



VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Postacím: 1519 Budapest, Pf.: 241.

E-mail: vikoti@vikoti.hu

Telefax: 06-1-790-1103

Veszprém Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály

Veszprém,

József Attila u. 36.

8200

Dátum: 2026. január 20.

Tárgy: 82 sz. főút átkötése a 8 sz. főútra –
**Környezetvédelmi engedélyezési
eljárás – Tényállás tisztázás**

Ikt.sz.: VIK-0053/V332

Hivatkozási szám: VE/30/00420-5/2026.

Ügyintéző: Veres Dóra (0630 379 0541)

Tisztelt Főosztály!

A tárgyi környezetvédelmi engedélyezési eljárás lefolytatása során a Kormányhivatal VE/30/00420-5/2026. ügyiratszámú végzésében tényállás tisztázásra hívta fel az Építési és Közlekedési Minisztérium meghatalmazottjaként eljáró VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.-t.

Azon közmeghallgatáson elhangzott vélemények vonatkozásában, melyek a helyszínen nem kerültek megválaszolásra az alábbiakban adjuk meg nyilatkozatunkat.

1. Együtt Veszprémért Egyesület: „Építés időszaka alatt az építéshez kapcsolódó teherforgalom számára kijelölésre kerül-e út? Hogyan érintik a teherforgalom és a teherforgalomból származó környezeti terhelések a legközelebbi településeket?”

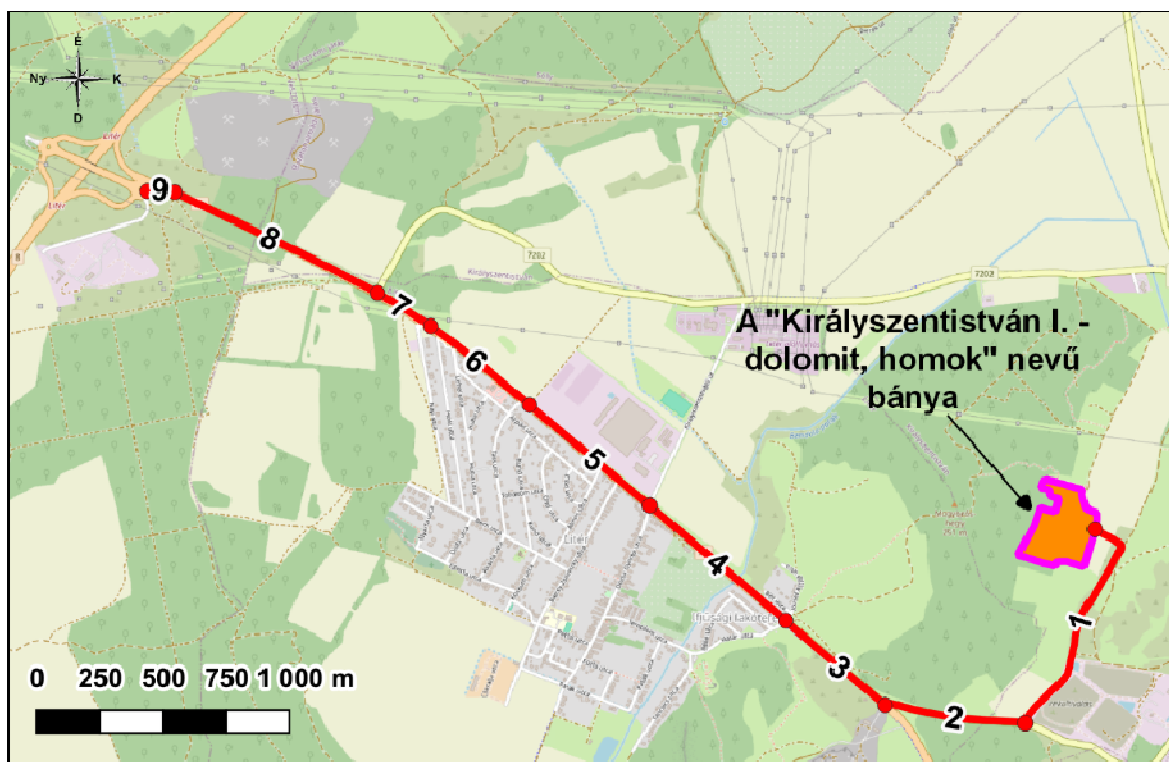
Válasz: A környezetvédelmi engedélykérelemhez benyújtott környezeti hatástanulmány levegőtisztaság-védelmi, valamint zaj- és rezgésvédelmi fejezetei részletesen foglalkoznak a tervezett beruházás építési fázisának várható hatásaival, valamint a zavaró, esetleg káros hatások mérséklésével is.

