (3) bek. b) pontja szerint az újonnan beépítésre szánt területek kijelölésével egyidejűleg a település közigazgatási területének biológiai aktivitás értéke az átminősítés előtti aktivitásértékhez képest nem csökkenhet.</p> <p>Tájékoztató, hogy egyes tevékenységek megkezdése, létesítmények építése a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (továbbiakban: Khvr.) értelmében környezeti hatásvizsgálathoz kötött, ezért a terv megvalósulása, a településrendezési eszközök felülvizsgálata valamint a környezeti vizsgálat lefolytatása során célszerű a jogszabály előírásait figyelembe venni.</p> <p>A benyújtott tematikát áttanulmányozva megállapította, hogy az tartalmát tekintve megfelelő, alkalmas arra, hogy az alapján kidolgozásra kerüljön a környezeti értékelési dokumentáció. Részletezettséget tekintve <b>javasolt az adott környezeti elemekre, értelmezhető konfliktusokra tekintettel kidolgozni a terv egyes pontjait.</b></p> <p>A Rendelet 8. § (1) bekezdése alapján a környezeti értékelés a tervdokumentáció önálló része, illetve munkarésze, melynek megfelelően jelen esetben a Korm. rendelet 9. § (4) bekezdése alapján a településszerkezeti tervhez kell elkészíteni többek között a 3. melléklet szerinti alátámasztó javaslatot, ezen belül a Környezeti értékelés című munkaanyagot.</p> <p><u>A népegészségügyi hatáskörében eljáró Fejér Megyei Kormányhivatal közegészségügy egveztetési szakterületet érintően az alábbi szakmai véleményt adta:</u></p> <p>A Fejér Megyei Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztályához megküldött módosításra vonatkozó dokumentációt áttanulmányozta, és az abban foglaltak alapján, a tervezett <b>módosítás ellen közegészségügyi, környezet-egészségügyi szempontból kifogást nem emel.</b></p> <p>A környezet- és település-egészségügyre kiterjedően a tervezett módosításokra vonatkozóan környezeti értékelést a rendelet 4. számú mellékletében rögzített tartalommal és részletességgel történő elkészítését megfelelőnek tartja.</p> <p><u>A Fejér Megyei Kormányhivatal örökségvédelmi hatáskörében eljáró Székesfehérvári Járási Hivatala örökségvédelem egveztetési szakterületet érintően az alábbi szakmai véleményt adja:</u></p> <p>Székesfehérvár közigazgatási területén a Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ Nyilvántartási Irodája által vezetett hatósági nyilvántartás alapján 295 db. <b>régészeti lelőhely</b> található.</p> <p>A korábban készült örökségvédelmi hatástanulmány az új HÉSZ készítésénél felhasználható, viszont aktualizálni kell az örökségvédelmi bírságról szóló 191/2001. (X. 18.) Korm. rendelet módosításáról szóló 446/2015. (XII. 28.) Korm. rendelet tartalma szerinti műemlékek átsorolásának figyelembevételével.</p> <p>A közhiteles nyilvántartás alapján a módosítással érintett területeken több nyilvántartott régészeti lelőhely található, amelyek beruházással való fejlesztésénél a korábban készült örökségvédelmi hatástanulmányban írtakat figyelembe kell venni.</p> <p>Mivel a régészeti lelőhelyek előkerülése folyamatos, így <b>javasolt a rendezés alá vont területet érintően az örökségvédelmi hatástanulmány munkarész kiegészítése.</b></p> <p><u>Az ingatlanügyi hatáskörben eljáró Fejér Megyei Kormányhivatal földvédelem egveztetési szakterületet érintően az alábbi szakmai véleményt adja:</u></p> <p>Tájékoztató a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény (Tvt.) alapján a termőföld más célú hasznosításának legfontosabb törvényi előírásáról. Termőföldet más célú hasznosítással járó beruházás céljára csak kivételesen – elsősorban a gyengébb minőségű termőföld igénybe vételével – lehet felhasználni.</p> <p>Átlagosnál jobb minőségű termőföldet hasznosítani csak időlegesen, illetőleg helyhez kötött igénybe vétel céljából lehet. Tájékoztató Székesfehérvár településen átlagosnál jobb minőségű termőföld osztályokról.</p> <p>A megküldött módosítások közül - részben átlagosnál jobb minőségű - <b>termőföld felhasználással az 1. számú módosításban jelzett új összekötő úthálózat elemeinek megépítése jár.</b> Tekintettel azonban a felhasználás céljára, és helyhez kötöttségére, a módosítást <b>előzetesen nem kifogásolja. A 2-6- számú módosítások termőföld felhasználással nem, vagy csak kis mértékben járnak, ezért azokat szintén nem kifogásolja.</b></p>

Véleményező	Vélemény
Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság	<p>Tájékoztató, hogy a módosítási elképzelésekhez tartozó <b>tervezési területek egy kivétellel nem érintenek országos jelentőségű védett, vagy védelemre tervezett természeti területet, európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területet (Natura 2000 területet), országos ökológiai hálózat övezetét, illetve egyéb táj- és természetvédelmi szempontból jelentős területet.</b></p> <p>Az <b>5. számmal jelzett módosításhoz tartozó tervezési terület azonban részben bele tartozik</b> azonban az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvényben (a továbbiakban: OTRT.) meghatározott <b>tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területek övezetébe</b>, továbbá az OTRT-ben és Fejér Megye Közgyűlésének Fejér Megye Területrendezési Tervéről szóló 1/2009.(11. 13.) K. R. Sz. rendeletében lehatárolt országos <b>Ökológiai hálózat övezetének ökológiai folyosó övezetébe. A módosítás (kerékpárút kijelölése) tájkép- és természetvédelmi érdekeket egyébként nem sért, a tervezett kerékpárút nyomvonalának a rendezési terveken való feltüntetésével szemben nem emel kifogást</b>, de felhívja a figyelmet, hogy az OTRT. 18. § (4) bekezdés értelmében az <b>ökológiai folyosó övezetben a közlekedési infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala az ökológiai folyosó természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával helyezhető el.</b></p> <p>A megkeresés mellékletében foglalt módosítások jóváhagyása ellen a fentiek értelmében <b>táj- és természetvédelmi szempontból nem emel kifogást, az eljárás további szakaszában nem kíván részt venni.</b></p>
Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság	<p>Tájékoztató a vízellátás, szennyvízelhelyezés, csapadékvizek, felszíni és felszín alatti vizekre vonatkozó jogszabályi előírásokról. A rendezési tervben le kell határolni a magas talajvízállású és a vízjárta területeket, a hullámtereket és a nagyvízi meder területeket, és ezekre érvényesíteni kell a vonatkozó szabályokat.</p> <p>A fejlesztési tervek kialakításánál és az építési engedélyezéseknél vizsgálni kell az ivóvízellátás, az ártalommentes szennyvízelhelyezés és a károkozás nélküli csapadékvíz elvezetés biztosíthatóságát.</p> <p>Tájékoztató, hogy az <b>1. számú tervmódosítással érintett településrész a 21910-5/2003. számú határozattal kijelölt Székesfehérvár, Sóstó vízbázis hidrogeológiai „B” védőterületén található.</b></p> <p><b>Tájékoztató, hogy a tervezési területek egy része szennyeződés-érzékenységi besorolása a felszín alatti víz állapota szempontjából: érzékeny terület, a hidrogeológiai „B” védőövezeten fokozottan érzékeny (1.a)</b></p> <p>A módosításnál figyelembe kell venni a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendeletben foglaltakat.</p> <p>Az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet szerinti <b>környezeti értékelés tekintetében vízügyi és vízvédelmi szempontból észrevételük nincs.</b> A csatolt értékelési tematikát elfogadhatónak tartják.</p>
Budapest Főváros Kormányhivatala Székesfehérvár Járási Hivatal Építésügyi és Örökségvédelmi, hatósági, Oktatási és Törvényességi Felügyeleti Főosztály	<p>Örökségvédelmi szempontból a 2/2005. (I.11.) Korm. rend. 4. számú mellékletének 3.6.1.1. pontjában előírtakat kell figyelembe venni, tehát „a környezeti elemekre (földre, levegőre, vízre, élővilágra, épített környezetre, ez utóbbi részeként az <b>építészeti és régészeti örökségre</b>) tekintettel kell elkészíteni az értékelést.</p> <p>Felhívja a figyelmet arra, hogy a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (továbbiakban: Kötv.) 23/C. § (1) bekezdése alapján nagyberuházás esetén, ill. a 22. § (2a) bekezdése szerint, a földmunkával járó, nagyberuházásnak nem minősülő, új nyomvonalú, külterületi közútépítések előkészítése során, a kerékpárút kivételével, a beruházó a régészeti érintettség felderítése érdekében előzetes régészeti dokumentációt köteles készíttetni.</p>
Fejér Megyei Kormányhivatal Székesfehérvári Járási Hivatal Földhivatali Osztály	<p>Tájékoztató a <b>termőföld védelméről</b> szóló 2007. évi CXXIX. törvény (Tvt.) alapján a termőföld más célú hasznosításának legfontosabb törvényi előírásiról. Termőföldet más célú hasznosítással járó beruházás céljára csak kivételesen – elsősorban a gyengébb minőségű termőföld igénybe vételével – lehet felhasználni.</p> <p>Átlagosnál jobb minőségű termőföldet hasznosítani csak időlegesen, illetőleg helyhez kötött igénybe vétel céljából lehet.</p>
Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdőgazdálkodási Főosztály	<p>Tájékoztató az <b>erdőről és az erdő védelméről</b> szóló 2009. évi XXXVII. törvény (Evt.) az erdőterület, a szabad rendelkezésű erdő, a fásítás és az erdőgazdálkodási tevékenységet szolgáló földterület fogalmát meghatározó vonatkozó rendelkezéseiről, az Evt. erdőterületek elsődleges rendeltetésének meghatározását, az erdőterületen lehetséges építést szabályozó jogszabályi helyeiről.</p> <p>Megfelelőnek tartja a környezeti értékelés az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet 4. sz. mellékletében rögzített tartalommal és részletezettséggel történő elkészítését.</p>
Fejér Megyei Kormányhivatal élelmiszerlánc-biztonsági és	<p>Felhívja a figyelmet, hogy a <b>környezeti értékelés</b> általános tartalmi követelményeit meghatározó 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 4. számú melléklet 3.6.1.1. pontjában környezeti elemként</p>

Véleményező	Vélemény
Földművelésügyi Főosztály Növény-és Talajvédelmi Osztály	nevesített „föld”-del kapcsolatos értékelés konkrét tartalma és részletezettsége, mint tematika <b>jelentsen talajra vonatkozó értékelést is különösen a déli összekötő úthálózat, valamint a Székesfehérvár-Tác/Gorsium és a Székesfehérvár-Sárkeresztes kerékpárutak tervezésénél.</b> A talajtani értékelés, mint szakági tervezés akkor tekinthető autentikusnak, amennyiben az elkészült anyag visszavezethető talajtani ismeretekkel rendelkező szakember munkájára.
Veszprém Megyei Kormányhivatal Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály	Közli, hogy a Bányafelügyelet a szakterületébe tartozó kérdései tekintetében nem érintett, észrevételt nem tesz, kifogást nem emel a módosításokkal szemben. <b>A Bányafelügyelet szakterületét illetően, szükségtelen környezeti vizsgálat készítése.</b> A Bányafelügyelet, a tervezett módosításokkal kapcsolatos további eljárásban nem kíván részt venni.
Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat Országos Tisztiorvosi Hivatal	A 314/2012. ((XI. 8.) Korm. rendelet 9. számú melléklet 22. pontja szerint az Országos Tisztifőorvosi Hivatal természetes gyógytényezők, gyógyhelyek természeti adottságainak védelmére vonatkozóan csak érintettség esetén vesz részt az egyeztetési eljárásban, és ad véleményt. A benyújtott dokumentáció alapján, természetes gyógytényező érintettsége nem áll fenn, ezért véleményezési lehetőséggel nem rendelkezik.
Országos Közegészségügyi Központ – Főigazgató	Az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (1.11.) Korm. rendelet (3. sz. melléklete 11/2. pontja) hatálya alá eső tervek esetében az Országos Közegészségügyi Központ a véleményezésre „érintettség esetén”, nem „minden” esetben bevonandó államigazgatási szervek közé tartozik. <b>Kémiai biztonsági szempontból a környezeti vizsgálat elvégzését nem tartotta szükségesnek, az elkészült környezeti értékelés tematikájára észrevételt nem tett, az eljárás további szakaszában nem kíván részt venni.</b>
Közép-dunántúli Vízügyi Igazgatóság Fejér Megyei Szakaszmenedzsége Iktatószám:	Tájékoztató, hogy az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény 3/7. számú melléklete szerint Székesfehérvár közigazgatási területe érinti az országos vízminőség-védelmi terület Övezetét. A város a 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet melléklete alapján érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi területen fekszik. A közigazgatási terület csekély hányada kevésbé érzékeny besorolású. A település területét két közcélú ivóvízbázis védelmére lehatárolt illetve kijelölt hidrológiai védőterület érinti: a város vízellátását szolgáló Aszalvölgyi- és a Sóstói vízbázisok védőterülete. A város területén lévő két közcélú ivóvízbázis, a Sóstói és az Aszalvölgyi vízbázis sérülékeny földtani közegben található, a vízbázisok védelmére védőterületi övezetek kijelölésére és ingatlan használati korlátozások elrendelésére került sor a vízügyi hatóság által. A város területe a Duna közvetlen részvízgyűjtő tervezési területen, ezen belül az 1.13. Észak-Mezőföld és Keleti-Bakony vízgyűjtő-gazdálkodási tervezési alegységen foglal helyet. A 1 155/2016. (III. 31.) Korm. határozat elfogadta Magyarország felülvizsgált, 2015. évi vízgyűjtő-gazdálkodási tervét, amelyben foglaltakat is figyelembe venni a településrendezési eszközök felülvizsgálata során. A megküldött „Előzetes tájékoztatás” alapján <b>a Déli összekötő úthálózat fejlesztési ütemeinek nyomvonalai közül a 2/b és a 4. ütem nyomvonalai érintik a Sóstói vízbázis 50 éves elérési idejű hidrológiai védőterületét.</b> A vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízelékesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet 11. és 12.§-ában, valamint az 5. számú mellékletében felsorolt, az egyes védőterületi övezeteken kötelezően betartandó ingatlanhasználati korlátozásokkal összhangban kell lenniük a településrendezési eszközöknek. Székesfehérvár Megyei Jogú Város területe nagy vízi medret és a Vásárhelyi-terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló vízkár-elhárítási célú tárolóterületét nem érinti. Székesfehérvár nyugati része (Feketehegy, Szárazrét, Maroshegy) 04.05. Cece-Osi belvízvédelmi öblözetbe esik, ezért a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet vonatkozó előírásait figyelembe kell venni! <b>A kerékpárutak létesítésének, korszerűsítésének megadott nyomvonalai vízbázisvédelmi területet nem érintenek.</b>

A módosítás-tervezet egyeztetési anyagának a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Kormányrendelet (Korm. rendelet) 38.§ szerinti véleményezési szakaszában az érintett véleményezőknél a kidolgozott tervre és a környezeti értékelésre vonatkozó jogszabályon alapuló eltérő

véleménye esetén a módosítás-tervezet állami főépítészhöz végső szakmai véleményezésre benyújtandó dokumentációja összeállításánál figyelembe kell venni.

### **1.5. A környezeti értékelés készítéséhez felhasznált adatok forrása, az alkalmazott módszer korlátai**

A környezeti értékeléshez szükséges adatok beszerzése a településrendezési terv módosításához felhasznált adatok begyűjtésével párhuzamosan történt

Komplex szakági vizsgálatokra és azok értékelésére alapozva került összeállításra a településrendezési tervek és a helyi építési szabályzatok módosításának egyeztetési dokumentációja.

A településrendezési eszközök módosításának tervezete, ezen belül a környezetvédelmi alátámasztó munkarész, illetve a R. szerinti környezeti értékelés az alábbiakban felsorolt tervi előzmények, továbbá az előzetes tájékoztatási szakaszban adott államigazgatási szervek véleménye és adatszolgáltatásuk figyelembe vételével készült. A vizsgálathoz felhasználásra került az Országos Területrendezési Terv (OTrT), valamint a Fejér Megyei Területrendezési Terv (FMTrT) törvényi szabályozási anyaga és térképi mellékleteik.

**Székesfehérvár MJV teljes közigazgatási területére a Kulturális Örökségvédelmi Hatástanulmány 2010-ben készült el (Csutiné Schleer Erzsébet), melyet Székesfehérvár MJV Önkormányzat Közgyűlése a 810/2010 (XII.9) számú határozattal hagyott jóvá.**

**A régészeti lelőhelyek a Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ (településrendezési eszközök teljes felülvizsgálatához megküldött ) adatszolgáltatásának megfelelően kerültek a településrendezési eszközökben ábrázolásra.**

A környezeti értékeléshez felhasznált adatok forrásai:

- 525/2014. (VII.25.) sz. Kgy. határozattal elfogadott Székesfehérvár Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója 2014-2030
- 525/2014. (VII.25.) sz. Kgy. határozattal elfogadott Székesfehérvár Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2014-2020
- Székesfehérvár hatályos településrendezési eszközei;
- az államigazgatási egyeztetésében résztvevők előzetes tájékoztató alapján adott adatszolgáltatása, előzetes véleménye;
- Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata - Székesfehérvári Intermodális Regionális Községi Közlekedési Központ kialakítása – KÖZOP-5.5.0-09-2010-0013 Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány (PwC – Közlekedés – Városkutatás – Pro Urbe Konzorcium, 2013. április);
- Sárkeresztes - Székesfehérvár települések közötti kerékpáros kapcsolat tanulmányterve – COMPASS – TERV Mérnöki Iroda Bt., 2015. december;
- Székesfehérvár déli összekötőút 2/a-2/b ütemeinek tanulmányterve – Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft., 2016. augusztus;
- **Környezeti hatások vizsgálata a Székesfehérvár déli összekötőút 2/a -2/b ütemeinek tanulmánytervéhez -PROGRESSZIO Mérnöki Iroda Kft. 2016. augusztus**
- területrendezési tervek (OTrT, BATrT), koncepciók, programok (Nemzeti Környezetvédelmi Program 2015-2020; Pest Megyei Környezetvédelmi Program 2014-2020);
- Székesfehérvár MJV Stratégiai zajtérképe és Intézkedési terve;
- Székesfehérvár Megyei Jogú Város II. középtávú Környezetvédelmi Programja 2006-2011;
- környezetvédelmi és természetvédelmi információs weblapok (OKIR, TIR).

A településrendezési tervek készítésekor meghatározó, hogy az abban foglaltak összhangban legyenek a magasabb rendű tervekkel, programokkal, a vonatkozó jogszabályi előírásokkal, valamint az érintett államigazgatási szervek, partnerek és közműszolgáltatók véleményével a tervmódosításban érdekelt elképzeléseinek megvalósíthatósága érdekében. Fontos, hogy a tervmódosítási szándék élvezze az érintett lakosság, a civil szervezetek támogatását is.

A tervmódosítás egyeztetési dokumentuma a környezeti értékelés során felmerülő környezeti konfliktusokat feloldó területfelhasználási-, szabályozási megoldásokat, környezetvédelmi intézkedési javaslatokat tartalmaz.

## **2. A TERV (ÉS A KIDOLGOZÁSKOR VIZSGÁLT VÁLTOZATOK) RÖVID ISMERTETÉSE**

### **2.1. A terv célja, tartalma, a környezeti értékelés készítése szempontjából fontos elemei, jellemzői**

#### A terv célja:

A rendezés célja egyrészt a **Székesfehérvár MJV Önkormányzat Közgyűlése 355/2016.(V.27.) számú határozatában rögzített „Déli összekötő úthálózat”,** másrészt **egyes kerékpárforgalmi létesítmények területbiztosítása.** A településszerkezeti terv területfelhasználása nem módosul, a változás csak a gyűjtőút és kerékpárút hálózatot érinti.

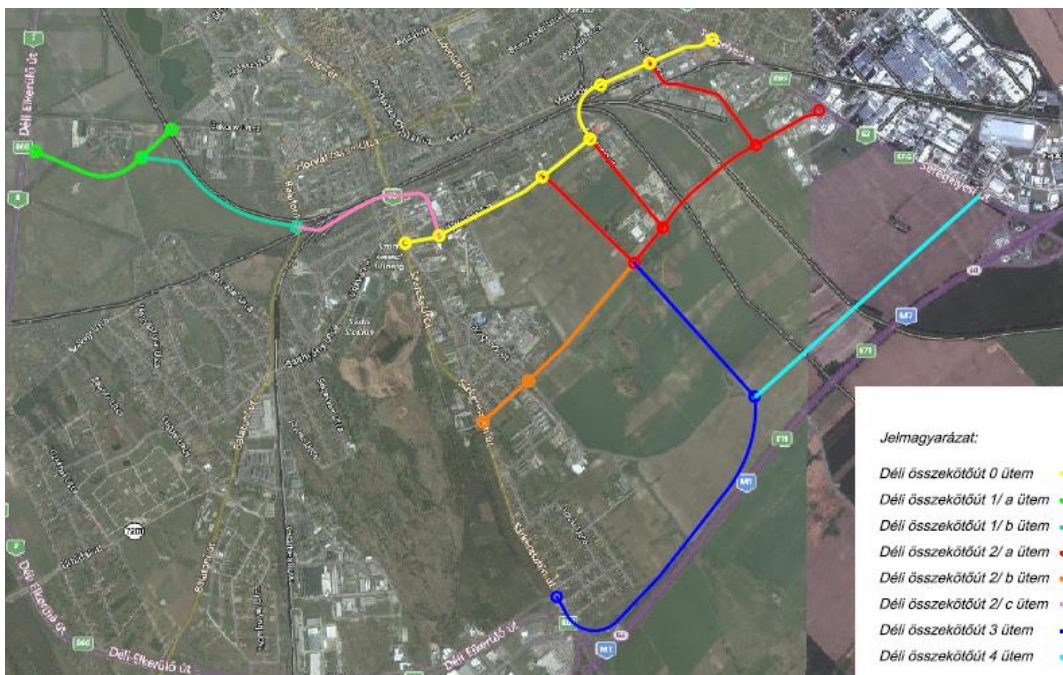
A tervmódosítás kiterjed az alábbiakra:

- a 17/2004. (II.12) sz. Kgy. határozattal elfogadott Székesfehérvár Megyei Jogú Város Szerkezeti Terve;
- Székesfehérvár Megyei Jogú Város külterületének valamint egyes belterületi területrészeinek szabályozási tervéről és helyi építési szabályzatáról szóló 7/2004. (II.24.) önkorm. rendelet;
- Székesfehérvár Megyei Jogú Város Ráchegy szabályozási tervéről és helyi építési szabályzatáról szóló 34/2007. (XI.30) önkorm. rendelet.