A jelenlegi tervezési fázisban még nem ismert a Kivitelező Vállalkozó, illetve annak gépparkja, valamint az organizációs terv (szállítóutak, útlezárások, terelések, forgalmi korlátozások, depóniák, anyagnyerőhelyek, stb.) sem áll még rendelkezésre. Ennek elkészítése a Vállalkozó első feladat lesz, a tényleges kivitelezést megelőzően. Az építési, kivitelezési munkák levegő-, zaj- és rezgésterhelésének vizsgálatainál a felvonuló géppark és az organizáció a legfontosabb bemenő adatokat jelentik, a kapható végeredmények nagymértékben ezen bemenő adatoktól függenek. Maguk, a környezeti hatástanulmányban bemutatott terheltségeket meghatározó számítások pontosak, kvázi ugyanazon számítások kerültek most elvégzésre, mintha már rendelkezoznánk a gépparki és organizációs adatokkal. A gépparki és organizációs adatokat szakértői becslésekkel, eddigi hasonló projektekben szerzett tapasztalatok segítségével becsültük, hogy a lehetőségekhez képest minél pontosabban meg tudjuk határozni már a jelenlegi tervszinten is az építési, kivitelezési munkálatok terhelő hatásait. Mivel a jelen vizsgálatok a fentiek alapján bizonytalanságokkal is terheltek, így a számítások során többször is a biztonság javára hoztunk döntéseket, azaz várhatóan magasabb terheléseket prognosztizáltunk, mint amelyek várhatóan ténylegesen lesznek, illetve a vonatkozó fejezetek végén bemutatott terheltségeket mérséklő, vagy akár megszüntető intézkedési javaslatok is úgy kerültek kidolgozásra, hogy figyelembe vesszük ezen bizonytalanságokból származó kockázatokat.

Az elvégzett vizsgálatok, azok eredményei, valamint a javasolt védelmi intézkedések részletesen bemutatásra kerültek a környezeti hatástanulmány vonatkozó fejezetiben, a levegőtisztaság-védelemmel foglalkozó részek az 5.5.4. fejezetben, míg a zaj- és rezgésvédelemmel foglalkozó részek az 5.6.5. fejezetben. Továbbá a zaj- és rezgésvédelmi, valamint a levegőtisztaság-

védelmi mellékletben is bemutatásra kerültek részletes eredmények. A következőkben kizárólag részleteket mutatunk be mindezekből.

Mint fentebb írtuk, jelenleg még bizonytalan, hogy milyen szállítási útvonalakon fognak közlekedni az építésben segédkező gépjárművek, a tanulmány az alábbi ábra szerinti útvonalat feltételezte.



Látható az ábra alapján, hogy kizárólag Litér településen érintettek lakóházak. A fenti feltételezett szállítási utat követően a tervezett út nyomvonalán közlekednek a gépek.

A fenti feltételezett beszállítás terhelő hatásai részletesen meghatározásra kerültek, azonban mivel mindez csak feltételezett útvonal, így fontosnak tartottuk, hogy későbbi tervfázisban, amikor már ismert lesz a Kivitelező Vállalkozó, valamint annak gépparkja és az organizáció is, úgy kerüljenek megismétlésre a vizsgálatok, és a tényleges anyagbeszállítások szerint legyenek meghatározva a terhelések, valamint a szükséges védelmi intézkedések. Ez alapján javasoltuk a környezeti hatástanulmányban, hogy a Kivitelező vállalkozónak az organizációs terv és a géppark ismeretében Építés alatti környezetvédelmi tervet kell készítenie, amelyben levegőtisztaság-védelmi, valamint zaj- és rezgésvédelmi fejezet is van. A tervet az építkezés megkezdése előtt 30 nappal jóváhagyásra be kell nyújtani a területileg illetékes környezetvédelmi hatóságnak. Az építkezés csak a hatósági jóváhagyás után kezdődhet meg. Mindez lehetővé teszi, hogy a jelenlegi információhiányos tervszinten ne sérüljenek a környezetvédelmi érdekek, hiszen amely jövőbeni tényleges szállítási útvonalak most nem kerültek megvizsgálásra, úgy ez majd megtörténik, amennyiben ezek már ismertek lesznek.