A terv tartalma:

**1. számú módosítás: Déli összekötő úthálózat**

A Székesfehérvár MJV Önkormányzat Közgyűlése a 339/2010. (V.27.) határozatával elfogadott Székesfehérvár Közlekedésfejlesztési koncepcióját a Déli összekötő fejlesztési ütemei nyomvonalainak kijelölésére vonatkozóan módosította a 355/2016.(V.27.) számú határozatával, az alábbi tartalommal:



**1.0. Déli összekötő út „0” ütem tervi elemei: -**

- Váralja sor fejlesztése – útszélesítés, megerősítés;
- Széchenyi úti csomópont átépítése;
- vasút felett átívelő felüljáró megépítése a Mártírok útja összekötésével;
- Mártírok útja II. ütemének felújítása;
- Seregélyesi úti csomópont fejlesztése

Eredmény: Öreghegy, Ráchegy területekről el lehet jutni a déli városrészekbe a Belváros elkerülésével.

**1.1. Déli összekötő út „1” ütem tervi elemei:**

- 1/a ütemben a nyugati elkerülő út Gaja melletti csomópontja és a Bakony utca összekötése (szabályozási terv szinten biztosított);
- 1/b ütemben közúti kapcsolat a Székesfehérvár-Boba vasútvonal fejlesztése során megépítendő körforgalmú csomóponton keresztül a Balatoni úttal.

Eredmény: a városközpontból új kapcsolat nyílik az elkerülő útra, ami elsősorban a Széchenyi út, és Palotai út forgalmát csökkentheti.

**1.2. Déli összekötő út „2” ütem tervi elemei:**

- 2/a ütemben a Seregélyesi út összekötése a Váralja sossal és a Raktár utcával (és a Takarodó úttal), két külön szintű vasúti keresztezéssel;
- 2/b ütemben a Börgöndi utat és a Sárkeresztúri utat csatolja be délebbre, Balatoni út feletti csp. megépülése;

- 2/c ütemben a vasút mellett vezetett út épül, amely a Széchenyi utat külön szintben keresztezi egy felüljáróval és a Régi Váralja sor nyomvonalán kapcsolódik az Új Váralja sorhoz.

*Eredmények: A Déli összekötő út „2” ütemmel megvalósuló útfejlesztés egyrészt a kimerült Budai út kiváltását jelenti a város Széchenyi út - Új Váralja sor - Seregélyesi út nyomvonal menti észak-déli közlekedési tengelyével, illetve ipari területek és négy ipari park (Alba Ipari Zóna, Déli Ipari Park, Ikarusz Ipari Park, illetve a Sóstói Ipari Park) áru- és személy-forgalmi kapcsolatokba való alternatív bekötését, illetve kiszolgálását. A 2/c ütem fejlesztés eredményeként a Jancsár háromszög úthálózatán (Bakony, Balatoni, Jancsár, Horvát István utak) is csökkenhet a forgalom, és az „1” ütemmel együtt a Palotavárosiak is új lehetőséget kapnak a délkeleti célpontok eléréséhez.*

### **1.3. Déli összekötő út „3” és „4” ütem tervi elemei:**

M7-es autópályával párhuzamos újabb összeköttetést biztosít az Alba Ipari Zóna és a Sóstó Ipari Park között, csatlakozást biztosítva a Börgöndi útnak, valamint a Váralja sori ipari területnek. Hosszú távú fejlesztések, ezért nem kerül szabályozásra, csak a nyomvonal biztosítása történik településszerkezeti szinten és a Technopolis úthálózata módosul.

*Eredmények: a fejlesztések ütemezett megvalósításával elérhető az, hogy a sűrűn lakott városrészekben, elsősorban a Horvát István út, Széchenyi út, Prohászka út esetében a forgalom jelentősen csökkenhet, nem kizárólag a Belváros közvetlen közelében.*

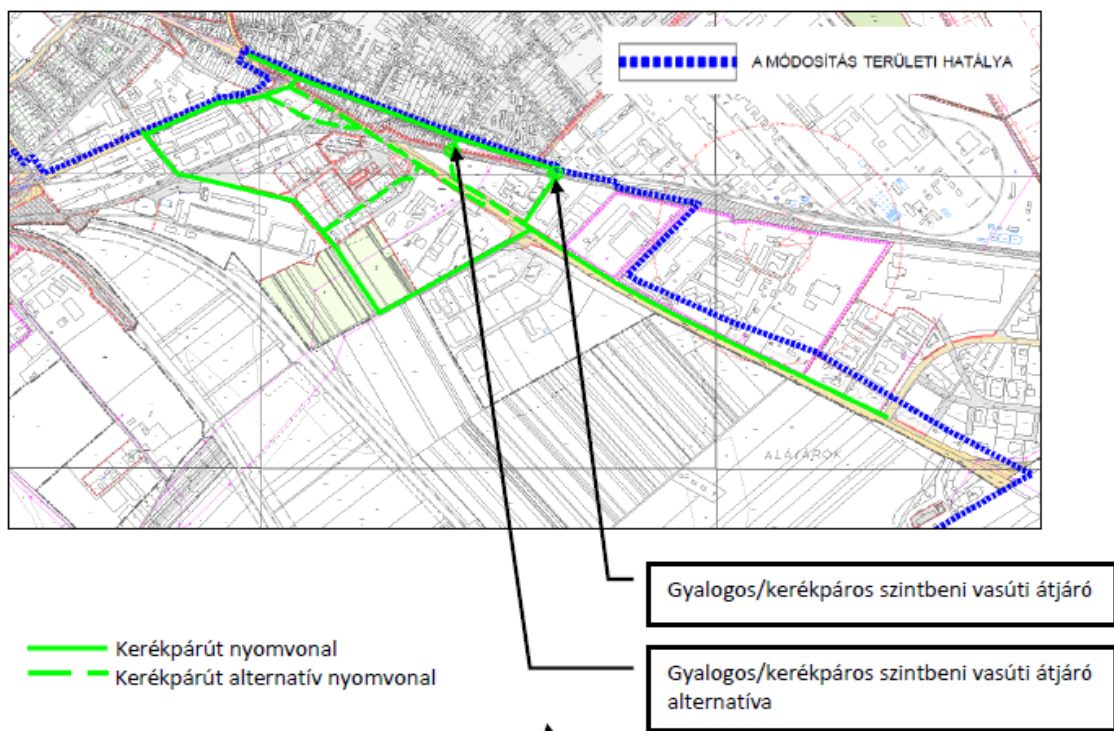
### **2. számú módosítás: Mártírok útja II. ütem és Seregélyesi úti kerékpárút tervi elemei:**

- Mártírok útja II. ütem (8200/4 hrsz-ú ingatlan szabályozása);
- gyalogos-kerékpáros forgalom lebonyolításához szükséges helyigény biztosítása a Mártírok útja - Seregélyesi út csomópontban;
- szabályozás a kerékpárút számára a Seregélyesi út mellett - Mártírok útjai csomóponttól a Repkény utcáig **(több alternatíva)**;
- bicskei vasútvonal szintbeli keresztezése a kerékpárúttal **(két alternatíva, amelyből a Szakközépiskola és a gazdasági terület közötti átvezetéshez tartozó szintbeli keresztezés került kiválasztásra)**.

*Eredmény: a rendezéssel megvalósulhat az Alba Ipari Zóna biztonságos kerékpáros megközelíthetősége.*

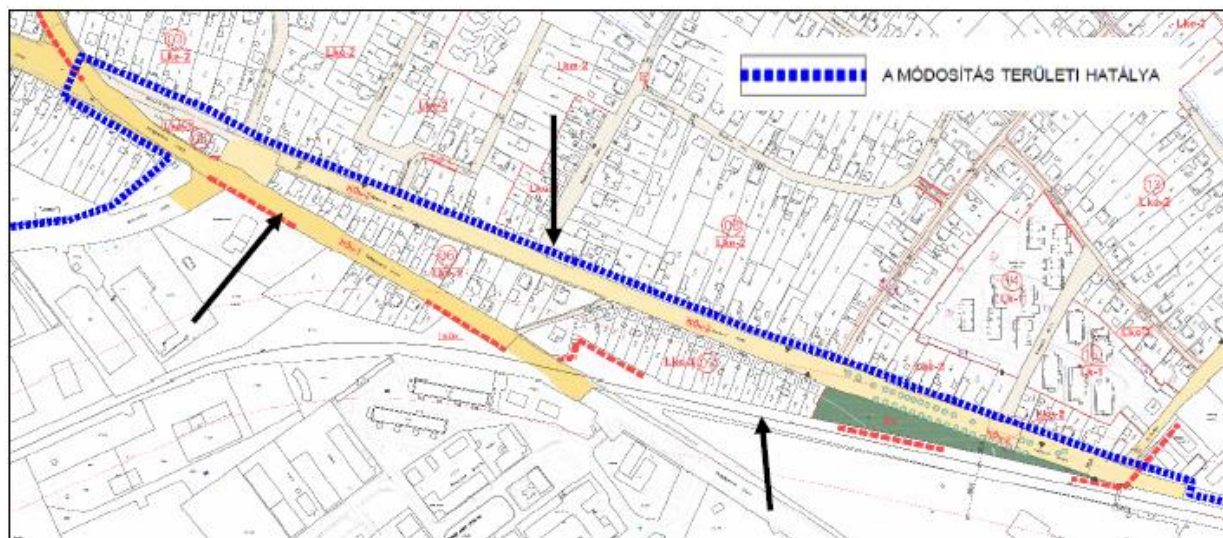


Hatályos Szabályozási terv és a tervezett kerékpárút nyomvonalak



**3. számú módosítás: Területi hatály módosítás**

Az 1. és 2. sz. módosítások szabályozása miatt Seregélyesi út – Adonyi út – Bicskei vasút által határolt terület átkerül a Székesfehérvár Megyei Jogú Város külterületének, valamint egyes belterületi terülrészeinek szabályozási tervéről és helyi építési szabályzatáról szóló 7/2004. (II.24.) sz. önk. rendelet területi hatálya alá.



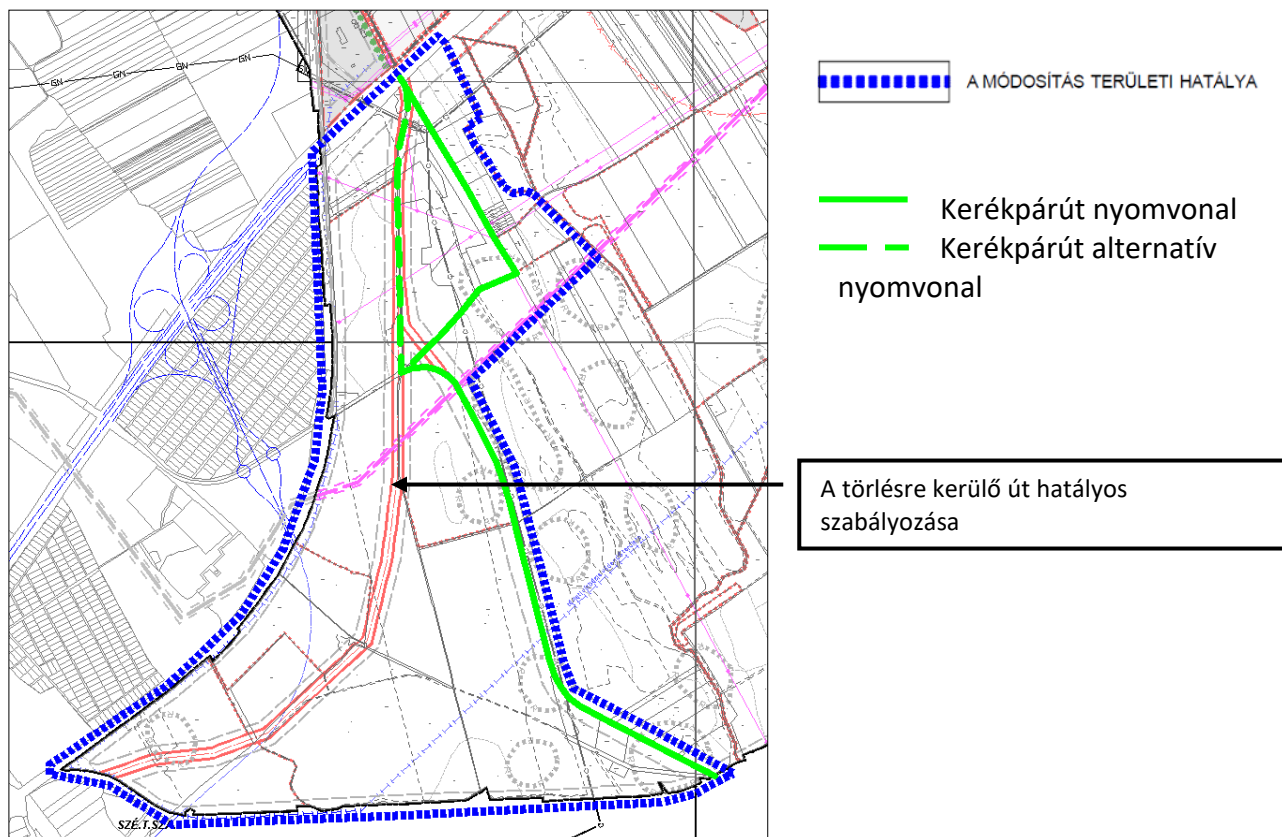
#### 4. számú módosítás: Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárút tervi elemei:

- kerékpáros nyom jelzése a meglévő Amerikai fasoron;
- kerékpáros nyom jelzése a meglévő Vásárhelyi úton;
- kerékpárút kiépítése az M7 autópályától a 6214 j. összekötő útig –két változatot vizsgált a terv, **a kiválasztott nyomvonal a meglévő erdőterületet keletről elkerülő, a kialakult külterületi útvonalak mentén vezet)**
- kerékpáros nyom jelzése a 6214. j. összekötő úton (vasúti átjáróig);
- Nagykanizsai vasútvonallal párhuzamos közúti nyomvonal törlése a településrendezési eszközökről a PMHIV Közlekedési irodája észrevételének megfelelően.

*Eredmény: A rendezéssel megvalósulhat a Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárút, melyet Fejér Megye Területrendezési terve is tartalmaz térségi jelentőségű kerékpárútként.*

*Az út törlésének indoklása: A 6214 j. Seregélyes - Szabadbattyán összekötő út jelenleg nem összefüggő. Egy része magántulajdonba került, egy része földút. A Magyar Közút Nonprofit Zrt-vel egyeztetve nem várható az igen kis forgalommal rendelkező út fejlesztése, ezért annak Székesfehérvár úthálózatába való bekötése sem indokolt. A törlésre javasolt út nyomvonalát sem Fejér Megye Területrendezés terve, sem Székesfehérvár Közlekedés-fejlesztési Konceptiója nem tartalmazza.*

#### Hatályos Szabályozási terv, valamint a tervezett kerékpárút nyomvonala

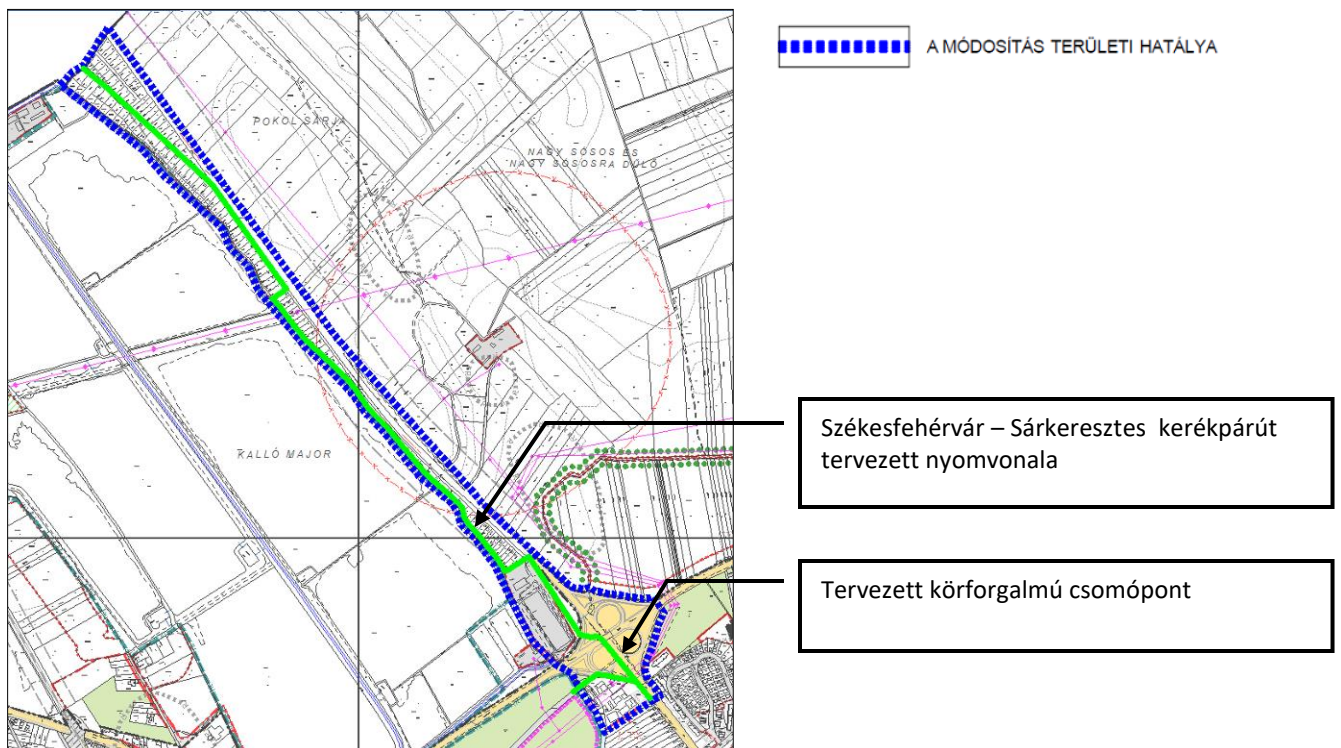


#### 5. számú módosítás: Székesfehérvár - Sárkeresztesi várostérségi kerékpárút tervi elemei:

- új kerékpárút kiépítése a 7-81. sz. főutak csomópontjától Sárkeresztes felé - a nyomvonal a Horgász dűlőig a 020633/4, 020633/5 és 020633/6 hrsz-ú ingatlanokat érintve halad;
- új kerékpárút kapcsolatának megteremtése a városközponttal – két irányban is megvalósítható:
  - bevezető kerékpárútvonalhoz körforgalom kiépítése a Móri úton a Keresztöltés útnál, + Keresztöltés út kerékpáros forgalomra való kijelölése (kerékpáros nyomok felfestése),
  - Móri út- Dózsa György út nyomvonalán a Várkörúti kerékpársávokhoz való csatlakozással - irányhelyes kerékpársávok kialakítása, az utak teljes szélességű burkolat-felújítása és a meglévő útpályák újraosztása

***Eredmények:** A rendezéssel megvalósulhat Székesfehérvár és Sárkeresztes biztonságos kerékpáros közlekedési kapcsolata, valamint a Horgászdűlő bekötése a város kerékpáros közlekedésébe. A 81. számú úton a balesetveszélyes, szabálytalan kerékpáros közlekedés megszűnik. A Keresztöltés eddigi zsák jellege helyett összekötő szerepet kap a Móri és a Palotai út közt, javítja az elkerülő úttól délre fekvő területek feltárását, megközelítését.*

#### Hatályos Szabályozási terv, valamint a tervezett kerékpárút nyomvonal





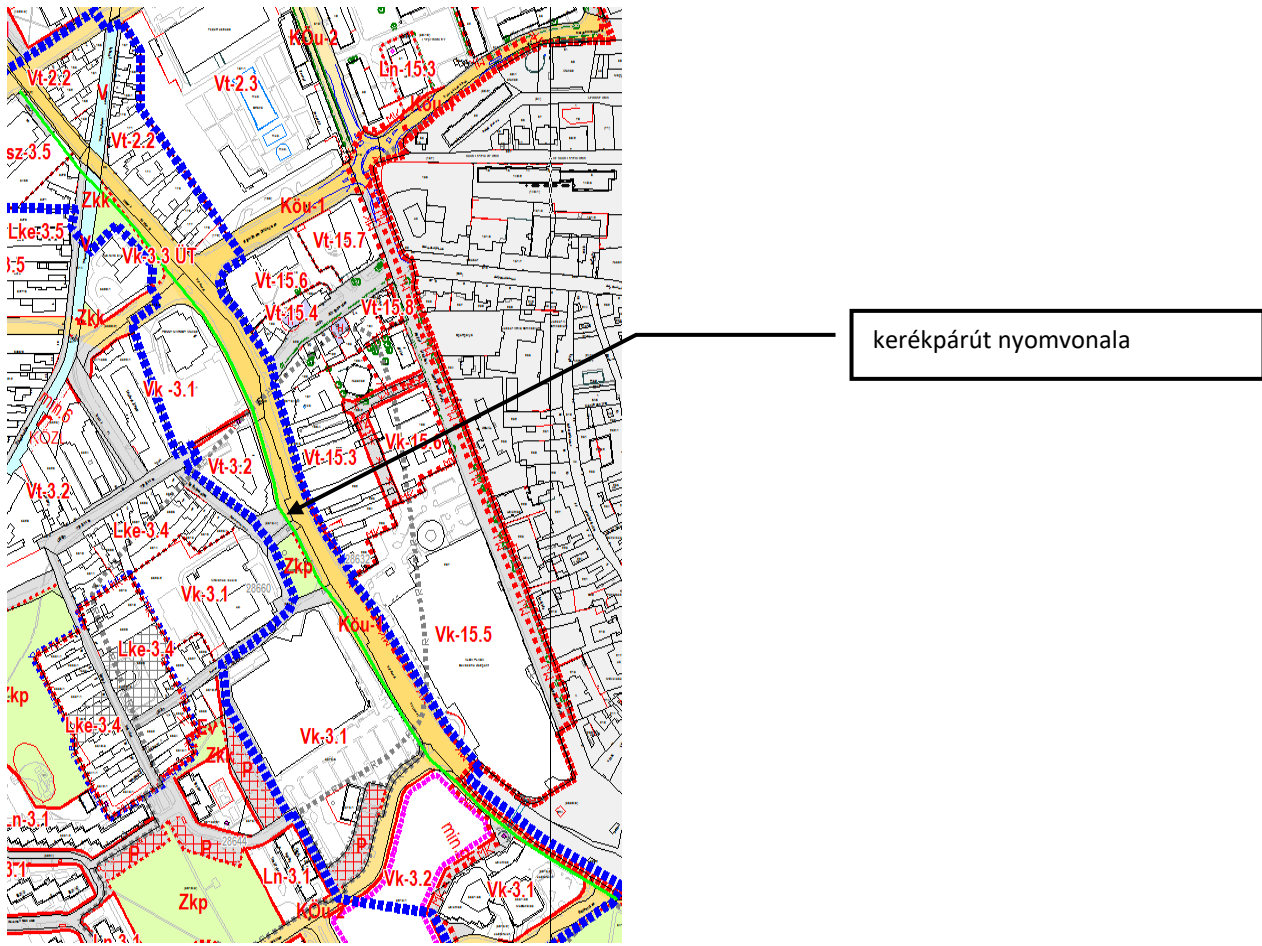
### 6. számú módosítás: Palotai úton meglévő kerékpárút korszerűsítése:

A meglévő kerékpárút korszerűsítését lehetővé tevő közlekedési terület szélesítése.