A környezeti hatástanulmányban feltételezett szállítási útvonalon és a rajta közlekedő becsült szállítási volumen levegőterhelése kapcsán megállapításra került, hogy várhatóan nem okoz légszennyezettségi egészségügyi határérték túllépéseket, míg a zajterhelések kapcsán azt állapítottuk meg, hogy adódhatnak határérték túllépések, ugyanakkor ez nem a szállítási



VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Postacím: 1519 Budapest, Pf.: 241.

E-mail: vikoti@vikoti.hu

Telefax: 06-1-790-1103

volumenből fakad, hanem az útszakaszok alap forgalmi terheléséből, amelyhez csak alig érzékelhető mértékben ad zajterhelés-növekményt a figyelembe vett szállítási volumen.

Mindezek mellett az alábbi védelmi intézkedéseket javasoltuk.

Levegőtisztaság-védelmi intézkedések az építési fázisban:

- 1) Kizárólag korszerű, kis légszennyezőanyag-kibocsátású munkagépek és szállítójárművek kerülhetnek alkalmazásra az építés ideje alatt, minimum EURO3, EPA Tier III, EU Stage III besorolású, vagy ezekkel egyenértékű besorolású motorokkal rendelkező munkagépek és szállítójárművek alkalmazása megengedett.
- 2) A munkagépek felesleges üresjáratát kerülni kell.
- 3) A kivitelezési munkálatok során – beleértve az anyagok, hulladékok tárolását is – a porterhelést a minimálisra kell csökkenteni.
- 4) A földműveket meleg és csapadégmentes időjárás esetén naponta többször locsolni szükséges, amennyiben 100 méteres környezetben található lakott terület, tanya, vagy porszennyezésre érzékenyebb mezőgazdasági terület. Amennyiben a földmű már megfelelően konszolidálódott, ugyanakkor csak hetekkel, hónapokkal később van ütemezve a CKT réteg beépítése, úgy a kiporzás elleni védelem érdekében további folyamatos locsolás is szükséges.
- 5) A nagyobb mennyiségű deponált földanyagot fedni, vagy locsolni szükséges, amennyiben annak 100 méteres környezetében található lakott terület, tanya, vagy porszennyezésre érzékenyebb mezőgazdasági terület. A locsolást meleg és csapadégmentes időjárás esetén naponta többször el kell végezni.
- 6) Amennyiben meszes talajstabilizáció szükséges, úgy az csak szélcsendes időjárás esetében végezhető el.
- 7) A földművek rézsűfelületeit lehetőség szerint minél korábban szükséges humuszréteggel fedni, a kiporzás elleni védelem érdekében.
- 8) Az építkezéssel összefüggésben hulladékok, valamint növényzet/avar égetése tilos.
- 9) Az anyagszállító tehergépjárművek platóit minden esetben fedni szükséges.
- 10) A nyomvonalon, valamint a nyomvonal menti földutakon, amennyiben azok mentén 100 méteres környezetben található lakott terület, tanya, vagy porszennyezésre érzékenyebb mezőgazdasági terület a munkagépek és szállítójárművek megengedett legnagyobb haladási sebessége maximum 20 km/óra lehet.
- 11) Az anyagbeszállítások idején, a burkolatlan szállítási utakat folyamatosan locsolni szükséges azokon szakaszokon, ahol a tengelyüktől mértén 50 méteren belül található lakóépület, tanya, vagy porszennyezésre érzékenyebb mezőgazdasági terület.
- 12) A Kivitelező vállalkozónak az organizációs terv és a géppark ismeretében **Építés alatti környezetvédelmi tervet** kell készítenie, amelyben levegőtisztaság-védelmi fejezet is van. A tervet az építkezés megkezdése előtt 30 nappal jóváhagyásra be kell nyújtani a területileg illetékes környezetvédelmi hatóságnak. Az építkezés csak a hatósági jóváhagyás után kezdődhet meg.
- 13) Az építés ideje alatt 1 db ponton, a 8412 Veszprém, Bosnyákárok utca 80. (hrs.: 9287) előtt monitoring mérést szükséges végezni. Kizárólag a szálló por PM₁₀ frakcióját szükséges mérni, és kizárólag a legnagyobb porterhelésekkel járó



VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Postacím: 1519 Budapest, Pf.: 241.