A Palotai út menti meglévő gyalog és kerékpárút a Kelemen Béla utca és a Selyem utca között a közút dél oldali burkolat szélével párhuzamosan épült ki. A tárgyalt szakasz meglévő buszmegállót érint a Kelemen Béla utca, Bórgyár utcai szakaszon. Jelenleg az utasok a kerékpárosok forgalmat keresztezve szállnak le a buszokról. A Bórgyár utca, Selyem utca között meglévő gyalog és kerékpárút húzódik

*Eredmény: A közlekedési terület növelésével, a kerékpárút az esőbeálló mögött történő elvezetésével, a meglévő kerékpárút és autóbusz várakozóhely jelenlegi szűk keresztmetszetéből adódó gyalogos-kerékpáros közlekedési konfliktusok száma csökkenthető. A Béla utca, Selyem utca közötti szakaszon a meglévő gyalog és kerékpárút korszerűségi felülvizsgálata folyamatban van. A meglévő burkolatszélességet a vizsgálat eredményétől függően szélesíteni szükséges.*

Hatályos Szabályozási terv, valamint a kerékpárút nyomvonala



A terv környezeti értékelés szempontjából fontos elemei:

- Déli összekötő úthálózat:
  - az úthálózat azon elemei, amelyek termőföld csökkenéssel járnak (meg kell jegyezni, hogy a terület távlatban különleges és gazdasági célra kijelölt, így a termőföld csökkenés elkerülhetetlen; az engedélyezési terv készítése, a létesítés idején a mezőgazdasági terület más célú hasznosításához talajvédelmi szakértő által készített talajvédelmi terv szükséges);
  - 0 ütem - A módosuló útszakasz védendő területhasználatú területet nem érint. A közlekedési koncepció a hatályos településrendezési eszközökben szereplő nyomvonalat törölte. Az út területe kötöttpályás közlekedési területbe, valamint kereskedelmi szolgáltató és ipari gazdasági területbe kerül átsorolásra. A Váralja sor és az Új Váralja sor nyomvonalának és csomópontjainak szabályozása pontosításra kerül a tárgyi módosítás során.

*A Váralja sor - Mártírok útja felüljáróra vonatkozóan a településszerkezeti tervben és a szabályozási tervben a KÖZLEKEDÉS FŐVÁROSI TERVEZŐ IRODA Kft. (Rhorer Ádám felelős tervező) által 2013. április hónapban készített „Székesfehérvári Intermodális Regionális Közösségi Közlekedési Központ részletes megvalósíthatósági tanulmányterve” szerinti vonalvezetés, terület-igénybevétel kerül rögzítésre.*

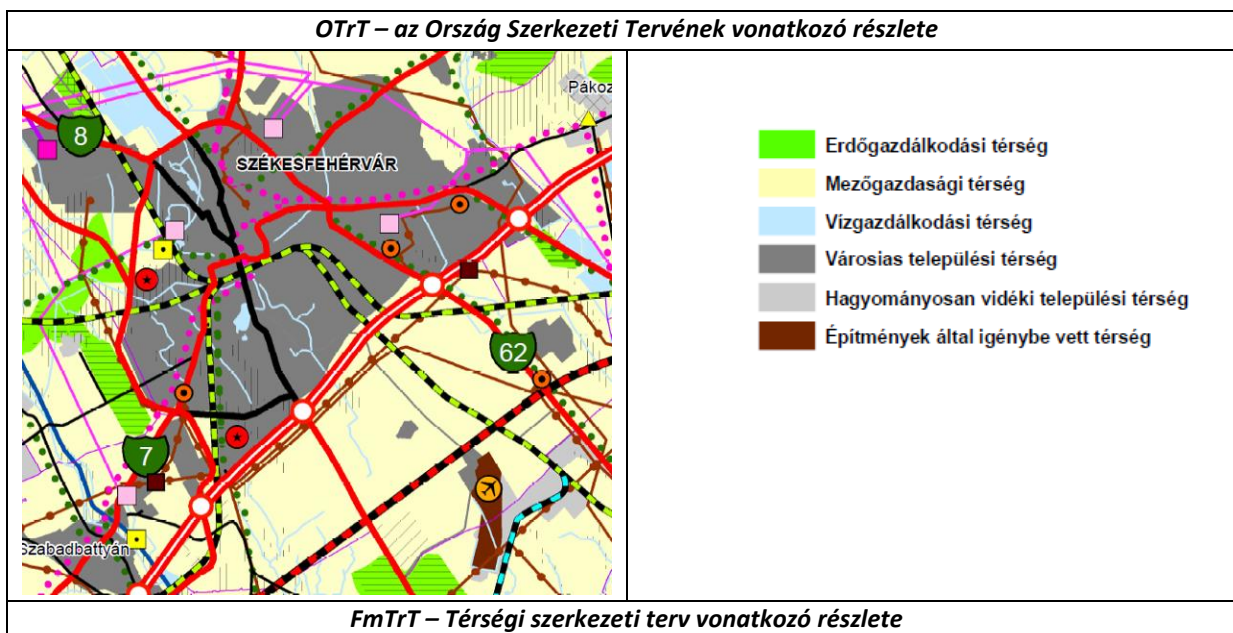
A hatástanulmány szerinti változtatásnak nincs környezetvédelmi szempontból érdemi módosuló negatív hatása.
  - 1/a ütem erdőtervezett erdősávot érint; (a tárgyi módosításnak nem része)
  - 2/a ütem - A Székesfehérvár déli összekötőút 2/a – 2/b ütemeire az Önkormányzat tanulmánytervet készítettett 2016. augusztus hónapban, a Közlekedésfejlesztési Mérnöki Iroda Kft-vel (Polányi Péter vezetőtervező). A településszerkezeti tervben és a szabályozási tervben a tanulmányterv szerinti vonalvezetés, terület igénybevétel kerül rögzítésre, kiegészítve Magyar Közút Nonprofit Zrt. képviselőjével történt egyeztetéssel összhangban. A Székesfehérvár déli összekötőút 2/a – és 2/b ütem jelenlegi belterülettel határos szakaszai belterületi útként kerülnek szabályozásra, kijelölésre kerülnek a tervezett belterületi határvonalak. A hatályos terv szerinti kisebb méretű mezőgazdasági zárvány területek védelmi rendeltetésű erdő, illetve Kereskedelmi szolgáltató gazdasági területbe kerülnek átsorolásra, a belterületbe sorolás kapcsán.

A hatástanulmány szerinti változtatásnak nincs környezetvédelmi szempontból érdemi módosuló negatív hatása.
  - 2/b ütem vezet legközelebb védett természeti területhez, és ökológiai hálózat eleméhez;
  - 2/c ütem új nyomvonala meglévő lakóterülethez közel kijelölt (Eötvös utca, Hosszúsétatér); (a tárgyi módosításnak nem része)
  - 3. és 4. ütem nyomvonala a nyugati nyomvonalszakasz meglévő és tervezett kertvárosias lakóterülethez (Őrhalmiszőlők) közel halad; (a tárgyi módosításnak nem része)
- Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárút kiépítése az M7 autópályától a 6214 j. összekötő útig: erdőtervezett erdőterületek (élőhelyek) mentén kijelölt keleti alternatíva nyomvonala nem jár erdőterület igénybevétellel; a kialakult külterületi utak nyomvonala mentén tervezett kerékpárút a termőföld igénybe vétele szempontjából területtakarékos.

- Székesfehérvár - Sárkeresztési várostérségi kerékpárút: részben az OTrT-ben meghatározott tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területek övezetébe, továbbá az országos Ökológiai hálózat övezetének ökológiai folyosó övezetébe tartozik (DINPI előzetes véleményében kifogást nem emelt).

## 2.2. A terv összefüggése más releváns tervekkel, illetve programokkal

A tárgyi módosítás az egyes törvények területrendezéssel összefüggő módosításáról szóló 2013. évi CCXXIX. törvénnyel (továbbiakban: **MTv.**) módosított Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény (továbbiakban: **OTrT**) előírásaival, valamint Fejér megye Területrendezési Tervéről szóló 1/2009. (II. 13.) K. r. sz. rendelet (továbbiakban: **FmTrT**) előírásaival az alábbiak szerint **összhangban van, illetve összhangba hozható.**



**A tervi elemek települési térség, mezőgazdasági térség és vízgazdálkodási térség területfelhasználást érintenek.**

A tárgyi módosítás az OTrT 6.§-a szerinti, a térségi területfelhasználási kategóriákra vonatkozó szabályokkal nem ellentétes.

A tervezett Déli összekötő úthálózat elemei a hatályos FmTrT 2. számú melléklet Térségi szerkezeti terven nem szerepelnek. A tervmódosításban szereplő kerékpárutak közül az FmTrT 1/9. számú melléklet *Országos és térségi jelentőségű kerékpárutak Fejér megyét érintő elemei* között az alábbiak szerepelnek *Térségi jelentőségű kerékpárútként*:

- Székesfehérvár – Tác
- Székesfehérvár – Seregélyes
- Székesfehérvár - Kisbér

**A módosítás hatálya alá tartozó terület érintett a hatályos FmTrT szerinti alábbi országos övezetekkel:**

Az OTrT 31/B. § h) bekezdése alapján azokat a **kiemelt térségi és megyei övezeteket**, amelyeket a megyei területrendezési terv megállapít, azonban a rá vonatkozó előírásokat az **MTv. módosította**, a településrendezési eszközök készítésénél, módosításánál e törvénynek az MTv.-vel megállapított övezeti előírásaival kell alkalmazni.

- **Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete (Mtv. módosította az előírásokat) Az 1. számú módosítás területét érinti, a Déli Összekötő úthálózat 3. és 4. üteme tekintetében. A településrendezési eszközök nem módosulnak az érintett területen, beépítésre szánt terület kijelölése, bányatelek megállapítás nem történik, azaz a tárgyi módosítás az OTrT 13/A § előírásaival nem ellentétes.**

**A módosítás hatálya alá tartozó terület érintett a hatályos FmTrT szerinti alábbi megyei övezetekkel:**

- **Ökológiai folyosó övezete (Mtv. módosította az előírásokat)**

A Székesfehérvár - Sárkeresztési várostérségi kerékpárút tervezett nyomvonala a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság az 5130/1/2016. számú levelében megküldött előzetes véleménye szerint ökológiai folyosó övezetét érinti. Az Igazgatóság véleménye alapján a kerékpárút kijelölése természetvédelmi érdekeket nem sért, a tervezett kerékpárút nyomvonalának a rendezési terveken való feltüntetésével szemben nem emel kifogást, de felhívja a figyelmet, hogy az OTrT. 18. § (4) bekezdés értelmében az ökológiai folyosó övezetben a közlekedési infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala az ökológiai folyosó természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok között ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával helyezhető el.

*(Megjegyzés a vonatkozó tanulmánytervi vizsgálatok megállapítása alapján: A Székesfehérvári Homokbánya TT (magterület övezete) legközelebbi távolsága a Déli összekötő úthálózat 2/b ütem nyugati végétől mintegy 230 m-re található.*

*A 2/b útszakasztól legközelebb 75 m-re található egy a Magterület övezetéhez tartozó vizes élőhely.)*

**Az OTrT 17.§ r m(4) és 18.§ (4) bekezdése a műszaki megoldásokra vonatkozóan rögzíti az közlekedési infrastruktúra-hálózatok elemei nyomvonalának elhelyezése tekintetében az ökológiai hálózat elemeivel kapcsolatos szabályokat, melyeket az engedélyezési eljárások során érvényesíteni kell.**

**A nyomvonalak ábrázolása a településrendezési eszközökben - a tárgyi módosítások során - nem ütközik a fenti jogszabályi helyekbe.**

- **Földtani veszélyforrás területének övezete (Mtv. módosította az előírásokat)**

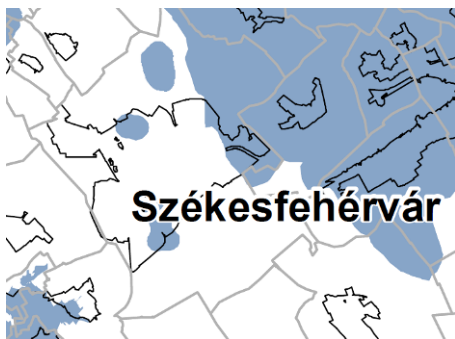
A módosítás tárgyát képező közlekedési nyomvonalak bányatelkeket nem érintenek, az OTrT előírása nem releváns.

OTrT 31/B. § l) bekezdése alapján azon **új országos, kiemelt térségi és megyei övezeteket**, amelyeket az MTv. állapított meg, azonban a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben még nem kerültek alkalmazásra, a településrendezési eszközök készítésénél, módosításánál az OTrT MTv.-vel megállapított **12/A. § (1) bekezdése** és övezeti előírásai szerint kell meghatározni és alkalmazni:

- **Jó termőhelyi adottságú szántóterület**

Tárgyi módosítás során mezőgazdasági terület kijelölés nem történik. A tervmódosítások az OTrT előírásaival nem ellentétesek.

- **Országos vízminőség-védelmi terület**



A hatályos településrendezési eszközökben a vízvédellel érintett területek kijelölése az OTrT-vel összhangban megtörtént, tárgyi eljárásban nem módosulnak. A módosítások az OTrT előírásaival nem ellentétesek.

*Országos vízminőség-védelmi terület övezete - OTrT 3/7. sz. melléklete*

- **Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület**



Az OTrT 31/B. § f) bekezdése alapján azokra az országos övezetekre, amelyeket a kiemelt térségi és megyei területrendezési terv alkalmaz, azonban a rá vonatkozó előírásokat az MTv. módosította, a településrendezési eszközök készítésénél, módosításánál e törvénynek az MTv.-vel megállapított övezeti előírásait kell alkalmazni. A tervi módosítások a fenti övezetek előírásaival nem ellentétes.

*Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete - OTrT 3/5. sz. melléklete*

A Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság a 5130/1/2016. számú levelében megküldött előzetes szerint a Székesfehérvár - Sárkeresztési várostérségi kerékpárút tervezett nyomvonala a tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezetébe tartozik. Az Igazgatóság előzetes véleménye alapján a kerékpárút



kijelölése tájképvédelmi érdekeket nem sért, a tervezett kerékpárút nyomvonalának a rendezési terveken való feltüntetésével szemben nem emel kifogást.

**Az OTrT 14/A.§ (6) bekezdése a műszaki megoldások tekintetében rögzíti a közlekedési infrastruktúra-hálózatok elemei nyomvonalának elhelyezése tekintetében tájképi egységgel és a tájhasználattal kapcsolatos szabályokat, melyeknek az engedélyezési eljárások során érvényesülnie kell.**

**A településrendezési eszközök tárgyi módosításai során ábrázolt nyomvonal összhangban van a fenti jogszabályi helyek előírásaival.**

### 2.3. A változatok közötti választás indokai, a választást alátámasztó vizsgálat rövid leírása

A tervezett közlekedési létesítmények nyomvonalait tekintve az alábbi változatok kerültek kidolgozásra:

- *Mártírok útja II. ütem és Seregélyesi úti kerékpárút:*
  - szabályozás a kerékpárút számára a Seregélyesi út mellett - Mártírok útjai csomóponttól a Repkény utcáig (több alternatíva, melyek között a választást nem a környezetvédelmi szempontok határozták meg);
  - bicskei vasútvonal szintbeli keresztezése a kerékpárúttal (két alternatíva, amelyből a Szakközépiskola és a gazdasági terület közötti átvezetéshez tartozó szintbeli keresztezés került kiválasztásra).
- Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárút (M7 autópályától a 6214 j. összekötő útig tartó szakaszon két alternatíva).

A Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárút két nyomvonalváltozata közül az erdészeti üzemtervvel érintett erdőterületet keletről elkerülő, kisebb élőhely-zavarással járó nyomvonal kialakítása javasolt. Az erdőterület nyugati szélén vezetett (pirossal jelölt) nyomvonal, bár kb. 300 méterrel rövidebb kapcsolatot eredményez, de a kerékpárút építése a növényzet nagyobb igénybevételét, az élőhely nagyobb zavarását okozná. A keleti nyomvonal (zölddel jelölt) jelenleg is meglévő, széles földúton jelölt.



### 3. A TERV MEGVALÓSÍTÁSA KÖRNYEZETI HATÁSAINAK, KÖVETKEZMÉNYEINEK FELTÁRÁSA

#### 3.1. A terv céljainak összhangja a terv szempontjából releváns nemzetközi, közösségi, országos, vagy helyi szinten meghatározott környezet- és természetvédelmi célokkal

##### **A térségi regionális szerkezetbe való illeszkedés, a releváns terveknek - különösen azok környezetvédelmi céljainak – való megfelelés értékelése**

A terv céljai nem ellentétesek a terv szempontjából releváns nemzetközi, közösségi, országos, vagy helyi szinten meghatározott környezet- és természetvédelmi célokkal. A terv környezetvédelmi és természetvédelmi céljai szempontjából releváns országos hatókörű dokumentum, a 27/2015. (VI. 17.) OGY határozattal elfogadott, 2015-2020 közötti időszakra szóló Nemzeti Környezetvédelmi Program alábbi stratégiai célterületeire vonatkozó elveket a tervmódosítás során is érvényesíteni kívántuk:

##### Az életminőség és az emberi egészség környezeti feltételeinek javítása

*Cél a jó életminőség és az egészséges élet közvetlen környezeti feltételeinek biztosítása. Ezek közé tartozik a környezet-egészségügyi feltételek javítása, a magas színvonalú környezeti infrastruktúra, valamint a település, a lakóhely épített és természeti elemeinek megfelelő aránya, minősége és összhangja.*

A tervezett fejlesztés a jó életminőség és egészséges élet közvetlen környezeti feltételeinek biztosítása irányába hat, mivel a tervezett Déli összekötő úthálózat a belső, sűrűbben lakott területek tehermentesítését, a zaj- és légszennyezés csökkentését célozza. A tervezett kerékpáros fejlesztések szintén hozzájárulnak az egészséges, „nulla emissziós” közlekedési lehetőségek fejlesztéséhez.

##### Természeti értékek és erőforrások védelme, fenntartható használata

*Cél a stratégiai jelentőségű természeti erőforrások, természeti értékek, ökoszisztémák védelme, az életközösségek működőképességének megőrzése, a biológiai sokféleség csökkenésének megállítása.*

A tervi elemek nem érintenek védett és egyéb értékes természeti területet, az új nyomvonalak kijelölésénél szempont volt a természetközeli területek elkerülése. A Székesfehérvári Homokbánya TT (magterület övezete) legközelebbi távolsága a Déli összekötő úthálózat 2/b ütem nyugati végétől mintegy 230 m-re található, ökológiai hálózat Magterület övezetével érintett vizes élőhely a 2/b útszakasztól legközelebb 75m-re található. A Székesfehérvár - Sárkeresztési várostérségi kerékpárút tervezett nyomvonala a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság az 5130/1/2016. számú levelében megküldött előzetes véleménye szerint ökológiai folyosó övezetét érinti. Az Igazgatóság véleménye alapján a kerékpárút kijelölése természetvédelmi érdekeket nem sért, a tervezett kerékpárút nyomvonalának a rendezési terveken való feltüntetésével szemben nem emelt kifogást.

##### Az erőforrás-takarékosság és a hatékonyság javítása, a gazdaság zöldítése

*Cél a természeti erőforrásokkal való takarékos gazdálkodás kialakítása, a környezetszennyezés megelőzésére, a terhelhetőség/megújuló képesség figyelembevételére épülő fenntartható használat megvalósítása. Kiemelt figyelmet kell fordítani a társadalmi-gazdasági fejlődés és a környezetterhelés szétválására, azaz, hogy a lakosság növekvő jóléte csökkenő környezetterhelés mellett legyen biztosítható. A fogyasztói magatartás megváltozása, a környezeti szempontból fenntartható termékek és szolgáltatások felé történő elmozdulás keresleti oldalról megerősíti a termelői folyamatok „fenntarthatósága” iránti igényt. A fenntartható termelés forrástakarékos (beleértve az anyag-, a víz-, a terület-, a termőföld- és energiahasználatot, az újrahasználhatóság és a tartósság tervezését, az anyagciklusok körfolyamattá zárását); csökkenti a környezetre gyakorolt káros hatásokat (kibocsátások és hulladékok minimalizálását, a megújuló erőforrások fenntartható mértékű használatát); növeli a termékek és szolgáltatások értékét a fogyasztók számára.*

A terv nem tartalmaz olyan elemeket, amelyek ellentétesek lennének a forrástakarékos anyag-, víz-, termőföld-és energiahasználat elveivel, így ezen célkitűzéseknek megfelel. A tervezett Déli összekötő úthálózat fejlesztése a déli városrészek közötti gyorsabb és egyúttal gazdaságosabb, energiatakarékosabb megközelíthetőséget biztosítja.

Az új közlekedési elemek építése termőföld, mezőgazdasági és erdőterületek igénybevételével, a termőföld, illetve mezőgazdasági és erdőterületek kismértékű csökkenésével, területtakarékosan történik. A tervezett nyomvonalak kijelölésénél alapvető szempont volt a lehető legkisebb termőföld igénybevétel. Az ingatlanügyi hatáskörben eljáró Fejér Megyei Kormányhivatal földvédelem előzetes szakmai véleménye szerint a tervi módosítások közül - részben átlagosnál jobb minőségű - termőföld felhasználással az 1. számú módosításban jelzett új összekötő úthálózat elemeinek megépítése jár. Tekintettel azonban a felhasználás céljára, és helyhez kötöttségére, a módosítást előzetesen nem kifogásolta. A 2-6- számú módosítások termőföld felhasználással nem, vagy csak kis mértékben járnak, ezért azokat szintén nem kifogásolta.