E-mail: vikoti@vikoti.hu

Telefax: 06-1-790-1103

földmunkák ideje alatt. Amennyiben határérték feletti terhelések adódnak, úgy felül kell bírálni az addigi locsolási ütemeket. A mérések segítségével biztosítani szükséges, hogy ne legyenek határérték túllépések. A mérésekről készített jegyzőkönyveket jóváhagyásra be kell nyújtani a területileg illetékes környezetvédelmi hatóságnak.

Zaj- és rezgésvédelmi intézkedések az építési fázisban:

- 1) Az éjszakai megítélési időben (22:00-6:00) tilos az olyan környezeti zaj- és rezgéskeltéssel járó munkavégzést és szállítási tevékenységet végezni, amely a környezetében lakókat zavarhat. Ez alól kivételt képezhet, amennyiben az adott éjszakai munkavégzés különösen indokolt, és az építkezést ellehetetlenítené annak kizárása. Az építés alatti környezetvédelmi tervben meg kell indokolni az adott éjszakai munkafolyamatok szükségességét, továbbá be kell mutatni ezen éjszakai munkafolyamatok pontos körét, helyét, időtartamát és környezeti hatásait. Az éjszakai munkavégzéshez a Kivitelező Vállalkozónak a területileg illetékes környezetvédelmi hatóság hozzájárulását ki kell kérje.
- 2) Hétvégén és munkaszüneti napokon tilos olyan környezeti zaj- és rezgéskeltéssel járó munkavégzést és szállítási tevékenységet végezni, amely a környezetében lakókat zavarhat. Ez alól kivételt képezhet, amennyiben az adott hétvégi és/vagy munkaszüneti napi munkavégzés különösen indokolt, és az építkezést ellehetetlenítené annak kizárása. Az építés alatti környezetvédelmi tervben meg kell indokolni az adott hétvégi munkafolyamatok szükségességét, továbbá be kell mutatni ezen hétvégi munkafolyamatok pontos körét, helyét, időtartamát és környezeti hatásait. A hétvégi és munkaszüneti napi munkavégzéshez a Kivitelező Vállalkozónak a területileg illetékes környezetvédelmi hatóság hozzájárulását ki kell kérje.
- 3) Kizárólag korszerű, kis zaj- és rezgés kibocsátású munkagépek és szállítójárművek kerülhetnek alkalmazásra az építés ideje alatt, minimum EURO3, EPA Tier III, EU Stage III besorolású, vagy ezekkel egyenértékű besorolású motorokkal rendelkező munkagépek és szállítójárművek alkalmazása megengedhető.
- 4) Azon telepített munkagépeket (pl. kompresszor, aggregátor, stb.), amelyek legalább 1 napig egy helyben működnek és gépkönyvi hangteljesítmény-szintjük 80 dB, vagy magasabb, továbbá 100 méteres környezetükben található zajtól és/vagy rezgéstől védendő épületek/területek, mobil hanggátló létesítménnyel, falazással körbe kell keríteni.
- 5) A munkagépek felesleges üresjáratát kerülni kell.
- 6) A későbbi jogi viták elkerülése érdekében az építési területekhez közelebb eső, és a szállítási útvonalak mentén található összes épület alapállapotú szerkezeti felmérését el kell végezni.
- 7) Az építési, kivitelezési, valamint szállítási tevékenységgel érintett lakosságot a legfontosabb információkkal folyamatosan tájékoztassa a leendő Kivitelező Vállalkozó.
- 8) A Kivitelező vállalkozónak az organizációs terv és a géppark ismeretében Építés alatti környezetvédelmi tervet kell készítenie, amelyben zaj- és rezgésvédelmi fejezet



VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Postacím: 1519 Budapest, Pf.: 241.

E-mail: vikoti@vikoti.hu

Telefax: 06-1-790-1103

is van. A tervet az építkezés megkezdése előtt 30 nappal jóváhagyásra be kell nyújtani a területileg illetékes környezetvédelmi hatóságnak. Az építkezés csak a hatósági jóváhagyás után kezdődhet meg.

2. Együtt Veszprémért Egyesület: Veszprém környékén a legtöbb vadgázolás Gyulafirátót-Hajmáskér menti utakon történik. Milyen intézkedéseket terveztek ennek megelőzésére?

Válasz: A KHT készítése során végzett részletes felmérések eredményei nem indokolnak vadvédelmi és közlekedésbiztonsági intézkedéseket, mivel a területen lévő vadak egyedszáma nem kiugróan magas, valamint a felmért mozgási útvonalai párhuzamosak a tervezett úttal.

Az illetékes vadásztársaságokkal a szükséges további egyeztetés megszervezésre került 2026. január 21. napjára, melynek alapján forgalomtechnikai megoldásokra lehet szükség, melyek az engedélyezési tervben lesznek kidolgozva.

A közmeghallgatáson **a lakosság részéről felmerült kérdések** megegyeznek a Kormányhivatal részére eljutatott, a végzés mellékleteként szereplő észrevételsorral, melyet az alábbiakban válaszolunk meg.

1. „Az érintett területen működő állattartó telepek működése ellehetetlenülne, veszélybe sodorva a gazdálkodó családok megélhetését.”

Válasz: A tervezett elkerülő út az érintett területeket sávosan veszi igénybe, teljes birtoktestek megszüntetésére nem kerül sor. A területigénybevétel mértéke nem eredményezi a mezőgazdasági hasznosítás ellehetetlenülését, az állattartó telepek működésének alapvető feltételei továbbra is biztosítottak maradnak. A közút nem minősül érzékeny területhasználatnak, nem okoz olyan új korlátozást, amely az állattartási tevékenység folytatását, fenntartását vagy fejlesztését akadályozná.

2. „A szóban forgó területek egy részén legeltető állattartás folyik, a kaszálók a téli takarmányt biztosítják, a szántóterületeken abraktakarmány előállítás történik. Az elkerülő szakasz megépítése jelentősen nehezítené a területek megközelítését és a gazdálkodó családok mindennapi munkáját.”

Válasz: Az elkerülő út megvalósítása javítja a térség közlekedési kapcsolatait, az érintett gazdaságok megközelíthetősége és logisztikai feltételei kedvezőbbé válhatnak, különösen az állatszállítás és mezőgazdasági kiszolgáló forgalom szempontjából.

3. „Biztosak vagyunk benne hogy az elkerülő szakasz megépítése környezetszennyezéssel is járna. Veszélybe kerülne a nyomvonalon áthaladó Séd patak vízvilága és a nyomvonal közvetlen környezetében levő termőföldek és a legeltetett állatok egészsége.”

Válasz: Az észrevételben megfogalmazott aggodalmak érthetők, ugyanakkor fontos kiemelni, hogy a tervezett elkerülő út környezeti hatásait részletes környezeti hatásvizsgálati dokumentáció értékelte. A vizsgálatok alapján megállapítható, hogy az üzemelés során az emberi egészségre vonatkozó levegőtisztaság-védelmi egészségügyi



VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Postacím: 1519 Budapest, Pf.: 241.

E-mail: vikoti@vikoti.hu

Telefax: 06-1-790-1103

határértékek már az útpálya területén belül teljesülnek, így a környező lakó- és mezőgazdasági területeken ezek a terhelések a megengedett szint alatt maradnak.

Haszonállatokra vonatkozóan Magyarországon jelenleg sem zaj-, sem levegőtisztaság-védelmi szempontból nem léteznek külön jogszabályban rögzített határértékek. Ugyanakkor a humán egészségvédelmi határértékek teljesülése egyben azt is jelenti, hogy a környezeti terhelés olyan alacsony szinten marad, amely nem jelent számottevő kockázatot az állattartásra, a legeltetésre vagy a termőföldek használatára.