### **3.2. Környezetvédelmi célok és szempontok megjelenése, illetve figyelembevétele a tervben**

A tervezett Déli összekötő úthálózat fejlesztése és a tervezett kerékpárforgalmi létesítményekhez szükséges településrendezési terv-módosítás tervezete a környezetvédelmi és természetvédelmi célok, követelmények és elvárások figyelembe vételével készült.

A tervezett változtatások a R. 1. § (3) bekezdés hatálya alá tartoznak így a környezeti vizsgálat elkészítésének szükségessége a várható környezeti hatás jelentőségének eseti meghatározása alapján dönthető el.

A tervezéssel érintett Székesfehérvár MJV Önkormányzatának döntése alapján a terv környezetvédelmi szempontú alátámasztására, a tervezett módosítás településrendezési eljárással párhuzamosan, a R. 4. mellékletben meghatározott általános tartalmi követelmények figyelembe vételével a környezeti értékelés elkészítésére, illetve a környezeti vizsgálati eljárás lefolytatására is sor kerül.

A településrendezési eszközök módosításának tervezete, ezen belül a környezetvédelmi alátámasztó munkarész, illetve a R. szerinti környezeti értékelés az 1.5 fejezetben felsorolt tervi előzmények és egyéb források, továbbá az előzetes tájékoztatási szakaszban adott államigazgatási szervek véleménye és adatszolgáltatásuk figyelembe vételével készült.

A tervi elemekkel kapcsolatosan a környezetvédelemért felelős államigazgatási szervek az előzetes véleményezés fázisában kifogással nem éltek.

A településrendezési terv jelen módosítása környezetvédelmi szempontból megfelelő keretet szab ahhoz, hogy a létesítmények építési engedélyeinek készítésekor elegendő mozgástér és egyben szükséges kötöttség legyen a környezetvédelmi előírások teljesíthetőségéhez, figyelemmel a természetvédelmi kijelölésű területek védelmére, a tájképi értékek megóvására, a mezőgazdasági területek takarékos felhasználására, a felszíni és felszín alatti vizek védelmére.

A tervezett közlekedési nyomvonalak elkerülik az országos jelentőségű védett, vagy védelemre tervezett természeti területeket, európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területeket (Natura 2000 területet) és egy kivétellel nem érintenek országos ökológiai hálózat övezetét, illetve egyéb táj- és természetvédelmi szempontból jelentős területeket sem. A tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területek övezetét, továbbá az országos Ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezetét érintő Székesfehérvár - Sárkeresztési várostérségi kerékpárút kiépítése tájkép- és természetvédelmi érdekeket nem sért.

A tervezett nyomvonalak kijelölésénél alapvető szempont volt, hogy a lehető legkisebb termőföld igénybevétellel járjanak, a tervezett útszakaszok többsége már meglévő nyomvonalak mentén, azok bővítésével tervezett.

A környezetvédelmi előírásoknak megfelelő technológiájú építésnek és üzemeltetésnek a levegő-tisztaságra, talajra, felszíni- és felszín alatti vizek minőségére és mennyiségi jellemzőire, a környezet zaj- és rezgésállapotára gyakorolt hatása elfogadható mértékű, illetve az engedélyezés során előírt környezetvédelmi intézkedések megvalósítása mellett a vonatkozó környezetvédelmi határértékek teljesíthetőek.

### 3.3. A jelenlegi környezeti helyzet releváns, a tervvel összefüggésben lévő elemeinek ismertetése

#### 3.3.1. A terület azon környezeti jellemzői, amelyekre a terv megvalósítása valószínűleg jelentősen hatással van

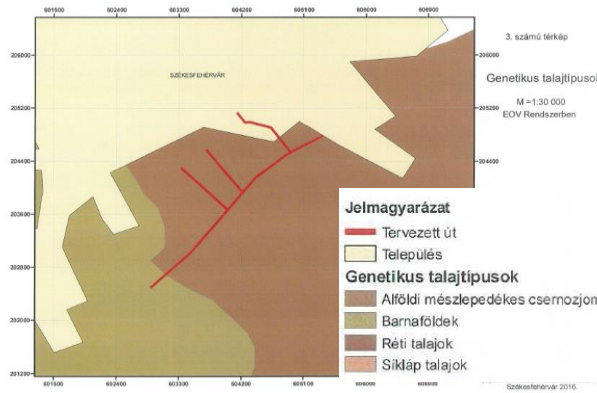
##### A létesítés hatása a területhasználatra (mezőgazdasági és erdőgazdasági területek), a termőföld mennyiségére

A mezőgazdasági területek, a termőföld más célú hasznosításával tervezett változtatások megvalósítása a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény (továbbiakban Tvt.) hatálya alá tartoznak. A más célú igénybevétel csak kivételesen, elsősorban a gyengébb minőségű termőföld igénybevételével – kivéve a helyhez kötött beruházások esetét – valósítható meg. A Tvt. 2.§ f) pontja meghatározza az átlagos minőségű termőföld fogalmát.

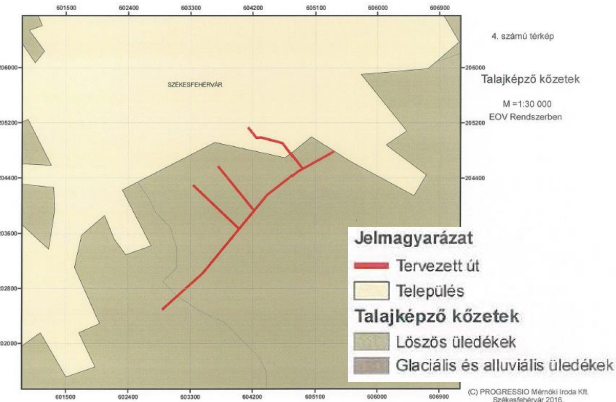
A Fejér Megyei Kormányhivatal Földhivatala előzetes tájékoztatási szakaszban adott levele (Iktatószám: FE/09/553-8/2016.) alapján Székesfehérvár településen átlagosnál jobb minőségűnek minősül a 3-4. minőségi osztályú gyümölcsös, az 1-4. minőségi osztályú szántó, az 1-3. minőségi osztályú legelő és a 4-5. minőségi osztályú rét művelési ágú termőföld. A tervi módosítások közül - részben átlagosnál jobb minőségű - **termőföld felhasználással az 1. számú módosításban jelzett új összekötő úthálózat elemeinek megépítése jár. Tekintettel azonban a felhasználás céljára, és helyhez kötöttségére, a módosítást a Kormányhivatal előzetesen nem kifogásolta.** A 2-6-számú módosítások termőföld felhasználással nem, vagy csak kis mértékben járnak, ezért azokat szintén nem kifogásolta.

A tervezett út- és kerékpárút építések a szomszédos mezőgazdasági területek használatát csak átmenetileg és kis mértékben zavarhatja.

A jelentősebb igénybevétellel járó Déli összekötő úthálózat tervezési területét réti talajok jellemzik, löszös üledékes felépítéssel. A területen talajszennyezés nincs regisztrálva. A térség talajtani felépítését az alábbi ábrák szemléltetik:



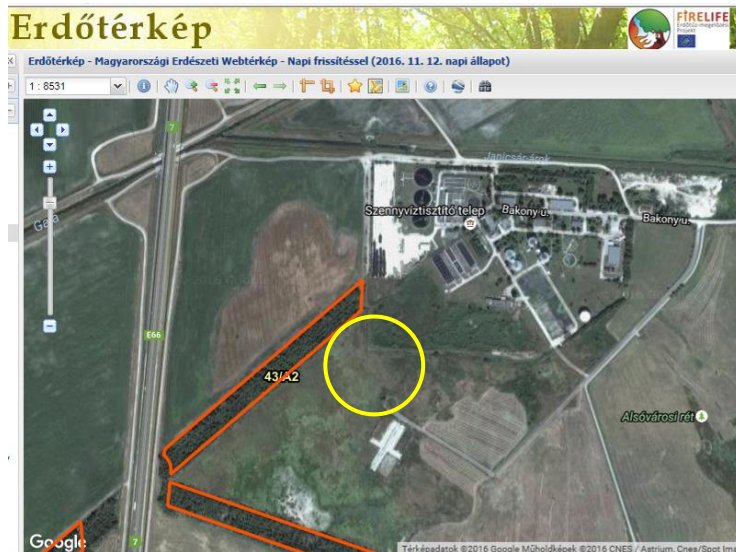
Genetikus talajtípusok (Székesfehérvár déli összekötőút 2/A – 2/B ütemeinek tanulmányterve)



Talajképző kőzetek (Székesfehérvár déli összekötőút 2/A – 2/B ütemeinek tanulmányterve)

Az Országos erdőállomány adattárban nyilvántartott, **erdőtervezett erdőt a Déli összekötő úthálózat 1/a ütem nyomvonala érint** (43/A2 jelű erdőrészlet), az alábbi ábrán jelölt helyen (nem része a tárgyi módosításnak):

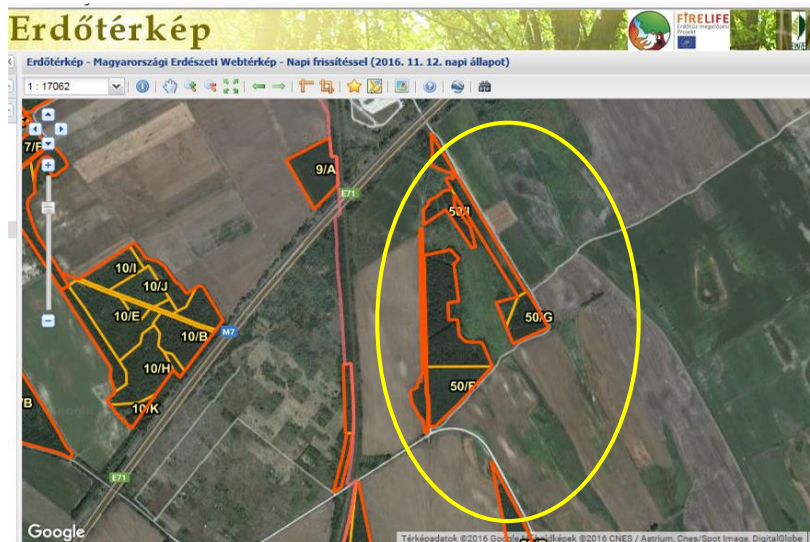
Környezeti értékelés a 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet alapján  
SZÉKESFEHÉRVÁR MEGYEI JOGÚ VÁROS TELEPÜLÉSTERVEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSA  
A „Déli összekötő úthálózat területei, a meglévő és tervezett kerékpárút forgalmi létesítmények fejlesztési területei vonatkozásában -  
2017. február



(<http://erdoterkep.mgszh.gov.hu/>)

A kieső erdőterület pótlásáról, csereerdő kijelöléséről gondoskodni szükséges.

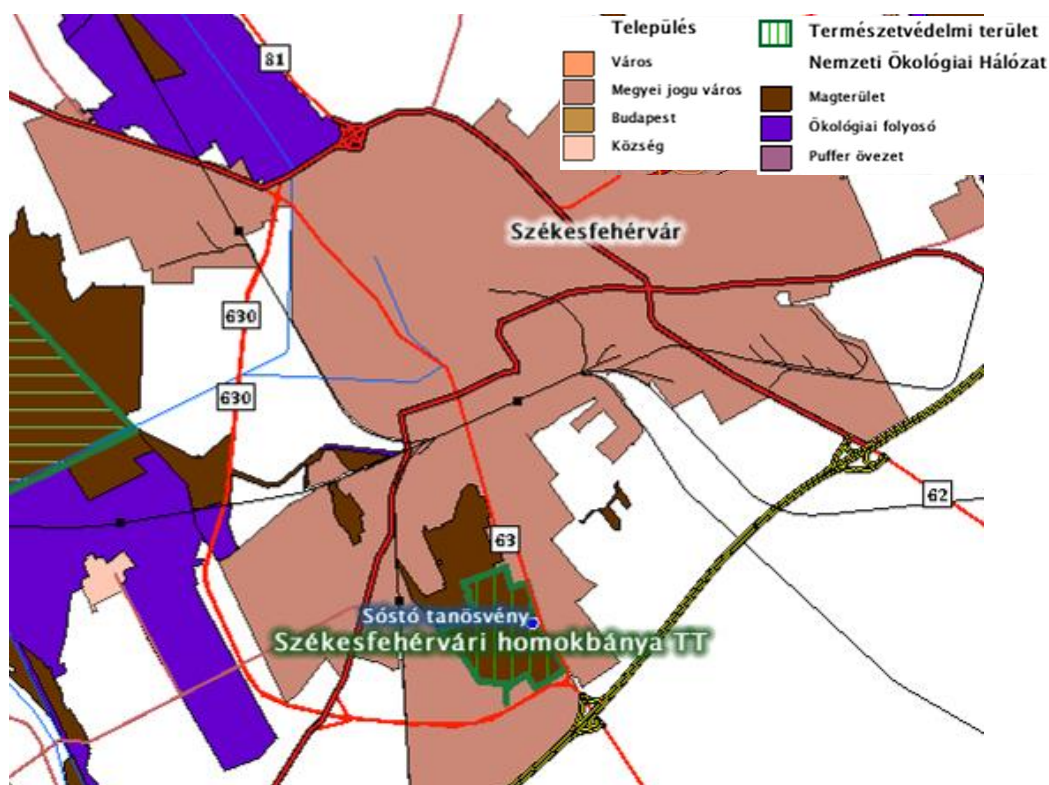
A Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárút Országos erdőállomány adattárban nyilvántartott, erdőtervezett erdőterületek határán tervezett (50 jelű erdőtag, lásd alábbi ábra), azonban a kerékpárút várhatóan nem jár az erdőterület igénybevételével.



(<http://erdoterkep.mgszh.gov.hu/>)

A tervezett infrastruktúra fejlesztésekkel érintett terület természeti és tájképi értékei





Természetvédelmi szempontból értékes területek a tervezéssel érintett térségben (<http://geo.kvvm.hu/tir/>)

A módosítási elképzelésekhez tartozó tervezési területek egy kivétellel nem érintenek országos jelentőségű védett, vagy védelemre tervezett természeti területet, európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területet (Natura 2000 területet), országos ökológiai hálózat övezetét, illetve egyéb táj- és természetvédelmi szempontból jelentős területet. Az 5. számmal jelzett módosításhoz (Székesfehérvár - Sárkeresztesi várostérségi kerékpárút) tartozó tervezési terület a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóságának előzetes véleménye alapján azonban részben **bele tartozik** azonban az OTrT-ben meghatározott **tájékvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területek övezetébe**, továbbá az **országos Ökológiai hálózat övezetének ökológiai folyosó övezetébe**. A módosítás (kerékpárút kijelölése) tájkép- és természetvédelmi érdekeket egyébként nem sért, **a tervezett kerékpárút nyomvonalának a rendezési terveken való feltüntetésével szemben az Igazgatóság nem emelt kifogást.**

A jelentősebb területfoglalással járó, tervezett Déli összekötő úthálózat nyomvonalak és közvetlen környezetük ökológiai viszonyainak felmérésére került sor a Székesfehérvár déli összekötőút 2/A – 2/B ütemeinek tanulmányterve keretében, amelynek összefoglalását az alábbiakban közöljük:

#### Növényzet

A tervezett utak nyomvonalán és közvetlen környezetében az Á-NÉR (Általános Nemzeti Élőhelyosztályozási Rendszer) szerint a következő élőhelyeket találhatók meg:

- OC - Jellegtelen száraz- vagy félszáraz gyepek és magaskórósok
- T1 - Egyéves, nagyüzemi szántóföldi kultúrák

- U2 - Kertvárosok, szabadidő létesítmények
- U4-Telephelyek, roncssterületek
- U11 - út és vasúthálózat

A felsorolt élőhelyek mindegyikének Németh- Seregélyes-féle természetessége értékszáma és jellemzése a következő: „1” - a természetes állapot teljesen leromlott, az eredeti vegetáció nem ismerhető fel, gyakorlatilag csak gyomok és jellegtelen fajok fordulnak elő. A nyomvonalak területén és 75 méteres környezetükbe természetes vagy természetközeli élőhelyek nem fordulnak elő.

A vizsgált nyomvonalak csaknem egésze meglévő aszfaltozott és mezőgazdasági földutak területén halad. A dendroflórát a meglévő utak mentén spontán (szél, madarak útján) megtelepedett vagy ültetett őshonos és invazív növények illetve dísz- és haszonnövények jellemzik.

A fellelt fajok egyike sem védett vagy védendő, az állomány többsége közönséges vagy gyomfajokból áll. Az útszéli gyepflóra közönséges- és gyomfajokból áll. A belterületi részeken többnyire rendszeresen nyírják a gyepet, a külterületi részeken az ápolási munkák rendszerint elmaradnak. Védett növényfajokat a helyszínelés során nem találtak és szakirodalom sem említi őket a vizsgált helyszíneken. A meglévő tájhasználat miatt védett növények megtelepedésére nincs esély.

#### *Állatvilág*

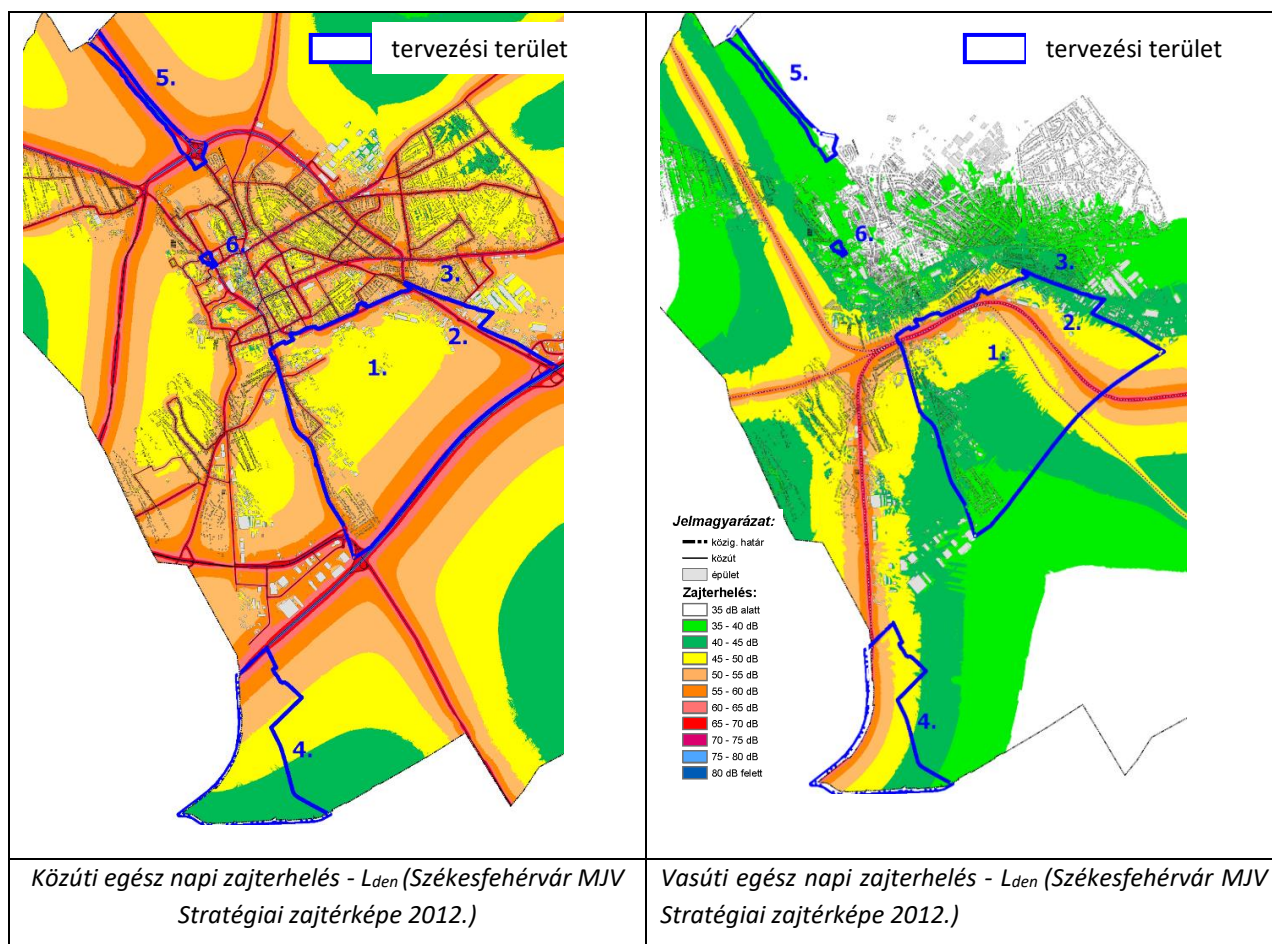
A tervezett nyomvonalak és környezetük értékes állatvilágnak vagy védett állatfaj jelentős állományának nem ad otthont. Fokozottan védett faj megtelepedését nem észlelték és megjelenésük sem várható. Talajélet a bolygatott, burkolt területrészeken nincs. Táplálkozási- és fészkelési lehetőséget a környezet keveset ad. A nyomvonalak területén és környezetükben üreglakó madarak (parti fecske, gyurgyalag) számára alkalmas költőüreget, kolóniát nem találtak. Az útszéli növényzet (fák, cserjék) gyakori madárfajoknak adnak, adhatnak otthont, de állományuk bizonyosan csekély, maximum néhány fészkelő pár.

### **3.3.2. A terület egyéb környezeti jellemzői**

#### *A terület jelenlegi zaj- és rezgésterhelése*

Székesfehérvár jelentős közlekedési gócpont, és mint ilyen, a település zajhelyzetét döntő módon a közlekedés határozza meg. A Székesfehérvár zajterhelési állapotára vonatkozóan a 2012-ben készült *Székesfehérvár MJV Stratégiai zajtérképe* szolgált adatokat. A zajtérkép alapján a rendezés alá vont területeken a stratégiai zajtérkép Intézkedési terve alapján közúti zajjal terhelt kritikus területek a következők:

- Móri út
- Szent Flórián körút
- Palotai út
- Mártírok útja
- Kadocsa utca
- Seregélyesi utca
- Adonyi út
- Széchenyi utca
- Szárcsa utca
- Sárkeresztúri út
- továbbá meg kell említeni a lakóterületektől távolabb eső, de jelentős zajkibocsátást okozó M7 autópálya és 7-es számú főutat is.



Vasúti zajterhelés tekintetében kevésbé jelentős a probléma, kritikus területként a vasútállomás térségét (Bp. – Székesfehérvár vonal) és a Székesfehérvár - Boba vasútszakaszt kell megemlíteni.