A környezeti hatástanulmány külön vizsgálta a Séd-patak élővilágára gyakorolt hatásokat is. Ennek eredményei szerint a javasolt védelmi és megelőző intézkedések betartásával az elkerülő út megépítése és üzemeltetése nem jár számottevő káros hatással a patak ökoszisztémájára. (lásd még 6. pont válasza)

Fontos hangsúlyozni azt is, hogy az esetleges környezeti terhelések elsősorban az építési időszakban jelentkezhetnek átmeneti jelleggel (pl. por, zaj). Ezek kezelésére a kivitelezés során kötelezően alkalmazandó intézkedések – például pormentesítés, zajcsökkentő megoldások, időbeli korlátozások, valamint a vízfolyások védelmét szolgáló munkaszervezési előírások – kerülnek előírásra.

A hatások nemcsak előzetesen kerülnek értékelésre, hanem az üzemelés során is ellenőrizhetők, monitoring mérések (pl. zaj, levegőminőség, felszíni vizek állapota) végezhetők, amelyek lehetőséget adnak arra, hogy rendellenesség esetén további védelmi intézkedések történjenek.

Kiemelendő, hogy az elkerülő út megvalósításának egyik fő célja éppen a lakott területek tehermentesítése, a forgalom csökkentése, ami hosszú távon összességében mérsékli a zaj- és légszennyezést, valamint a baleseti kockázatokat. Az engedélyezési eljárás során kizárólag olyan megoldások fogadhatók el, amelyek megfelelnek a hatályos környezetvédelmi és természetvédelmi jogszabályoknak, és ezek betartását a hatóságok ellenőrzik.

4. „Az új út túl közel kb. 300 m-re húzódna a lakóépületektől. Az ott lakók életminősége örökre megváltozna negatív irányba és a vidékies életet nagyrészt tönkretenné.” A kérdés a közmeghallgatáson a Vakcsai utca - Kisvölgyi utca sarkán lévő Birtokközpont lakóingatlanban merült fel, ezért a konkrét válaszunkat ezen ingatlanra vonatkozóan adjuk meg.

Válasz:

A kérdéses ingatlant – számos további környező ingatlanhoz hasonlóan – részletesen vizsgáltunk a környezeti hatástanulmány zaj- és rezgésvédelmi munkarészeiben (műszaki leírás 5.6. fejezete, valamint Zajvédelmi melléklet).

A zajvédelmi vizsgálatok során a tárgyi ingatlan a 48. és 49. sorszámokkal rendelkezik (földszint: 48., emelet: 49.). A Zajvédelmi mellékletben ezen sorszámok mellett minden megkérdezett adat bemutatásra került. Jelen dokumentumban ezeket csak megismétljük.



VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Postacím: 1519 Budapest, Pf.: 241.

E-mail: vikoti@vikoti.hu

Telefax: 06-1-790-1103

Vonatkozó határértékek:

„HÉ-1” jelöléssel (27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. sz. melléklete szerint):

- nappal 6-22 óra között: 65 dB
- éjjel 22-6 óra között: 55 dB

„HÉ-2” jelöléssel (27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 4. § (5) bekezdés b) pontja, valamint az 5. § (2) bekezdése szerint):

- nappal 6-22 óra között: 65 dB
- éjjel 22-6 óra között: 55 dB

„HÉ-3” jelöléssel (e-UT 03.07.48:2025 útügyi műszaki előírás 4.9. sz. fejezetének előírása szerint):

- nappal 6-22 óra között: 62 dB
- éjjel 22-6 óra között: 52 dB

A 3D-s számítógépes zajterjedési modellezés zajterheléseket (dB-ben kifejezve) bemutató eredményei az alábbiak:

Srsz.:	2025 - jelenlegi állapot, minden közlekedési zajforrással		2040 - távlati "nélküle" állapot, minden közlekedési zajforrással		2040 - távlati "vele" állapot, minden közlekedési zajforrással, zajvédelmi intézkedések nélkül		2040 - távlati "vele" állapot, minden közlekedési zajforrással, zajvédelmi intézkedések mellett	
	nappal	éjjel	nappal	éjjel	nappal	éjjel	nappal	éjjel
48	44,3	37,4	45,2	37,8	50,3	43,9	49,9	43,4
49	44,7	37,8	45,6	38,2	50,6	44,1	50,1	43,6