A zajterhelés szempontjából releváns, a Déli összekötő úthálózathoz kapcsolódó tervi elemek, új nyomvonalak a 2/c ütem és a „3” és „4” ütem nyomvonalak kivételével alapvetően zajterhelésre kevésbé érzékeny gazdasági illetve jelenleg mezőgazdasági (távlatban szintén gazdasági) területeket érintenek és a fejlesztés alapvető célja a belsőbb területek (és többek között a fentiekben felsorolt útszakaszok) forgalmát mérséklő elkerülő nyomvonalak biztosítása. **A 2/c ütem vasút mellett vezetett nyomvonala meglévő lakóterülethez közel került kijelölésre. A „3” és „4” ütem nyugati nyomvonalszakasza meglévő és tervezett kertvárosias lakóterülethez (Órhalmiszőlők) közel halad,** ugyanakkor e tekintetben csak helybiztosítása történik a szerkezeti tervben, szabályozás nem.

A Déli elkerülő úthálózat 2/b szakasza a kertvárosias lakóterületet határoló Juharfa utca nyomvonalán, a szabályozási szélességen belül aszimmetrikus pályakialakítással köt ki a Sárkeresztúri útra. A Déli elkerülő úthálózat tervezett 2/b szakaszán várható gépjárműforgalomból eredő zajterhelés számított értékei meghaladják a védendő lakóépületekre, a kertvárosias lakóterületre vonatkozó határértékeket, ezért műszaki zajvédelemre, zajárnyékoló fal alkalmazására van szükség.

A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése közvetett módon a közúti forgalom és egyúttal a zajterhelés csökkenését célozza.



A terület környezeti levegőjének jelenlegi állapota

Székesfehérvár területe a légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló 4/2002. (X.7.) KvVM rendelet 1. számú melléklete alapján a 4. számú légszennyezettségi zónába tartozik.

A térség levegőtisztaság védelmi helyzetét alapvetően a gépjármű-közlekedésből, a mezőgazdasági tevékenységből (a mezőgazdasági területek műveléséből, lokálisan az állattartásból), valamint a korszerűtlen háztartási kis tüzelőberendezések kibocsátásából származó légszennyezés határozza meg és befolyásolja.

A Palotai út és a Mészöly Géza utca kereszteződésénél az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat (OLM) automata hálózatához tartozó monitoring állomás működik, amely folyamatosan méri a környék környezeti levegőjének nitrogén-dioxid, nitrogén-oxidok, szálló por (PM<sub>10</sub>), szén-monoxid, ózon és BTEX (benzol, toluol, xilolok) koncentrációját. További manuális mérőpontokon végeznek rendszeresen nitrogén-dioxid és üledék por koncentráció méréseket a városban. Az automata állomás mérési adatai alapján az állomás körzetében a levegő minősége komponensenként az alábbi minősítéseket kapta az elmúlt években:

	Légszennyezettségi index				
	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Nitrogén-dioxid	jó (2)	jó (2)	jó (2)	jó (2)	jó (2)
szállópor (PM <sub>10</sub> )	megfelelő (3)	jó (2)	jó (2)	kiváló (1)	kiváló (1)
Szén-monoxid	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)
Ózon	jó (2)	jó (2)	jó (2)	kiváló (1)	kiváló (1)

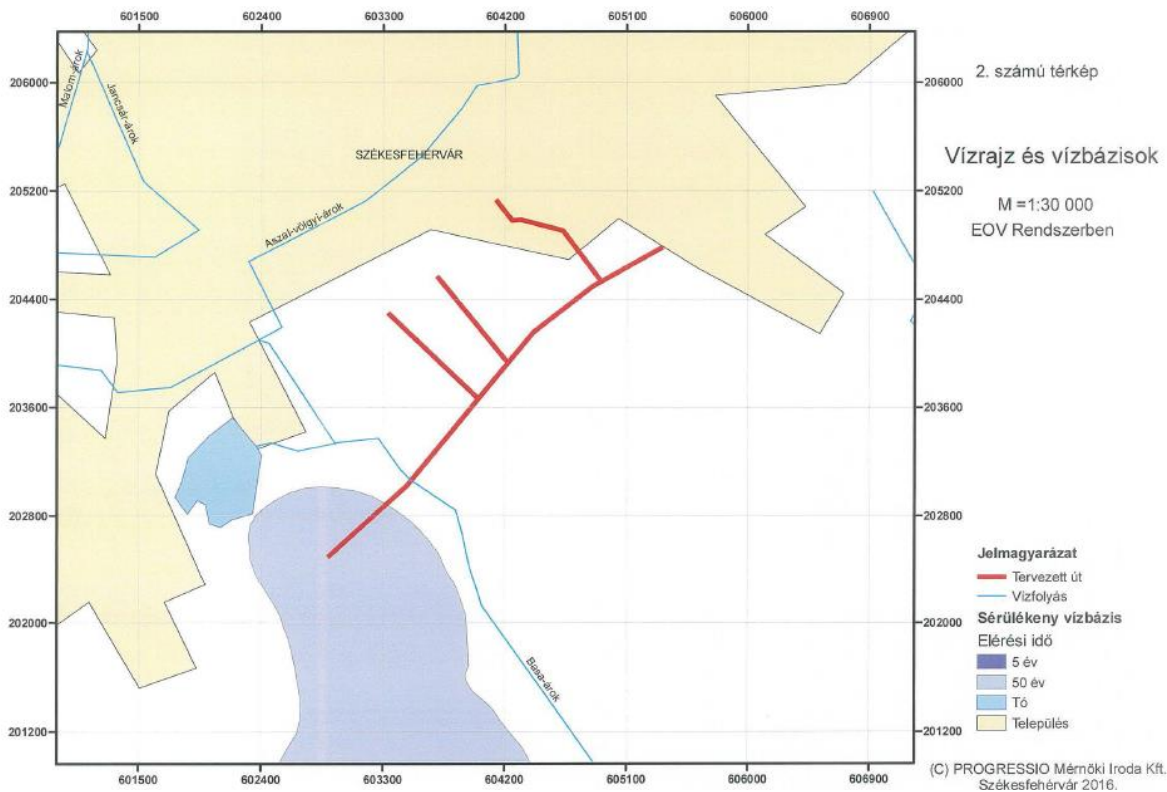
Összességében a város levegője jónak tekinthető, azonban elsősorban az egyre növekvő gépjármű forgalom miatt a nagy forgalmú helyeken és azok közelében fordulnak elő határérték feletti koncentrációk. A jövőt illetően a közlekedés által okozott kedvezőtlen hatással ezeken a helyeken fokozottan kell számolni. A téli időszakban az időjárási körülmények kedvezőtlen alakulása következtében, megemelkedő szállópor koncentráció miatt időnként előfordult, hogy a szmogriadó tájékoztatási fokozatának elrendelésére volt szükség.

A terület felszíni, felszín alatti vizeinek állapota

A város területe a Duna közvetlen rész-vízgyűjtő tervezési területen, ezen belül az 1.13. Észak- Mezőföld és Keleti-Bakony vízgyűjtő-gazdálkodási tervezési alegységen foglal helyet. Az 1155/2016. (III. 31.) Korm. határozat elfogadta Magyarország felülvizsgált, 2015. évi vízgyűjtő-gazdálkodási tervében foglaltakat figyelembe kell venni a településrendezési eszközök felülvizsgálata során.

A Déli összekötőút 2/a – 2/b nyomvonalával érintett Váralja sor és az Alsóvárosi rétek környéke mély fekvésű vízállásos terület. A talajvíz a terep alatti 3,0 m, illetve a terep közvetlen közelében várható. A Talajvizsgálati jelentés szerint 2016. március-júliusában a vizsgált pontokon a talajvíz 3 m mélységben összefüggő talajvíz nem jelentkezett. A jelenlegi ismeretek birtokában a nyomvonalevezetéseket érintően vízvédelmi szempontból kizáró ok nem merült fel. Felszíni vízfolyás a területen a Basa -árok, melyet keresztes a tervezett utak nyomvonala. A Sós tó rehabilitációjával a Basa árok vizét bevezetik a tóba.

Környezeti értékelés a 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet alapján  
**SZÉKESFEHÉRVÁR MEGYEI JOGÚ VÁROS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSA**  
**A „Déli összekötő úthálózat területei, a meglévő és tervezett kerékpárút forgalmi létesítmények fejlesztési területei vonatkozásában -**  
**2017. február**



*Vízrajz és vízbázisok – PROGRESSIO Mérnökiroda Kft.*

A terület talajvizei 2-4-6 m mélyen helyezkednek el a magassági viszonyok függvényében, mennyiségük nem jelentős. A rétegvizek 50-100 m mélyen találhatóak, hozamuk kb. 200 l/perc.

Az OTrT 3/7. sz. melléklete szerint Székesfehérvár közigazgatási területe érinti az Országos vízminőség-védelmi terület övezetét.

*A felszín alatti vizek állapota szempontjából érzékeny területen lévő települések besorolásáról* szóló 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet alapján Székesfehérvár Megyei Jogú Város területe érzékeny felszín alatti vízminőség védelmi területen lévő település. A közigazgatási terület csekély hányada kevésbé érzékeny besorolású. A település területét két közcélú ivóvízbázis védelmére lehatárolt illetve kijelölt hidrogeológiai védőterület érinti: a város vízellátását szolgáló Aszalvölgyi- és a Sóstói vízbázisok védőterülete. A Közép-dunántúli Vízügyi Igazgatóság előzetes véleménye alapján a **Déli összekötő úthálózat fejlesztési ütemeinek nyomvonalai közül a 2/b és a 4. ütem nyomvonalai érintik a Sóstói vízbázis 50 éves elérési idejű hidrogeológiai védőterületét.**

A kerékpárutak létesítésének, korszerűsítésének megadott nyomvonalai vízbázisvédelmi területet nem érintenek.

A módosítással érintett területeken nyilvántartott ásványvagyon, földtani veszélyforrás nincs. Ásványvagyon kutatási terület, bányatelek, kutatási engedély a módosítás területét nem érinti.

***A terület földtani közegeinek és geotechnikai adottságai***

A vizsgált terület felszín alatti tulajdonságait két, jól elkülöníthető felépítésű terület jellemzi, de mindkettőt a pannóniai agyagos üledékek felszínén kialakult pleisztocén és holocén üledékek helyzete határozza meg.

A Közép-Mezőföld-i részen (Székesfehérvár D-i része) pleisztocénben folyóvízi eróziós és akkumulációs mozgások zajlottak le, a középső megsüllyedt részben többnyire ártéri üledékek települtek.

A Sárrét-i részen (Székesfehérvár Ny-i és É-i része) a Bakony felől érkező vízfolyások a pleisztocénben hordalékkúpot építettek. A terület további süllyedése miatt a Sárrét medencéje elláposodott és megindult a tőzegképződés, amelyet a holocénban ártéri és eolikus képződmények fedtek be.

A területről készült tájékoztató, területismertető talajmechanikai jelentés szerint a felső humusz, ill. homokos iszapréteg alatt homokos-sóványanyag, ill. mélyebben kövér agyag talaj nyugszik. Az eltávolítandó felső humusz, és iszaprétegek alatti agyagtalajok megfelelő alátámasztást biztosítanak az út felépítményéhez, megfelelő víztartalom mellett töltésanyagként felhasználhatók, de szikkasztásra alkalmatlanok. (Székesfehérvár déli összekötőút 2/a-2/b ütemeinek tanulmányterve 216. augusztus Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft.)

### **3.3.3. A fennálló környezeti konfliktusok, problémák leírása és mindezek várható alakulása, ha a terv nem valósulna meg**

A térségben jelentkező legfőbb környezeti konfliktus a közúti és vasúti közlekedésből eredő zajterhelés, és az elsősorban szintén közlekedési eredetű légszennyezés. A déli városrészek úthálózata túlterhelt, a gyakori forgalmi torlódások az érzékeny lakóterületeket sújtják. A déli gazdasági területek rossz megközelíthetősége miatt a teherforgalom kerülőutakra kényszerül, terhelve a belső úthálózatot.

A Déli összekötő úthálózat elmaradása esetén az alábbi hatásokkal kell számolni:

- a belső városrészek jelenleg is terhelt úthálózatai a várható forgalomnövekedés miatt ellehetetlenülnek, a terhelés tovább erősödik, megnő a légköri károsanyag kibocsátás és a zajterhelés;
- az úthálózat kiépítése kiemelt jelentőségű a térség gazdaságfejlesztése érdekében. A fejlesztés elmaradása a „Technopolis” és „Technológiai park” összesen közel 500 hektáros gazdasági zóna megvalósulását gátolná.
- a tervben szereplő csomópont átépítések elmaradása a közlekedés biztonsága ellenében hatna, a balesetveszélyes csomópontok fennmaradnak.

A városi és térségi kerékpárutak fejlesztésének elmaradása környezeti szempontból kedvezőtlen. A környezetbarát közlekedési mód biztonságos, kulturált feltételei korlátozottak maradnának.

### **3.4. A terv megvalósulásával közvetlenül vagy közvetve környezeti hatást kiváltó tényezők, okok, a következmények előrejelzése**

#### **3.4.1. Természeti erőforrás közvetlen igénybe vételét vagy környezetterhelést közvetlenül előidéző tényezők**

##### Termőföld más célú hasznosítása

A tervmódosítással járó új közlekedési utak építése részben termőföld, mezőgazdasági és erdőterületek igénybevételeivel, a termőföld, illetve mezőgazdasági és erdőterületek kismértékű csökkenésével történik, ugyanakkor a közlekedési területek mentén új beépítésre szánt területek nem kerülnek kijelölésre.

Az **1. számú módosításban jelzett új összekötő úthálózat elemeinek megépítése – részben átlagosnál jobb minőségű – termőföld felhasználással jár.** Jelentősebb termőföld igénybevételel a zöld mezős beruházásként tervezett „1” ütem és a távlatban tervezett „3” és „4” ütem nyomvonalainak megépülése jár– ugyanakkor ezen termőterületek kivonása a már hatályos területfelhasználási besorolások (gazdasági terület) miatt hosszabb távon elkerülhetetlen.

A talajerőgazdálkodási és termőtalajvédelmi szakvéleményt az engedélyezési és kiviteli tervekhez kapcsolódóan kell elkészíteni, mert a pontos nyomvonalak, a kapcsolódó műtárgyak helyének ismeretében határozható meg a

művelésből kivonni szándékozott talajok mennyisége, termőértéke és tápanyagviszonya, illetve hová és milyen körülmények között deponálhatók, hasznosíthatók az eltávolítandó talajok.

A tervi elemek megvalósulása csak kis mértékben jár természeti erőforrás közvetlen igénybevételével, nem okoz jelentős környezeti hatást.

#### Természetvédelmi kijelölésű területek érintettsége

A módosítási elképzelésekhez tartozó **tervezési területek egy kivétellel nem érintenek országos jelentőségű védett, vagy védelemre tervezett természeti területet, európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területet** (Natura 2000 területet), Országos ökológiai hálózat övezetét, illetve egyéb táj- és természetvédelmi szempontból jelentős területet.

**Legközelebbi országos jelentőségű természetvédelmi érték a Székesfehérvári Homokbánya Természetvédelmi Terület (TT), melynek legközelebbi távolsága a 2/B ütem nyugati végétől (a Sárkeresztúri úti csatlakozástól) mintegy 230 m.** A Sárkeresztúri úton folyó nagy forgalom valamint a TT erdőállománya miatt a vizsgált út építése, üzemeltetése sem lesz hatással a védett területre és látványkapcsolat sincs. **Natura 2000 védettségű területek a vizsgált nyomvonalak 4 km-es környezetében nincsenek, hatással nem kell számolni.** Helyi jelentőségű védett természeti területek vagy értékek sincsenek a közelben, mivel ezek Székesfehérvár MJV belterületén és a várostól É-ra találhatók.

Az **Országos ökológiai hálózat elemei közül a 2/B útszakasz keleti felétől délre, legközelebb mintegy 75 méterre a Hálózat legmagasabb rendű egysége, a magterület található.** Ez a mintegy 8 hektáros, amorf, amóbaszerű alakú terület szigetként ékelődik a környező szántóföldek közé. Mély fekvésű, lassú lefolyású, fűz és nyárfajok által dominált nedves környezet, de állandó vízfelületet nem találtunk. A környező területek felszíni csapadékvize gyűlik itt össze, ami elpárolog vagy a mélybe szivárog. A tervezett útszakasz és a magterület közötti távolság viszonylag nagy, a látványkapcsolat közvetlen előtérként (300 m-en belül) érvényesül, de **káros hatás, veszély vagy az élőhely megszűnése nem feltételezhető sem az építési, sem az üzemelési szakaszban.**

Az 5. számmal jelzett módosításhoz (**Székesfehérvár - Sárkeresztési várostérségi kerékpárút**) tartozó tervezési terület **részben bele tartozik az Országos ökológiai hálózat övezetének ökológiai folyosó övezetébe.** A módosítás (kerékpárút kijelölése) **természetvédelmi érdekeket nem sért,** a tervezett kerékpárút nyomvonalának a rendezési terveken való feltüntetésével szemben az előzetes véleményezési szakaszban a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság nem emelt kifogást.

A tervezett infrastruktúrafejlesztések értékes élővilágot nem veszélyeztetnek.

#### A tervezett infrastruktúra hálózati létesítmények mint tájképi elem

A tájképi szempontból meghatározóbb Déli összekötő úthálózat tervezett útnyomvonalainak és közvetlen környezetében tájképileg értékes tájelem vagy tájképvédelmi övezet nincs. A vizsgált terület nem része üdülőkörzetnek vagy kiemelt üdülőkörzetnek, gyalogos turistaút a közelben nem vezet. A **tervezett nyomvonalak többnyire meglévő földutak helyén illetve különböző területhasználatok határán vagy mezsgyéken vezet, természetközeli élőhelyet nem érint és minimális termőföldet (szántót) vesz majd igénybe.** Tájképvédelmi szempontból kedvező, hogy a tervezett nyomvonalak már meglévő vonalas létesítményekhez (meglévő utak, kerítések, árkok, légvezetékek) köthetők. A tervezett utak és csatlakozó létesítményeik a domborzat, a meglévő növényzet és építmények (főleg ipartelepek) miatt csak kis területről, és előtérként (azaz egy km-en belül) láthatók majd. Forgalmas útról, védett területről, lakóterületről nem vagy csak korlátozottan lesz látható a vizsgált útvonal megfelelő útfásítás kialakítása esetén.

A tervezett kerékpárutak tájképi szempontból nem lesznek meghatározók. A Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság előzetes véleménye szerint a **Székesfehérvár - Sárkeresztési várostérségi kerékpárút tervezett nyomvonala a tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezetébe tartozik.** Az Igazgatóság előzetes véleménye alapján a **kerékpárút kijelölése tájképvédelmi érdekeket nem sért,** a tervezett kerékpárút nyomvonalának a rendezési terveken való feltüntetésével szemben nem emel kifogást.

### 3.4.2. Közvetett módon környezeti hatást kiváltó tényezők és hatásaik

A tervezett infrastruktúra elemek közvetett környezeti hatása kedvezőnek mondható. A Déli összekötő úthálózat a jelenleg túlterhelt belső úthálózat tehermentesítését szolgálja, ez által az érzékeny lakóterületek zajterhelésének és a helyi légszennyezés csökkentését is.

A tervezett kerékpárutak nagyban javítják a környezetbarát közlekedési mód infrastrukturális feltételeit, a lakosság életminőségét. A gépjármű közlekedés rovasára a kerékpáros közlekedés arányának növelése a légszennyezés és a zajterhelés csökkenését vonja magával.

### 3.5. A terv megvalósítása esetén várható, a környezetet érő hatások, környezeti következmények előrejelzése

#### 3.5.1. Jól azonosítható környezet igénybe vételek, vagy terhelések

##### 3.5.1.1. A környezeti elemekre gyakorolt hatás (termőföldre, talajra, levegőre, vízre, élővilágra, épített környezetre, ez utóbbi részeként az épített és régészeti örökségre)

###### Földre, a földtani közegekre

A nagyobb termőföld igénybevétellel járó Déli összekötő úthálózat tervezési területén a talajok nagy része réti talajok, löszös üledékes felépítéssel. A területen talajszennyezés nincs regisztrálva.

A környezetvédelmi előírásoknak megfelelő technológiájú építésnek és üzemeltetésnek a talajra gyakorolt hatása nem jelentős mértékű. Az új közúti elemek létesítése üzemeltetése a vonatkozó előírások betartása mellett a talajszennyezés veszélye nélkül történhet.

A tervezett közlekedési létesítmények talajra vonatkozó **közvetlen hatásterülete** az építés által igénybe vett terület. Ezen a területen belül érheti közvetlen hatás a talajt az építés stádiumában, és ezen a területen belül érheti közvetlen szennyezés havária esetén az üzemelés időszakában. A kivitelezés során a nyomvonalak mentén nagy tömegű munkagépek elhaladásával, ennek következtében kedvezőtlen mértékű talajtömörődéssel, illetve taposási kárral kell számolni. A munkák befejezését követően, a munkaterület végleges átadását megelőzően el kell végezni az esetlegesen érintett mezőgazdasági területek rekultivációját, a talaj fellazításával, korábbi állapotának helyreállításával.

A talajok esetében a **közvetett hatásterületen** érzékelhető hatás nem várható.

###### Felszíni- és felszín alatti vizekre

A Közép-dunántúli Vízügyi Igazgatóság előzetes véleménye alapján a Déli összekötő úthálózat fejlesztési ütemeinek nyomvonalai közül a **2/b és a 4. ütem nyomvonalai érintik a Sóstói vízbázis 50 éves elérési idejű hidrogeológiai védőterületét**. A vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellétesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet 11. és 12.§-ában, valamint az 5. számú mellékletében felsorolt, az egyes védőterületi övezeteken kötelezően betartandó ingatlanhasználati korlátozásokkal összhangban kerülnek kidolgozásra a településrendezési eszközök. A jelenlegi ismeretek birtokában a nyomvonalvezetést érintően vízvédelmi szempontból kizáró ok nem merült fel.

A kerékpárutak létesítésének, korszerűsítésének megadott nyomvonalai vízbázisvédelmi területet nem érintenek.

Az utak és a kapcsolódó létesítményei felszíni vízvezetésének megoldása a létesítmények tervezése során biztosítható, nagyon fontos a gondos tervezés a vízbefogadók kijelölése, mert a felszíni talajok nem alkalmasak a vizek elszívárogtatására. A tervezett közútszakaszokon az útburkolatról lefolyó vizek esetleges tisztítása (pl. olajfogó

beépítése) szintén tervezési feladat, a csapadékvizek elvezetése, azok felszín alatti vizekre gyakorolt hatásának vizsgálata a vízjogi engedélyezési eljárásban vizsgálandó.

A tervezett létesítmények a felszíni és felszín alatti vízhasználatokra nincsenek jelentős hatással, a vízkészlet-gazdálkodást sem mennyiségileg, sem minőségileg nem befolyásolják.

A **felszíni vizek** esetében a közvetlen hatásterületet az építési munkák és a havária helyzetek határozzák meg. Ezen a területen a lefolyó csapadékvizekkel bemosódó felszíni szennyezések hatásai érvényesülhetnek. A **felszín alatti vizek** tekintetében **közvetlen hatásterület** nem jelölhető ki. A felszíni és felszín alatti vizek esetében a **közvetett hatásterületen** érzékelhető hatás nem várható.

#### Levegőre

A levegőminőséget lokálisan elsősorban a gépjárművek okozta emissziók határozzák meg. Az új nyomvonalakon az átmenő gépkocsi forgalom a jelenlegi alapállapothoz képest nyilvánvalóan légszennyezést okoz, azonban a közvetett hatást tekintve a jelenlegi utakról a forgalom mértéke csökken, tehát **a közvetett hatás, mindenképpen pozitív.**

A forgalmi viszonyok alakulásánál figyelembe kell venni a vasútállomás térségében tervezett intermodális csomópont projekt (a továbbiakban: IMCS) hatásait. A *Székesfehérvári Intermodális Regionális Közösségi Közlekedési Központ kialakítása - Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány* megállapításai alapján, az IMCS megvalósítása eredményeként a meglévő útvonalak közül közúti forgalom növekedésére lehet számítani az alábbi szakaszokon (a tanulmánytervben szereplő változatok környezeti hatását tekintve nincs érdemi különbség):

- Deák F. u.
- A Prohászka O. út Belváros és Horvát I. u. közötti szakasza
- A Horvát I. u. Prohászka O. út és Deák F. u. közötti szakasza
- A Béke téren a két, létesítendő körforgalom közötti szakasz
- A Széchenyi u. Új Váralja sor és Csíkvári utcai körforgalom közötti szakasza

A felsoroltakon túl jelentős forgalom-növekedés prognosztizálható az Új Váralja soron és a Mártírok útjának a déli tehermentesítő út bekötése és a Seregélyesi út közötti szakaszán is, ezen szakaszok mentén azonban a jelenlegi területhasználatok légszennyezettségi szempontból nem tekinthetők érzékenyek. A **déli tehermentesítő út megépítése és a Mártírok útjára történő bekötése összességében légszennyezettségi szempontból előnyösnek tekinthető, mivel az ez által tehermentesített, a vasúttól északra fekvő, légszennyezettségi szempontból érzékenyebb területeken javul a levegőminőség.**

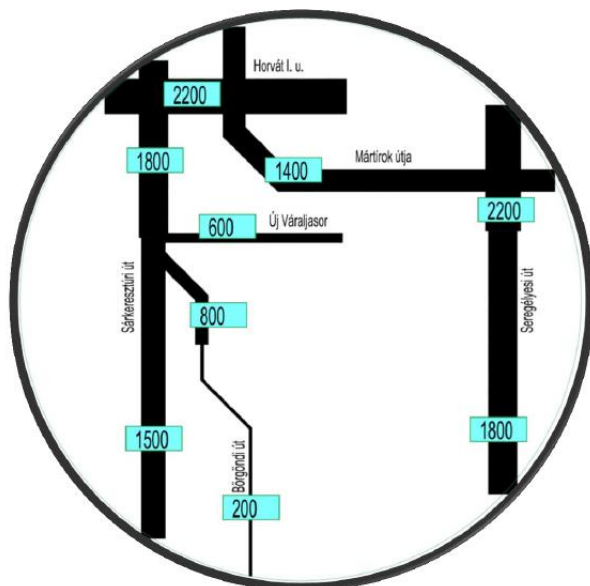
A közúti forgalom növekedését a várakozások szerint jelentős mértékben kompenzálja a járműállomány korszerűsödéséből adódó fajlagos emisszió-csökkenés. A fenti tanulmányterv keretében elvégzett közelítő terjedésszámítások alapján megállapítható, hogy a forgalom-növekedés és a fajlagos emisszió-csökkenés együttes hatásaként a meglévő megközelítési útvonalak mentén várhatóan nem következik be kritikus változás a légszennyezettségi állapotban. A legjelentősebb légszennyezettség-növekedés a Széchenyi utca Új Váralja sor és Csíkvári utcai körforgalom közötti szakasza mentén, az úttengelytől mintegy 14-17 m-re található lakóházaknál várható. Ez a kedvezőtlen légszennyezettségi változás a déli tehermentesítő út nyugati szakaszának – preferáltan egy ütemben történő – megépítéséig áll fenn, tehát várhatóan átmenetinek tekinthető.

Az építési gépjármű forgalomból eredő vonalas jellegű levegőszennyezés az építési időszak alatt átmeneti minimális levegőminőség-romlást eredményez, de ez – megfelelő felvonulási útvonalak kijelölésével – lakott és védett területeket kevésbé érint.

Az építéssel és üzemeltetéssel kapcsolatosan levegőtisztaság-védelmi szempontból a **közvetlen hatásterület** egy, a tervezett nyomvonalaktól számított 100-100 m széles sáv.

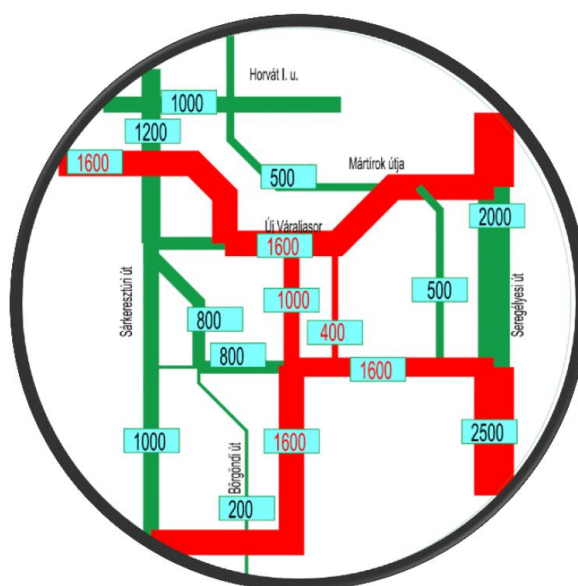
### Zajállapotra

Zajállapot szempontjából meghatározó hatással a tervezett **Déli összekötő úthálózat** bír – a **közvetlen hatásterületen negatív, a közvetett hatásterületet nézve azonban pozitív irányban befolyásolja a közlekedési zajterhelés szintjét**. A tervezett útfejlesztésekkel jelentősen lecsökken a Horvát István út és a Széchenyi út forgalma, mivel a kelet-nyugati átkötési viszonylatot átveszi az új déli összekötő úthálózat. Ennek mértékére – becsléssel – a Székesfehérvár déli összekötőút 2/a – 2/b ütemeinek tanulmányterve alapján a következő prognózis adható:



Fejlesztési terület körül haladó utak jelenlegi forgalmi adatai (egységjarmű/óra / felkerekítve)

(Forrás: Műszaki leírás Székesfehérvár déli összekötőút 2/a – 2/b ütemeinek tanulmánytervéhez, 2016.)



Új déli összekötő úthálózat megvalósulásával becsült forgalmi prognózis (egységjarmű/óra / felkerekítve)

(Forrás: Műszaki leírás Székesfehérvár déli összekötőút 2/a – 2/b ütemeinek tanulmánytervéhez, 2016.)

**A környezeti értékelés 1- számú mellékletét képezi a „Zajszámítási munkarész Székesfehérvár, déli összekötő út 2/A-2/B üteme tanulmánytervéhez”, melyet a Progressio Kft készített el. A zajszámítási munkarész megállapítása:**

**„A tanulmánytervben szereplő zajárnyékoló fal alkalmazása esetén a fejlesztés a zajterhelési határértékeknek megfelel.”**

**A 2/c ütem vasút mellett vezetett nyomvonala meglévő lakóterülethez közel került kijelölésre, ami várhatóan tovább növeli az alapvetően vasúti közlekedésből eredő zaj terhelését. A hatályos szabályozásban is biztosított nyomvonal az Eötvös utcai lakóterület közelségében, a nyugati szakaszon a lakótelkek határától csak néhány méterre halad. A „3” és „4” ütem nyugati nyomvonalszakasza meglévő és tervezett kertvárosias lakóterülethez (Őrhalmszőlők) közel halad, ugyanakkor e tekintetben csak helybiztosítása történik a szerkezeti terven, szabályozás nem. A lakóterületekhez közel eső útszakaszok továbbtervezés során kell vizsgálni a zajterhelés várható mértékét és a zajvédelmi beavatkozások (pl. zajárnyékoló létesítmények) szükségességét.**

A Székesfehérvári Intermodális Regionális Közösségi Közlekedési Központ kialakítása - Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány keretében vizsgált intermodális csomópont projekt (IMCS) jelentős hatással van a térség közötti

forgalmának alakulására. Bár nem tartozik a jelen tervmódosítás körébe, a megvalósításával távlatban várható hatásokat figyelembe kell venni a Déli összekötő úthálózat elemeinél is. Az IMCS megvalósításával a meglévő megközelítési útvonalakon prognosztizált forgalom-növekedésből adódó zajterhelés változás előrejelzéséhez az érintett útszakaszokon kijelölt immissziós pontokra kiszámították a 2018-ban VELE és NÉLKÜLE állapotban várható közlekedési eredetű zajterhelést. A számított zajterhelések alapján, a jelen tervezéssel érintett terület, meglévő közlekedési létesítményeire vonatkozóan a 2018-as VELE és NÉLKÜLE állapot összehasonlításáról a következő megállapítások tehetők:

- A vizsgált szakaszok többségén a VELE állapotban alacsonyabb zajterhelés várható, amelynek oka a déli tehermentesítő út hatása.
- A jelenleginél magasabb zajterhelés a Prohászka O. út Belváros és Horvát I. u. közötti szakaszán; a Deák F. u. Belváros és Horvát I. u. közötti szakaszán; a Horvát I. u. Prohászka O. út és Deák F. u. közötti szakaszán; továbbá a Béke téren, a tervezett két, körforgalom közötti szakaszon várható, de a kritikus immissziós pontokon a várható terhelés többnyire a határérték alatt marad.
- A Széchenyi utca Új Váralja sor és Csíkvári utcai körforgalom közötti szakaszán mind a nappali, mind az éjjeli terhelés magasabb a VELE állapotban, és az ezen a szakaszon kritikusnak tekintett immissziós ponton mind a VELE, mind a NÉLKÜLE állapotban meghaladja a terhelés a nappali, illetve az éjjeli határértékeket, az éjjeli esetben a meghaladás jelentősnek tekinthető. Ez a kedvezőtlen zajterhelési változás a déli tehermentesítő út nyugati szakaszának – preferáltan egy útemben történő – megépítéséig áll fenn, tehát várhatóan átmenetinek tekinthető.

A tervezett közúti létesítmények építésével és üzemelésével kapcsolatos zajterhelés közvetlen hatásterületének a zaj helyi terjedését befolyásoló adottságokat figyelembe véve, a nyomvonalak kb. 100-100 m-es környezete tekinthető.

Közvetett hatásterületként a közvetlen hatásterületen túli területek, a fejlesztés által tehermentesített, befolyásolt terület, végső soron a város teljes területe tekinthető.

#### Épített környezetre (építészeti és régészeti örökség)

A Déli összekötő úthálózat 2/c ütemének kialakítása, a Széchenyi utca keresztezésénél meglévő épületek bontását teszi szükségessé, a hatályos szabályozási tervvel összhangban. Az érintett épületek nem állnak műemléki védelem alatt.

**A Székesfehérvár MJV teljes közigazgatási területére a Kulturális Örökségvédelmi Hatástanulmány 2010-ben készült el (Csutiné Schleer Erzsébet), melyet Székesfehérvár MJV Önkormányzat Közgyűlése a 810/2010 (XII.9) számú határozattal hagyott jóvá.**



A Kulturális Örökségvédelmi Hatástanulmány a város teljes közigazgatási területére készült, az alábbiak szerint - városrészenként - külön kötetben:



1. TÖRTÉNELMI BELVÁROS
- 2-3. FELSŐVÁROS és C./ KÜLTERÜLETI RÉSZ
4. PALOTAVÁROS
5. VIZIVÁROS
6. ALMÁSSY-TELEP és környéke
7. BÚRTELEP, VASÚTVIDÉK, TÓVÁROSI LAKÓNEGYED és környéke
8. MAROSHEGY és F./ KÜLTERÜLETI RÉSZ
9. ALSÓVÁROS, SÓSTÓ
10. VÁRALJA SOR, ÓRHALMISZŐLŐK és I./ KÜLTERÜLETI RÉSZ
11. RÁCHEGY és környéke
12. ÖREGHEGY
13. FEKETEHEGY, SZÁRAZRÉT és D./ , E./ KÜLTERÜLETI RÉSZEK
14. VIDEOTON IPARI PARK és környéke és B./ KÜLTERÜLETI RÉSZ
15. KÖFÉM, ALBA IPARI ZÓNA és környéke és J./ KÜLTERÜLETI RÉSZ
16. IKARUSZ, SÓSTÓI IPARI PARK és G./ KÜLTERÜLETI RÉSZ
- 17-18. CSALA, 18. KISFALUD és A./ KÜLTERÜLETI RÉSZ
19. BÖRGÖND és H./ KÜLTERÜLETI RÉSZ

Fejér Megyei Kormányhivatal örökségvédelmi hatáskörében eljáró Székesfehérvári Járási Hivatala örökségvédelem egyeztetési szakterületet érintően a településrendezési eszközök módosításával kapcsolatosan a korábban készült örökségvédelmi hatástanulmányt aktualizálni kell az örökségvédelmi bírságról szóló 191/2001. (X. 18.) Korm. rendelet módosításáról szóló 446/2015. (XII. 28.) Korm. rendelet tartalma szerinti műemlékek átsorolásának figyelembevételével. Mivel a régészeti lelőhelyek előkerülése folyamatos, így javasolt a rendezés alá vont területet érintően az örökségvédelmi hatástanulmány munkarész kiegészítése.

#### *Műemléki védettség*

A Palotai úti kerékpárutat kis mértékben műemléki környezettel érintett. A meglévő nyomvonalon, a burkolat szélesítésével történik a kerékpáros és a gyalogos forgalom biztonságos szétválasztása, mely a műemléki környezetre hatást nem gyakorol.

#### *Régészeti védettség*

Székesfehérvár közigazgatási területén a Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ Nyilvántartási Irodája által vezetett hatósági nyilvántartás alapján 295 db. régészeti lelőhely található. A közhiteles nyilvántartás alapján a módosítással érintett területeken több nyilvántartott régészeti lelőhely található, amelyek beruházással való fejlesztésénél a korábban készült örökségvédelmi hatástanulmányban írtakat figyelembe kell venni. **A régészeti lelőhelyek a Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ (településrendezési eszközök teljes felülvizsgálatához megküldött) adatszolgáltatásának megfelelően kerültek a településrendezési eszközökben ábrázolásra.**

### **3.5.1.2. A környezeti elemek rendszereire, folyamataira, szerkezetére, különösen a tájra, településre, klímára, természeti (ökológiai) rendszerre, a biodiverzitásra gyakorolt hatás**

A Déli összekötő úthálózat tervezett útnyomvonalai meglévő földutak helyén, illetve különböző területhasználatok határán vagy mezsgyéken vezet, természetközeli élőhelyet nem érint és minimális termőföldet (szántót) vesz majd igénybe. A tervezett útépitési munkáknak a meglévő útszéli fák-cserjék többsége áldozatul esik, kivágásra kerül, de kis mennyiségük és a kedvezőtlen fajösszetétel miatt táj-, illetve természetvédelmi konfliktust nem okoz és útfásítással pótolható. Az új nyomvonalak esetében meg kell említeni azok izolációs hatását, amely – tekintve az utak tervezett keresztmetszeti kialakítására és a térség alacsony természeti értékességére – elfogadható mértékű.

Az útszéli növényzet (fák, cserjék) gyakori madárfajoknak adnak, adhatnak otthont, de állományuk bizonyosan csekély, maximum néhány fészkelő pár. A meglévő fák/cserjék irtása esetén ez a fészkelési lehetőség megszűnik, de szintén megfelelő útfásítással pótolható.

Országos erdőállomány adattárban nyilvántartott, erdőtervezett erdőt a Déli összekötő úthálózat 1/a ütem nyomvonala érint (43/A2 jelű erdőrészlet). A kieső erdőterület pótlása pótlásáról, csereerdő kijelöléséről gondoskodni szükséges.

A tervezett új közútszakaszok és kerékpárutak üzemeltetésének nincs jelentős hatása a környezeti elemek rendszereire, folyamataira, szerkezetére, különösen településre, klímára, természeti (ökológiai) rendszerre, a biodiverzitásra.

### **3.5.1.3. A Natura 2000 területek állapotára, állagára és jellegére, valamint a területen lévő élőhelyek és fajok kedvező természetvédelmi helyzetének megmaradásának, fenntartásának, helyreállításának, fejlesztésének lehetőségeire gyakorolt hatás**

A tervezéssel érintett területek, a tervezett nyomvonzszakaszok Natura 2000 területet nem érintenek.

### **3.5.1.4. Az érintett emberek egészségi állapotában, valamint társadalmi, gazdasági helyzetében – különösen életminőségében, kulturális örökségében, területhasználata feltételeiben – várhatóan fellépő hatások**

#### Az emberek egészségére, életminőségére gyakorolt hatások

A tervezett változtatás, a tervezett létesítmények csak a legszükségesebb mértékű termőföldkivonással valósul meg, így az emberek egészséges életét szolgáló természetes élettér is csak a legszükségesebb mértékben csökken. Az egyes nyomvonzszakaszoknál igénybevételre tervezett fászszerű növényállomány pótlása helyben biztosítható. A tervmódosítások következtében megteremtődik a déli településrészek gyorsabb, biztonságosabb megközelíthetősége, ami egyben a belső területek tehermentesítését szolgálja, ezzel közvetve a lakosság életminősége is javulhat.

Az új közlekedési infrastruktúra elemek létesítésére vonatkozó környezetvédelmi szabályok és biztonsági előírások pontos betartása mellett a tervezett módosítások nem jelentenek kockázatot a környező lakosság egészségi állapotára, a lakókörnyezet és a természeti környezet jó minőségére.

#### Társadalmi, gazdasági helyzetre gyakorolt hatások

A változtatások érezhető, kedvező hatást eredményeznek:

- a lakossági szolgáltatásokra, közlekedési lehetőségekre, különösen a kerékpárutak kialakításával, fejlesztésével érintett népesség életminőségére;
- a meglévő és tervezett gazdasági területek javuló közúti megközelítésére és ezzel a gazdasági tevékenységek bővítésére, élénkítésére;

- a gazdasági területek javuló közúti megközelíthetőségével a közöttük lévő kapcsolatok erősítésére, az áruszállítás számára kedvezőbb útvonalak biztosítására;
- a meglévő és tervezett gazdasági területek javuló közúti megközelítésére és ezzel a gazdasági tevékenységek bővítésére, élénkítésére, helyi foglalkoztatás növelésére.

A Déli összekötő úthálózat fejlesztések az ipar térbeli szerkezetének változását, a gazdasági területek bővülését eredményezheti a térségben.

**Közvetlen környezeti hatások összefoglalása a Déli összekötő úthálózat 2/a-2/b ütemeire vonatkozó tanulmányterv alapján:**

(Forrás: Székesfehérvár déli összekötőút 2/a-2/b ütemeinek tanulmányterve – Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft., 2016. augusztus)

*A tervezett beruházás környezetterheléséből várható hatások mértéke*

Környezeti elem	Megvalósítás	Üzemelés	Felhagyás*
Levegő	átmeneti	elviselhető	átmeneti
Víz	nincs	elviselhető	nincs
Talaj	átmeneti	megszüntető	javító
Élővilág	megszüntető	javító	megszüntető
Épített környezet	átmeneti	javító	átmeneti

*\*A beruházás során megépítendő utak várható élettartama legalább 50-60 év. A létesítményekkel kapcsolatban felhagyás, illetve megszüntetés a belátható időn belül nem várható.*

„A hatások előzetes becslése, a tevékenység szakaszaiként elkülönítve és az esetlegesen környezetterhelést okozó balesetek vagy meghibásodások előfordulási lehetőségeire figyelemmel megállapíthatjuk, hogy **környezetterhelést okozó baleset, vagy kockázat valószínűsíthető.**

A zajkibocsátás és zajterhelést, és a hulladékok keletkezését, mint ható tényezőket vizsgálva, **a hatás elviselhetőnek minősíthető.**”

*A környezetterhelés várható mértékének becslése*

Környezeti elemek	Hatótényezők	Közvetlen hatás	Hatásfolyamat, Közvetett hatások	Egyesített hatásterület
Levegő	Létesítés	Gépjárművek kibocsátásai	Kibocsátott szennyezőanyagok terjedése	A nyomvonalal érintett területsáv mentén
	Megvalósítás	Gépjárművek, légszennyezőanyag kibocsátásai		Az utak közvetlen közelében
	Felhagyás	Gépjárművek kibocsátásai		A nyomvonalal érintett területsáv mentén
Vizek	Létesítés	Csapadék keletkezése vizek	Keletkezett csapadék vizek elvezetése	A vízelvezető árkok nyomvonala
	Megvalósítás			
	Felhagyás			
Föld	Létesítés	Földmunkák	Kitermelt föld kezelése	A nyomvonalal érintett területsáv
	Megvalósítás	-	-	-
	Felhagyás	Földmunkák	Kitermelt föld kezelése	A nyomvonalal érintett területsáv
Épített környezet	Létesítés	-	-	-
	Megvalósítás	Nem releváns	Nem releváns	Nem releváns
	Felhagyás	-	-	-
Élővilág	Létesítés	Földmunkák	Élőhelyek megszűnése	A fejlesztéssel érintett nyomsávok határain belül
	Megvalósítás		Új élőhelyek keletkezése	
	Felhagyás	Földmunkák	Élőhelyek megszűnése	
Hulladék	Létesítés	Hulladékok keletkezése	Hulladékok kezelése	A fejlesztéssel érintett nyomsávok határain belül
	Megvalósítás			
	Felhagyás	Hulladékok keletkezése		
Zaj	Létesítés	Munkagépek,	Zajterhelés	A fejlesztéssel érintett nyomsávok
	Megvalósítás	gépjárművek zajhatása		határain belül
	Felhagyás			

„A tervezett nyomvonal kialakításához a környezeti szempontokat vizsgálva kizáró ok nem várható.”

### **3.5.2. A közvetett módon hatást kiváltó tényezők hatásai**

#### **3.5.2. 1. Új környezeti konfliktusok, problémák megjelenése, meglévők felerősödése**

A Déli összekötő úthálózat fejlesztése közvetett módon a gazdasági területek bővülését eredményezheti a térségben, a **településszerkezeti tervben már szereplő** „Technopolis” 400 ha és „Technológiai park” 82 ha tervezett területének feltárásával. Az ipari-gazdasági fejlesztések megvalósulásának várható hatásai a térségben:

- jelentős termőföld csökkenés;
- a meglévő foltszerűen fennmaradt élőhelyek izolációja, esetleg pusztulása;
- növekvő gépjármű forgalmát, ami a zajterhelés, légszennyezés növekedésével járhat;
- üzemi létesítmények emissziója;
- havária helyzetek kockázatának növekedése.

**Jelen tervmódosítás során új beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre, így a tervezett gazdasági fejlesztési térség részletes környezeti szempontú értékelése sem aktuális.**

#### **3.5.2. 2. A helyi adottságoknak megfelelő optimális térszerkezettől, területfelhasználási módtól való eltérés fenntartására vagy létrehozására**

A Déli összekötő úthálózat fejlesztése közvetett módon a gazdasági területek bővülését eredményezheti a térségben, a jelenleg mezőgazdasági dominanciájú tájhasználat, területfelhasználás fokozatos átalakulását ipari- és **kereskedelmi-, szolgáltató** gazdasági területté.

Ugyanakkor jelen tervmódosítás nem teremt lehetőséget a tájhasználat megváltoztatására, építési jogokat nem keletkeztet a tervezett gazdasági zónában.

#### **3.5.2.3. A táj eltartó képességéhez alkalmazkodó helyi társadalmi-kulturális, gazdasági-gazdálkodási hagyományok gyengítése**

A tervben szereplő közlekedési infrastruktúra fejlesztések társadalmi-kulturális, gazdasági-gazdálkodási hagyományok megtartása szempontjából kevésbé relevánsak. A Déli összekötő úthálózat fejlesztése közvetett módon a gazdasági területek bővülését eredményezheti a térségben, ami az érintett területen a hagyományosan mezőgazdasági művelés háttérbe szorulásával jár. Ugyanakkor jelen tervmódosítás nem teremt lehetőséget a tájhasználat megváltoztatására, építési jogokat nem keletkeztet a tervezett gazdasági zónában.

#### **3.5.2. 4. A természeti erőforrások megújulásának korlátozása**

A tervezett új közlekedési létesítmények szűkebb környezetével érintett termőföld-terület végleges más célú hasznosításával, termelés alóli kivonásával történik. Ezen kisebb termőterület-részekben a talaj, mint természeti erőforrás megújulását a létesítmények meglétének végezetéig korlátozzák.

#### **3.5.2. 5. A nem helyi természeti erőforrások jelentős mértékű használata vagy a helyi természeti erőforrások túlnyomóan más területen való hasznosítása**

Nem helyi természeti erőforrások használata tekintetében a tervezett közútszakaszok és kerékpárutak megvalósításához szükséges nyersanyagokat - a töltések útalapok, burkolatok építőanyagait kell megemlíteni. A helyi természeti erőforrások más területen való hasznosítása sem történik a tervezett infrastruktúra létesítmények kiépítése kapcsán.

### 3.6. A környezeti következmények alapján a terv értékelése

A tervezett közlekedési fejlesztések megvalósításához szükséges termvmódosítás a várható kedvezőtlen környezeti hatások minimalizálása érdekében a tervi előzmények és a környezetvédelemért felelős államigazgatási szervek előzetes véleményeinek figyelembe vételével készült. A megismert környezeti következmények alapján a terv megvalósítása a **várható környezeti hatásokat értékelve környezetvédelmi és értékvédelmi szempontból elfogadható, és közvetett hatásait figyelembe véve inkább kedvező.**

A tervezett kerékpárutak kialakítása csak átmenetileg, az építés fázisában jár számottevő környezeti hatással. A létesítmények természetre, tájra, környezetre való hatása elhanyagolható mértékű.

A Déli összekötő úthálózat kialakítása, fejlesztése jelentősebb környezeti hatással jár, a közvetlen hatásterületen a hatások kis mértékben kedvezőtlenek, de a közvetett hatásterületet tekintve kedvezőek. A tervezett fejlesztés indokolt és elfogadható mértékű.

Természeti erőforrás közvetlen igénybevételét vagy környezetterhelést közvetlenül előidéző tényezők a Déli összekötő úthálózattal összefüggésben:

- területfoglalás, kisebb kiterjedésű mezőgazdasági területek és erdőterület művelésből történő kivonása, a tervezett új közlekedési létesítmények elhelyezéséhez az érintett termőterületek végleges más célú hasznosítása történik, a termőföld mennyisége kis mértékben csökken;
- az új nyomvonalszakaszok izolációs hatása, élőhelyek feldarabolása csekély mértékű – értékes élőhelyet, védett természeti területet nem érintenek.
- a létesítmények fizikai megjelenése, tájképre gyakorolt hatása - kevésbé meghatározó a domborzati viszonyok miatt;
- régészeti lelőhelyek érintettsége az építés helyén;
- közvetlen hatásterületen a forgalomnövekedés, ami fokozottabb zajterheléssel és légszennyező anyag kibocsátással jár. Konfliktusos elemként a 2/c ütem és a „3” és „4” ütem lakóterületekhez közel vezetett nyomvonalai értékelhetők.

### 4. A TERV MEGVALÓSÍTÁSA KÖVETKEZTÉBEN VÁRHATÓAN FELLÉPŐ KÖRNYEZETRE KÁROS HATÁSOK ELKERÜLÉSÉRE VAGY CSÖKKENTÉSÉRE VAGY ELLENTÉTELEZÉSÉRE VONATKOZÓ, A TERVBEN SZEREPLŐ INTÉZKEDÉSEK KÖRNYEZETI HATÉKONYSÁGÁNAK ÉRTÉKELÉSE, JAVASLATOK EGYÉB SZÜKSÉGES INTÉZKEDÉSEKRE

A terv tartalma megfelelő a módosítások megvalósulása következtében várható jelentős környezeti hatásoknak az elkerülésére. A terv a vonatkozó jogszabályi előírások, a környezetvédelmi szempontú megalapozó vizsgálatok és tanulmányok, valamint az egyeztetésekbe bevont államigazgatási szervek releváns véleményeinek figyelembe vételével készült.

A tervezett közlekedési infrastruktúra elemek nyomvonalának kijelölésekor alapvető szempont volt:

- a termőföld lehető legminimálisabb igénybevétele, és lehetőség szerint az átlagosnál rosszabb minőségű termőföldek igénybevétele – a nyomvonalak jelentős része meglévő (föld)utak, mezsgyék mentén jelöltek;
- a kerékpárutak szintén meglévő közúti nyomvonalak mentén, vagy meglévő földutakon kerültek kijelölésre;
- szempont volt az értékes élőhelyek „elkerülése”, a meglévő növényállomány lehető legnagyobb mértékű megóvása:

- a tervezett utak, kerékpárutak védett természeti területet, ökológiai hálózat elemét vagy egyéb értékes, jelentős élőhelyet nem érintenek;
- *erdőterület igénybevételével csak az 1/a ütem kialakítása jár, az érintett 43/A2 jelű mezővédő erdősávnál kieső faállomány, erdőterület pótlása helyben biztosítható – és biztosítandó a létesítés időszakában . Az 1/a terület nem része a jelenlegi módosítási területeknek.;*
- a tervezett összekötő úthálózat a jelenleg terhelt belsőbb területek, lakóterületek tehermentesítését szolgálják, így közvetve mérséklik a lakossági zajérintettséget. A nyomvonalak úgy kerültek kijelölésre, hogy védendő funkcióktól, építményektől lehetőleg megfelelő távolságra essenek. Lakóterületektől száz méteren belüli távolságra két tervezett nyomvonal került kijelölésre:
  - 2/c ütemben a vasút mellett vezetett út épül, amely a Széchenyi utat külön szintben keresztezi egy felüljáróval, itt az Eötvös utcai lakótelkektől néhány méterre, a vasútvonallal párhuzamosan vezet a nyomvonal. A zajvédelmi létesítmények kialakításának szükségessége a továbbtervezés fázisában vizsgálandó.
  - a „3” és „4” ütem nyugati nyomvonalszakasza szintén meglévő és tervezett kertvárosias lakóterülethez (Őrhalmiszőlők) közel halad, ugyanakkor e tekintetben csak helybiztosítása történik a szerkezeti tervben, szabályozás nem. A zajvédelmi létesítmények kialakításának szükségessége a továbbtervezés fázisában itt is vizsgálandó.

A terv megvalósítása, az építésengedélyezés során a jelentős környezeti hatások elkerülését, csökkentését szolgáló szabályozási elemek érvényesítése lehetővé teszi a fejlesztéseknél a környezetvédelmi követelmények teljesítését. A szabályozás hatékonysága ugyanakkor jelentősen függ az építmények engedélyezési terveitől és a kivitelezés sajátosságaitól.

A településen a környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy:

- a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézzen elő,
- megelőzze a környezetszennyezést,
- kizárja a környezetkárosítást,
- megszüntesse, de legalább enyhítse a meglévő ártalmakat és szennyezéseket.

#### Levegőminőség

A tervezett közutak kialakításával egy időben, azok mentén - részben a kivágásra kerülő faállomány pótlásaként – növénytelepítésről kell gondoskodni. Az út menti zöldsávok megfelelő intenzitás esetén jótékonyan befolyásolhatják a mikrokörnyezetük állapotát, szennyező-anyag megkötő képességük révén a levegő minőségét.

A kerékpárút hálózat fejlesztése hozzájárul a városi gépjárműforgalom csökkentéséhez, ezért fontos, hogy vonzó alternatívát nyújtsanak (kapcsolódó infrastruktúra fejlesztése), és bekapcsolásra kerüljenek a városi közlekedési hálózatba.

A Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárút két nyomvonalváltozata közül az erdészeti üzemtervvel érintett erdőterületet keletről elkerülő, kisebb élőhely-zavarással járó nyomvonal szabályozása és kialakítása javasolt.

#### A talaj, a felszíni- és a felszín alatti vizek minőségének védelme

A tervezett útépítések során elkerülhetetlen a talaj bolygatása, pusztulása, ugyanakkor az értékes talajréteg szakszerű letermelése, deponálása és más helyen történő felhasználása esetén csökkenthető a kedvezőtlen hatás mértéke.



A Déli összekötő úthálózat tervezési területének felszíni vízfolyása a Basa árok, melyet keresztes a tervezett útvonalak nyomvonala. A Sós tó rehabilitációjával a Basa árok vizét bevezetik a tóba, tehát a vízfolyás keresztesítésénél az esetleges vízszennyezést meg kell akadályozni. A tervezésnél a megelőző intézkedéseket számba kell venni.

A Sóstói vízbázis közvetlen közelében, illetve részben érintve a város területe felszín alatti vizek szennyeződés érzékenységi besorolása szempontjából a 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet melléklete alapján „érzékeny terület”. A város területe alatt elhelyezkedő felszín alatti vízkészlet védelme mind mennyiségi, mind minőségi szempontból a város egyik kiemelkedő feladata.

A Közép-dunántúli Vízügyi Igazgatóság előzetes véleménye alapján a Déli összekötő úthálózat fejlesztési ütemeinek nyomvonalai közül a 2/b és a 4. ütem nyomvonalai érintik a Sóstói vízbázis 50 éves elérési idejű hidogeológiai védőterületét. A *vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről* szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet 5. számú mellékletének megfelelően az utakat csak vízzáróan burkolt csapadékvízárók-rendszerrel szabad kialakítani.

A nyomvonalak tervezése során az útburkolatról lefolyó vizek esetleges tisztítása (pl. olajfogó beépítése) tervezési feladat, a csapadékvizek elvezetése, azok felszín alatti vizekre gyakorolt hatása a vízjogi engedélyezési eljárásban vizsgálandó.

Székesfehérvár nyugati része (Feketehegy, Szárazrét, Maroshegy) 04.05. Cece-Ősi belvízvédelmi öblözetbe esik, ezért *a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról* szóló 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet vonatkozó előírásait figyelembe kell venni.

#### Élővilágra, ökológiai rendszerekre és a tájra gyakorolt hatások

A tervezett közutak kialakításával egy időben, azok mentén - részben a kivágásra kerülő faállomány pótlásaként – növénytelepítésről kell gondoskodni. A megfelelő védősávok kialakítása a létesítmények tájbaillesztése mellett új élőhelyként kell, hogy szolgáljanak.

**A terv megvalósítása a környezeti hatások elkerülését, csökkentését szolgáló településszerkezeti és szabályozási elemek, a környezetvédelmi követelmények érvényesítése esetén nem okoz jelentős környezeti konfliktust. Az építési engedélyezési tervek készítése és a kivitelezés számára megfogalmazott környezetvédelmi tartalmú és célú előírások betartása esetén a közlekedési infrastruktúra fejlesztéssel járó környezetterhelések minimalizálhatók, illetve kompenzálhatók.**

#### **5. JAVASLAT OLYAN KÖRNYEZETI SZEMPONTÚ INTÉZKEDÉSEKRE, SZEMPONTOKRA, MELYEKET A TERV ÁLTAL BEFOLYÁSOLT MÁSTERVENBEN FIGYELEMBE KELL VENNİ.**

A településrendezési eszközök keretét szabnak a tervezett fejlesztések megvalósíthatóságához. Az egyes fejlesztések, létesítések környezetvédelmi megfelelőségének igazolásához a településrendezési terv szintjén nem áll mindig rendelkezésre részletes információ – jelen esetben több, a tervezett közlekedési fejlesztésekkel kapcsolatosan készült tervelőzmény, tanulmányterv állt rendelkezésre.

A településrendezési eszközök által biztosított területhasznosítási, fejlesztési lehetőség megvalósítása nem kötelező, így a megvalósítás időbeni eltolódása az adott fejlesztési keretek között is hozhat olyan új elemeket, amelyek környezetvédelmi szempontú megítélése más lehet, mint az eredetileg tervezett fejlesztésnek. Mindezeket figyelembe véve, a vonatkozó magasabb rendű jogszabályok előírásainak megfelelően elkészített

településrendezési eszközöknek a környezetvédelmi szempontok alapján is keretet kell biztosítani a tervezett fejlesztések számára.

Az építésre igénybe vett területen kívül a mezőgazdasági művelés alatt álló területeken a **talaj** semmilyen módon nem károsodhat. A mezőgazdasági művelés alól véglegesen kivonásra kerülő területekről az ott meglévő humuszos termőréteget a tényleges vastagságnak megfelelően maradéktalanul meg kell menteni. Különös figyelemmel kell lenni az eltérő humuszos termőréteg vastagságokra. Eredeti rendeltetésének megfelelő felhasználásáig deponálni kell a humuszos talajt. Meg kell óvni az elmosódástól, elsodródástól és szükség szerint mechanikai eljárással gyommentesen kell tartani.

A felszín alatti vizek szennyeződés érzékenysége miatt a fontos a **csapadékvíz-elvezetés hálózatának** biztonságos kialakítása és folyamatos karbantartása.

Az új közlekedési létesítményeket úgy kell tervezni, hogy a **környezeti zaj és rezgés elleni védelem** egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet előírásait valamint a zaj és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008 (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet határértékei biztosíthatóak legyenek a védendő objektumoknál. A lakóterületek felé eltelepítendő védőfásítások sűrű állományt képező kialakítása, esetleg zajárnyékoló falak létesítése válhat szükségessé a zajkonfliktus kiküszöbölésére.

A tervezett úthálózat részben már meglévő utak nyomvonalán tervezett. A bontás során jelentős mennyiségű **inert hulladék** (bontási, építési hulladék) keletkezése várható, amelyek (helyben történő) hasznosítása javasolt a hulladékról szóló törvény vonatkozó előírásainak megfelelően.

## **6. A TERV MEGVALÓSÍTÁSA KÖVETKEZTÉBEN FELLÉPŐ KÖRNYEZETI HATÁSOKRA VONATKOZÓ MONITOROZÁSI JAVASLATOK**

A környezeti értékelés alapján a tervezett közlekedési létesítmények építése és üzemeltetése következtében nem várhatók jelentős kedvezőtlen környezeti hatások. A Déli összekötő úthálózat kiépülése a térség forgalmi rendszerében okoz jelentős, várhatóan kedvező változásokat. A forgalom és a kritikus zajterhelés alakulásának nyomon követésére megfelelő eszköz az ötévente felülvizsgálandó stratégiai zajtérkép.

## 7. KÖZÉRTHETŐ ÖSSZEFOGLALÓ

### 1. A terv céljainak, tartalmának összefoglaló ismertetése

#### A terv célja:

A rendezés célja egyrészt a Székesfehérvár MJV Önkormányzat Közgyűlése 355/2016.(V.27.) számú határozatában rögzített „Déli összekötő úthálózat”, másrészt **egyes** kerékpárforgalmi létesítmények **területbiztosítása**. A településszerkezeti terv területfelhasználása nem módosul, a változás a vonalas közlekedési és járulékosan a közmű infratraktúra elemeket, a gyűjtőút és kerékpárút hálózatot érinti.

A tervmódosítás kiterjed az alábbiakra:

- a 17/2004. (II.12) sz. Kgy. határozattal elfogadott Székesfehérvár Megyei Jogú Város Szerkezeti Terve;
- Székesfehérvár Megyei Jogú Város külterületének valamint egyes belterületi területrészeinek szabályozási tervéről és helyi építési szabályzatáról szóló 7/2004. (II.24.) önkorm. rendelet;
- Székesfehérvár Megyei Jogú Város Ráchegy szabályozási tervéről és helyi építési szabályzatáról szóló 34/2007. (XI.30) önkorm. rendelet.

#### A terv tartalma:

### 1. **számú módosítás: Déli összekötő úthálózat**

A Székesfehérvár MJV Önkormányzat Közgyűlése a 339/2010. (V.27.) határozatával elfogadott Székesfehérvár Közlekedésfejlesztési koncepcióját a Déli összekötő fejlesztési ütemei nyomvonalainak kijelölésére vonatkozóan módosította a 355/2016.(V.27.) számú határozatával. A tervezett úthálózat rendszerét, ütemezését az alábbi ábra tartalmazza:



Az úthálózat kialakításának célja, várható eredményei:

- „0” ütem: Öreghegy, Ráchegy területekről el lehet jutni a déli városrészekbe a Belváros elkerülésével.
- „1” ütem: a városközpontból új kapcsolat biztosítása az elkerülő útra, ami elsősorban a Széchenyi út, és Palotai út forgalmát csökkentheti.
- „2” ütem: a kimerült Budai út kiváltása a Széchenyi út - Új Váralja sor - Seregélyesi út nyomvonal menti közlekedési tengelyével, illetve ipari területek és négy ipari park áru- és személy-forgalmi kapcsolatokba való alternatív bekötését, illetve kiszolgálását. A 2/c ütem fejlesztés eredményeként a Jancsár háromszög úthálózatán is csökkenhet a forgalom, és az „1” ütemmel együtt a Palotavárosiak is új lehetőséget kapnak a délkeleti célpontok eléréséhez.
- „3” és „4” ütem: M7-es autópályával párhuzamos újabb összeköttetést biztosít az Alba Ipari Zóna és a Sóstó Ipari Park között, csatlakozást biztosítva a Börgöndi útnak, valamint a Váralja sori ipari területnek. (Hosszú távú fejlesztések – csak nyomvonal biztosítás és a technopolis úthálózata módosul.)

2. számú módosítás: Mártírok útja II. ütem és Seregélyesi úti kerékpárút

A rendezéssel megvalósulhat az Alba Ipari Zóna biztonságos kerékpáros megközelíthetősége.

3. számú módosítás: Területi hatály módosítás

Az 1. és 2. sz. módosítások szabályozása miatt Seregélyesi út – Adonyi út – Bicskei vasút által határolt terület átkerül a Székesfehérvár Megyei Jogú Város külterületének, valamint egyes belterületi területrészeinek szabályozási tervéről és helyi építési szabályzatáról szóló 7/2004. (II.24.) sz. önk. rendelet területi hatálya alá.

4. számú módosítás: Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárút

A rendezéssel megvalósulhat a Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárút, melyet Fejér Megye Területrendezési terve is tartalmaz térségi jelentőségű kerékpárútként.

5. számú módosítás: Székesfehérvár - Sárkeresztési várostérségi kerékpárút.

A rendezéssel megvalósulhat Székesfehérvár és Sárkeresztés biztonságos kerékpáros közlekedési kapcsolata, valamint a Horgászdűlő bekötése a város kerékpáros közlekedésébe. A Keresztöltés eddigi zsák jellege helyett összekötő szerepet kap a Móri és a Palotai út közt, javítja az elkerülő úttól délre fekvő területek feltárását, megközelíthetőségét.

6. számú módosítás: Palotai úton meglévő kerékpárút korszerűsítése

A rendezéssel a meglévő kerékpárút és autóbusz várakozóhely jelenlegi szűk keresztmetszetéből adódó gyalogos-kerékpáros közlekedési konfliktusok megoldódnak. A további szakaszokon a burkolat szélesítésével megoldódik a gyalogos és a kerékpáros forgalom szétválaszthatósága.

**2. A terv összefüggése magasabb szintű területrendezési tervekkel**

A tárgyi módosítás az egyes törvények területrendezéssel összefüggő módosításáról szóló 2013. évi CCXXIX. törvénnyel (továbbiakban: **MTv.**) módosított Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény (továbbiakban: **OTrT**) előírásaival, valamint Fejér megye Területrendezési Tervéről szóló 1/2009. (II. 13.) K. r. sz. rendelet (továbbiakban: **FmTrT**) előírásaival az alábbiak szerint **összhangban van, illetve összhangba hozható.**

**A tervi elemek települési térség, mezőgazdasági térség és vízgazdálkodási térségi területfelhasználást érintenek.**

A tárgyi módosítás az OTrT 6.§-a szerinti, a *térségi területfelhasználási kategóriákra vonatkozó szabályokkal* nem ellentétes.

A tervezett Déli összekötő úthálózat elemei a hatályos FmTrT 2. számú melléklet Térségi szerkezeti terven nem szerepelnek. A tervmódosításban szereplő kerékpárutak közül az FmTrT 1/9. számú melléklet *Országos és térségi jelentőségű kerékpárutak Fejér megyét érintő elemei* között az alábbiak szerepelnek *Térségi jelentőségű kerékpárútként*:

- Székesfehérvár – Tác
- Székesfehérvár – Seregélyes
- Székesfehérvár - Kisbér

**A módosítás hatálya alá tartozó terület érintett a hatályos FmTrT szerinti alábbi országos övezetekkel:**

Az OTrT 31/B. § h) bekezdése alapján azokat a **kiemelt térségi és megyei övezeteket**, amelyeket a megyei területrendezési terv megállapít, azonban a rá vonatkozó előírásokat az **MTv. módosította**, a településrendezési eszközök készítésénél, módosításánál e törvénynek az MTv.-vel megállapított övezeti előírásaival kell alkalmazni.

- **Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete (Mtv. módosította az előírásokat) Az 1. számú módosítás területét érinti, a Déli Összekötő úthálózat 3. és 4. üteme tekintetében. A településrendezési eszközök nem módosulnak az érintett területen, beépítésre szánt terület kijelölése, bányatelek megállapítás nem történik, azaz a tárgyi módosítás az OTrT 13/A § előírásaival nem ellentétes.**

**A módosítás hatálya alá tartozó terület érintett a hatályos FmTrT szerinti alábbi megyei övezetekkel:**

- **Ökológiai folyosó övezete (Mtv. módosította az előírásokat)**

A Székesfehérvár - Sárkeresztési várostérségi kerékpárút tervezett nyomvonala a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság az 5130/1/2016. számú levelében megküldött előzetes véleménye szerint ökológiai folyosó övezetét érinti. Az Igazgatóság véleménye alapján a kerékpárút kijelölése természetvédelmi érdekeket nem sért, a tervezett kerékpárút nyomvonalának a rendezési terveken való feltüntetésével szemben nem emel kifogást, de felhívja a figyelmet, hogy az OTrT. 18. § (4) bekezdés értelmében az ökológiai folyosó övezetben a közlekedési infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala az ökológiai folyosó természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok között ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával helyezhető el.

*(Megjegyzés a vonatkozó tanulmánytervi vizsgálatok alapján: A Székesfehérvári Homokbánya TT (magterület övezete) legközelebbi távolsága a Déli összekötő úthálózat 2/b ütem nyugati végétől mintegy 230 m-re található.*

*A 2/b útszakasztól legközelebb 75 m-re található egy a Magterület övezetéhez tartozó vizes élőhely.)*

**Az OTrT 17.§ r m(4) és 18.§ (4) bekezdése a műszaki megoldásokra vonatkozóan rögzíti az közlekedési infrastruktúra-hálózatok elemei nyomvonalának elhelyezése tekintetében az ökológiai hálózat elemeivel kapcsolatos szabályokat, melyeket az engedélyezési eljárások során érvényesíteni kell.**

**A nyomvonalak ábrázolása a településrendezési eszközökben - a tárgyi módosítások során - nem ütközik a fenti jogszabályi helyekbe.**

- **Földtani veszélyforrás területének övezete (Mtv. módosította az előírásokat)**

A módosítás tárgyát képező közlekedési nyomvonalak bányatelkeket nem érintenek, az OTrT előírása nem releváns.

A módosítás a fenti övezetek előírásaival nem ellentétes.

OTrT 31/B. § I) bekezdése alapján azon **új országos, kiemelt térségi és megyei övezeteket**, amelyeket az MTv. állapított meg, azonban a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben még nem kerültek alkalmazásra, a településrendezési eszközök készítésénél, módosításánál az OTrT MTv.-vel megállapított **12/A. § (1) bekezdése** és övezeti előírásai szerint kell lehatárolni és alkalmazni:

- Jó termőhelyi adottságú szántóterület
- Országos vízminőség-védelmi terület
- Tájképvédelmi szempontból kiemelt terület

*A Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság a 5130/1/2016. számú levelében megküldött előzetes szerint a Székesfehérvár - Sárkeresztési várostérségi kerékpárút tervezett nyomvonala a tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezetébe tartozik. Az Igazgatóság előzetes véleménye alapján a kerékpárút kijelölése tájképvédelmi érdekeket nem sért, a tervezett kerékpárút nyomvonalának a rendezési terveken való feltüntetésével szemben nem emel kifogást.*

A módosítás a fenti övezetek előírásaival nem ellentétes.

### 3. Környezetvédelmi célok és szempontok megjelenése, illetve figyelembevétele a tervben

A településrendezési eszközök módosításának tervezete, ezen belül a környezetvédelmi alátámasztó munkarész, illetve a R. szerinti környezeti értékelés az 1.1 fejezetben felsorolt tervi előzmények (közlekedésfejlesztési tanulmánytervek), továbbá az előzetes tájékoztatási szakaszban adott államigazgatási szervek véleménye és adatszolgáltatásuk figyelembe vételével készült. A környezeti értékelés készítésekor az egyeztetésben résztvevő államigazgatási szervek véleményével összhangban a környezetvédelmi szempontok az alábbiak szerint jutottak érvényre a tervben:

- A tervezett közlekedési nyomvonalak elkerülik védett, vagy védelemre tervezett természeti területeket, és egy kivétellel nem érintenek országos ökológiai hálózat övezetét, illetve egyéb táj- és természetvédelmi szempontból jelentős területeket sem.
- A tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területek övezetét, továbbá az országos ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezetét érintő Székesfehérvár - Sárkeresztési várostérségi kerékpárút az ökológiai folyosó természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával helyezhető el.
- A tervezett létesítmények megvalósítása részben termőföld igénybevétellel jár, a szükséges területi igénybevételt a lehető legkisebb területre kell szorítani, elsősorban az átlagosnál rosszabb minőségű termőterületek rovására.
- A szabályozás a fás szárú növényzet lehető legkisebb igénybevételét kell, hogy szolgálja. A Déli összekötő úthálózat 1/a üteme (nyugati elkerülő út Gaja melletti csomópontja és a Bakony utca összekötése) erdészeti üzemtervezett erdősáv igénybevételét teszi szükségessé. A kieső erdőterület pótlásáról, cseereerdő kijelöléséről gondoskodni szükséges.

- Gondoskodni szükséges a tervezett létesítmények tájbaillesztéséről, megfelelő szegélynövényzet, fa- és cserjesorok, védősávok telepítéséről – különösen a nyomvonalak értékes élőhelyek és lakóhelyek felé eső oldalain.
- A Déli összekötő úthálózat zajterhelés szempontjából kritikus szakaszai:
  - 2/c ütem meglévő lakóterülethez közel (Eötvös utca, Hosszúsétatér) kijelölt új nyomvonala – szabályozási terv már tartalmazza;
  - 3. és 4. ütemében tervezett M7 autópályával párhuzamos közúti összeköttetés kiépítése az Örhalmi szőlők városrész szomszédságában – csak településszerkezeti terv szintjén történik a nyomvonal biztosítása, szabályozás nem;

A fenti létesítmények továbbtervezési fázisában vizsgálni kell a zajcsökkentési beavatkozás szükségességét (pl. zajárnyékoló létesítmény elhelyezése).

- A tervezett autóutak kiépítésénél kiemelt jelentőségű a felszíni vizek biztonságos elvezetése, az útpályáról elfolyó csapadékvizek olajfogó műtárgyon keresztül engedhetők a befogadóba, hogy ne veszélyeztesse a Sós-tó és a Sóstói vízbázis minőségét.
- A hatályos településrendezési eszközökön szereplő 6214 j. Seregélyes - Szabadbattyán összekötő út folytatásaként tervezett, a Nagykanizsai vasútvonallal párhuzamos közúti nyomvonal törlésre kerül a településrendezési eszközökről a PMHIV Közlekedési irodája észrevételének megfelelően.
- A Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárút két nyomvonalváltozata közül az erdőterületet keletről elkerülő, kisebb élőhely-zavarással járó nyomvonalat határozzák meg a módosuló településrendezési eszközök.

#### **4. A terv megvalósulásával közvetlenül vagy közvetve környezeti hatást kiváltó tényezők, okok**

##### Természeti erőforrás közvetlen igénybevételét vagy környezetterhelést közvetlenül előidéző tényezők

- területfoglalás,
- a létesítmények fizikai megjelenése,
- gépjárműforgalom növekedés a közvetlen hatásterületen,
- régészeti lelőhelyek érintettsége az építés helyén,
- időszakos környezetterhelés, területfoglalás az építés fázisában.

#### **5. A terv megvalósítása esetén várható környezeti hatások, környezeti következmények**

- Területfoglalás, kisebb kiterjedésű mezőgazdasági területek és erdőterület művelésből történő kivonása, a tervezett új közlekedési létesítmények elhelyezéséhez az érintett termőterületek végleges más célú hasznosítása történik, a termőföld mennyisége kis mértékben csökken.
- A nyomvonalas létesítmények kialakítása a vonatkozó előírások érvényesítése esetén a vizsgált terület földtani közegére és a felszín alatti vizekre nincs hatással.
- Az új nyomvonalszakaszok izolációs hatása, élőhelyek feldarabolása – csekély mértékű, értékes élőhelyet, védett természeti területet nem érintenek.



- A létesítmények fizikai megjelenése, tájképre gyakorolt hatása - kevésbé meghatározó a domborzati viszonyok miatt.
- Régészeti lelőhelyek érintettsége az építés helyén.
- Közvetlen hatásterületen a forgalomnövekedés, ami fokozottabb zajterheléssel és légszennyező anyag kibocsátással jár. Konfliktusos elemként a 2/c ütem és a „3” és „4” ütem lakóterületekhez közel vezetett nyomvonalai értékelhetők.

#### 6. A környezeti következmények alapján a terv értékelése

A tervezett közlekedési fejlesztések megvalósításához szükséges termódosítás a várható kedvezőtlen környezeti hatások minimalizálása érdekében a tervi előzmények és a környezetvédelemért felelős államigazgatási szervek előzetes véleményeinek figyelembe vételével készült. A megismert környezeti következmények alapján a terv megvalósítása a **várható környezeti hatásokat értékelve környezetvédelmi és értékvédelmi szempontból elfogadható, és közvetett hatásait figyelembe véve inkább kedvező.**

A tervezett kerékpárutak kialakítása csak átmenetileg, az építés fázisában jár számottevő környezeti hatással. A létesítmények természetre, tájra, környezetre való hatása elhanyagolható mértékű.

A Déli összekötő úthálózat kialakítása, fejlesztése jelentősebb környezeti hatással jár: közvetlen hatásterületen a hatások kis mértékben kedvezőtlenek, de a közvetett hatásterületet nézve kedvező hatásokkal kell számolni. A tervezett fejlesztés indokolt és elfogadható mértékű.

Összességében megállapítható, hogy a terv megvalósításának környezeti következményei a vonatkozó környezetvédelmi előírások betartása, a szabályozás előírásainak érvényesítése mellett a lakókörnyezet és a természeti környezet, az emberre gyakorolt hatások szempontjából megfelelő. A terv megvalósulása esetén jelentős mértékű, a környezet jó állapotát veszélyeztető környezeti hatások bekövetkezése a terv távlatán túl sem várható, nem prognosztizálható.

2017. február 10.

Tóthné Pocsok Katalin

okl. táj- és kertépítész mérnök, vezető  
településtervező, TK 01-5086, TT1 01-5086  
tájvédelmi szakértő SZTjV-058  
környezetgazdálkodási szakmérnök

Kovács Gábor

okl. bányamérnök, geofizikus MMK: 012293  
környezetgazdálkodási szakmérnök  
SZKV-1.1. Hulladékgazdálkodási szakértő  
SZKV-1.3. Víz- és földtani közeg védelmi szakértő  
SZVV-3.9. Vízfeltárás, kútfúrás, vízföldtani,  
vízbázis-védelmi

1.számú melléklet

## **Zajszámítási munkarész**

### **Székesfehérvár, déli összekötő út 2/A-2/B üteme tanulmánytervéhez**

A Progressio Kft. e tárgyú munkarésze kiegészítése

Tervszám: 872

## 1. A tervezési terület

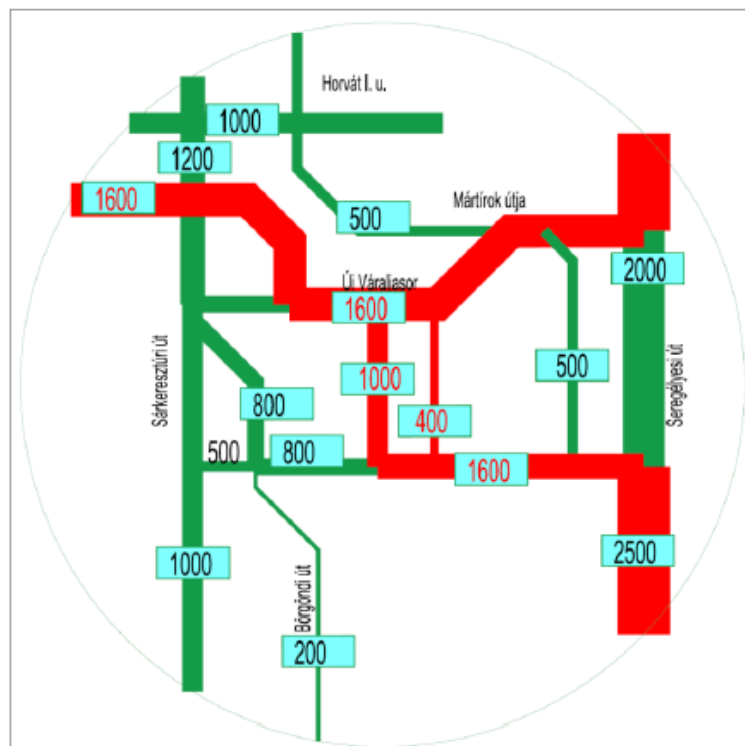
A déli összekötő út zömmel lakott területen kívül, ill. belterületi ipari területek mentén halad. Egyedül a Juharfa utcai szakasz érintett lakóházas övezettel. A tanulmányterv ezért ide zajjányékoló falak telepítését tartalmazza.

## 2. Számítási alapadatok

útkategória:	belterületi mellékút, gyűjtőút
úttervezési osztály:	B.V. c. B.
tervezési sebesség:	50 km/ó
forgalmi sávok száma:	2 x 1

### Forgalmi adatok

A Juharfa utca egy komplex hálózat része lesz, mely a fejlesztés során különféle szerepet fog betölteni. A tanulmányban szereplő különféle hálózatfejlesztési kombináció közül a déli összekötő út 2/a-2/b ütemével együtt a Takarodó út- Mártírok útja közötti átkötés együtt megvalósulására lehet számítani. Ennek terhelési modellje a következő ábrán vázolható.



A Juharfa utca mértékadó óraforgalma (MOF) 500 egységjármű/ó. Ez átszámítva átlagos napi forgalomra, és jármű mértékegységre 4510 j/nap.

Ezek várható eloszlása: j/nap

1. szgk:	3480
2. busz szóló:	150
3. busz csuklós:	30
4. tgg. könnyű:	250
5. tgg. nehéz szóló:	200
6. tgg. szerelvény:	100
7. motorkerékpár:	300
<b>összesen:</b>	<b>4510</b>

Az útszakaszon várhatóan 30 km/ó –s sebességkorlátozás lesz, amit a számításban figyelembe kell venni.

Az észlelési pont az útszakasz forgalmi és sebességi szempontból mértékadó 0+250 km szelvényében vesszük fel. A zajforráshoz itt áll legközelebb a Hársfa u. 16. sz. lakóépület a 7862-hrsz-ú földrészleten. Ennek az utcafronti ablakánál az alábbi méretek mérhetők.

- ref. távolság: 17 m,
- emelkedés: 1%
- beépítési szélesség: 28 m
- szembeni beépítés: szabad
- észlelési látószög: 150 °

Az észlelési pontoktól számított zajforrás geometriai adatai annyira egyszerűek, hogy arról vázlat nem készült.

### 3. Zajsámítási megállapítások

A mellékelt számítási táblázatok alapján

A Juharfa utca melletti lakóépületek egy mértékadó pontjának zajterhelése zajáryékoló fal nélküli esetben:

$$L_{Aeq}(d,h) \text{ nappal} = 62,6 \text{ dB}$$

$$L_{Aeq}(d,h) \text{ éjjel} = 55,6 \text{ dB}$$

A „27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról” szerint a belterületi gyűjtőút mellett a kertvárosias lakóövezetben megengedett határértékek a következők:

$$L_{Aeq}(d,h)_{eng.} \text{ nappal} = 60 \text{ dB}$$

$$L_{Aeq}(d,h)_{eng.} \text{ éjjel} = 50 \text{ dB}$$

A számított értékek nagyobbra adódnak, mint a megengedett, ezért zajcsökkentésre van szükség.

A tanulmánytervben szereplő zajáryékoló fal alkalmazása esetén számított értékek a

$$L_{Aeq}(d,h) \text{ nappal} = 42,4 \text{ dB}$$

$$L_{Aeq}(d,h) \text{ éjjel} = 35,3 \text{ dB}$$

Ezzel már megfelel a fejlesztés a zajterhelési határértékeknek.

Székesfehérvár, 2017. február 2.

Mellékletek :

- zajsámítási táblázat 2 lap

útszakasz(U1)

Székesfehérvár, Juharfa u.

Zajszámítás

forgalmi adatok		ANF <sub>1</sub>	ANF <sub>2</sub>	ANF <sub>3</sub>	ANF <sub>4</sub>	ANF <sub>5</sub>	ANF <sub>6</sub>	ANF <sub>7</sub>		
jármű/nap		3 480	150	30	250	200	100	300		
ÁNF=		4 510								
környelmi adatok										
mozgás=	állandó									
átlagsebesség (km/ó)=	30									
burkolat fajtája=	C									
"C" hossz-esés (%)=	1									
út kategória=	egyéb ketsavas út									
napfel		gátlom	sebesség	erőnyes-ségi feltétel	terhelés	K	K <sub>i</sub> korrigált	K <sub>D</sub>	L <sub>Aeq(7,5)</sub> <sub>g,s,t,j</sub>	L <sub>Aeq(7,5)</sub> <sub>g,s,t,j</sub>
A <sub>1n</sub> =	0,91	Q <sub>1n</sub> = 198	v 30	Q/V 6,60	p 1	4,9	73,0	-8,1	64,9	68,28
A <sub>2n</sub> =	0,91	Q <sub>2n</sub> = 40	25	1,62	1	4,9	75,9	-14,2	61,7	
A <sub>3n</sub> =	0,91	Q <sub>3n</sub> = 19	25	0,76	1	4,9	80,8	-17,5	63,4	
A <sub>10</sub> =	0,09	Q <sub>10</sub> = 39	30	1,31	1	4,9	73,0	-15,1	57,9	
A <sub>20</sub> =	0,09	Q <sub>20</sub> = 8	25	0,32	1	4,9	75,9	-21,2	54,6	
A <sub>30</sub> =	0,09	Q <sub>30</sub> = 4	25	0,15	1	4,9	80,8	-24,5	56,3	
		307 max:		6,6	Mivel a Q/v hányados < 43, ezért elvégezhető a számítás.					

referencia érték "A" hangnyomásszint akusztikai járműfajánként és napszakonként	dB
referencia érték "A" hangnyomásszint napszakonként	dB

Eredő számított egyenértékű A- hangnyomásszint értéke:

korrekciók:	nyílt terület	C	15,0
távolság d (m)=	17	K <sub>d</sub> =	-5
beépítési szélesség (m)=	28		
zsgált pont magassága (m)=	1,5		
szembeni beépítés =	szabad		
hangvisszaverődés h/s=	0,0536		
nővény-sáv szélessége d <sub>z</sub> =	1		
talaj és meteorológia	elhanyagolt		
hangárnyékolás	nincs		
látószög β (°) =	150		

$L_{Aeq}(d, h)_{g,s,j} \text{ nappal} = 62,6$  dB

$L_{Aeq}(d, h)_{g,s,j} \text{ éjszaka} = 55,6$  dB

útszakasz(U1) zajfallal

Székesfehérvár, Juharfa u.

Zajszámítás

		ÁNF <sub>1</sub>	ÁNF <sub>2</sub>	ÁNF <sub>3</sub>	ÁNF <sub>4</sub>	ÁNF <sub>5</sub>	ÁNF <sub>6</sub>	ÁNF <sub>7</sub>
forgalmi adatok		3 480	150	30	250	200	100	300
környémény adatok		4 510						
jármű/nap								
ÁNF=								
környémény adatok								
mozgás=								
állandó								
30								
C								
"C" hossz-esés (%)=								
1								
egyeb kétsavas								
út								
út kategória=								
A <sub>1n</sub> =		0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91
A <sub>2n</sub> =		0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91
A <sub>3n</sub> =		0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91
A <sub>16</sub> =		0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
A <sub>26</sub> =		0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
A <sub>36</sub> =		0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
sebesség		198	40	25	19	39	8	4
v		30	25	25	30	25	25	25
Q/V		6,60	1,62	0,76	1,31	0,32	0,15	
erőnyes-ségi feltétel		1	1	1	1	1	1	
teherlés		4,9	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9	
erdességi korrekció		4,9	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9	
K		4,9	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9	
K <sub>i</sub> korrigált		73,0	75,9	80,8	73,0	75,9	80,8	
K <sub>i</sub> korrigált		73,0	75,9	80,8	73,0	75,9	80,8	
K <sub>D</sub>		-8,1	-14,2	-17,5	-15,1	-21,2	-24,5	
L <sub>Aeq(7,5)</sub> <sub>g,s,t,j</sub>		64,9	61,7	63,4	57,9	54,6	56,3	
L <sub>Aeq(7,5)</sub> <sub>g,s,t,j</sub>		64,9	61,7	63,4	57,9	54,6	56,3	
referencia érték "A" hangnyomás-szint akusztikai járműfajánként és napszakokként								68,28
referencia érték "A" hangnyomás-szint akusztikai járműfajánként és napszakokként								61,25

Eredő számított egyenértékű A- hangnyomásszint értéke:

korrekciók	nyílt terület	C	15,0
távolság d (m)=	17	K <sub>J</sub> =	-5
beépítési szélesség (m)=	28		
zsgált pont magassága (m)=	1,5		
szabadi beépítés =	szabad		
hangvisszaverődés h/s=	0,0536		
növényfav szelvénye d <sub>z</sub> =	1		
talaj és meteorológia	elhanyagolt		
hangárnyékolás	van		
látószög β (o) =	150		
	Z <sub>sj</sub>		1,300
	K <sub>w</sub>		0,989

L<sub>Aeq(d,h)</sub><sub>g,s,j nappal</sub> = 42,4 dB

L<sub>Aeq(d,h)</sub><sub>g,s,j éjszaka</sub> = 35,3 dB