Látható a fenti eredményekből, hogy minden vizsgált szituáció mellett teljesül minden vonatkozó határérték, illetve megállapítható, hogy a mértékadó időszak az éjjel, valamint az emeleti pont. Az éjjeli, emelet előtt adódó zajszintek a jelenlegi 38 dB-ről 44 dB-re emelkednek, amely szint hasonlóan a kiinduló 38 dB-hez képest továbbra is igen alacsony zajszintnek tekinthető. A természet hangjai (szél, falevelek susogása, madarak éneke, stb.) kb. ugyanezen zajszinteket szokták eredményezni. A 44 dB-es éjjeli zajszint szubjektív megítélés mellett sem szokott zavaró hatású lenni.

5. „A meglévő 82-es út forgalmi adatai sem indokolják az elkerülő szakasz megépítését.”

Válasz: A tervezett elkerülő út indokoltsága nem kizárólag a jelenlegi forgalmi adatokon alapul. A közlekedési infrastruktúra-fejlesztések tervezése során a meglévő forgalom mellett figyelembe kell venni a térségi közlekedési kapcsolatok hosszú távú fejlesztési céljait, a forgalom várható növekedését, valamint a települési környezet védelmét szolgáló szempontokat. A 82. sz. főút jelenleg jelentős átmenő forgalmat vezet át Gyulafirátót belterületén, amely közlekedésbiztonsági, környezetvédelmi és életminőségi



VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Postacím: 1519 Budapest, Pf.: 241.

E-mail: vikoti@vikoti.hu

Telefax: 06-1-790-1103

problémákat okoz. Az elkerülő út célja ezen átmenő forgalom belterületről történő kivezetése, nem pedig kizárólag a kapacitáshiány kezelése.

A beruházás emellett javítja a közlekedésbiztonságot, csökkenti a belterületi zaj- és légszennyezést, valamint mérsékli a nehézgépjármű-forgalom lakott területeken történő áthaladását. Ezek a szempontok önmagukban is megalapozzák az elkerülő út létesítésének szükségességét.

Összességében az elkerülő szakasz megépítésének indokoltsága komplex közlekedési, településvédelmi és hosszú távú fejlesztési szempontokon alapul, és nem kizárólag a jelenlegi forgalmi adatokra vezethető vissza.

Az érintett gazdákkal történő egyeztetés megszervezése megtörtént, 2026. január 29. napján kerül megtartásra személyes jelenlét mellett.

Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzatának észrevételeire adott válaszok:

„Megállapítottam, hogy a megkeresésben hivatkozott dokumentáció vizsgálata alapján Veszprém város közigazgatási területét érintő tervezett fejlesztés a települési hulladékgazdálkodási követelményekkel összhangban van. A dokumentáció hulladékgazdálkodási szolgáltatókra vonatkozó fejezete pontatlan, elévült adatokat tartalmaz.”

Válasz: A hatástanulmányban hibásan a „VHK” Nonprofit Kft. szerepel, mint hulladékgazdálkodási közszolgáltató, ugyanakkor a MOHU adatbázisa alapján a közszolgáltató: DEPÓNIA Nonprofit Kft. Ügyfélszolgálati cím: 8200 Veszprém, Haszkovó utca 11/A Telefonszám: +36 1 776 7777 Levelezési cím: 8000 Székesfehérvár-Csala, Pénzverővölgy 020087/8 hrsz.

„A környezeti hatástanulmány hidrogeológiai és vízbázisvédelmi szempontból kidolgozatlan, hiányos és pontatlan. A kiválasztott nyomvonal különböző geológiai adottságú területeken halad keresztül, ugyanakkor a dokumentáció a földtani felépítésről csak általános – néhol hibás – jellemzést ad. Az eltérő adottságoknak megfelelően a földtani, vízföldtani viszonyokat szakaszonként kellett volna értékelni, majd ez alapján javaslatot tenni a nyomvonal vezetésre és a csapadékvíz kezelésére vonatkozóan. A Gyulafirátót településrészen lévő, az alapkőzet felett elhelyezkedő oligomiocén összlet az útpályatestkárosodás lehetséges kockázatát rejtje magában. Az elvégzett geofizikai (VESZ) mérés eredményei ugyanakkor nem épülnek be szervesen a hatástanulmányba. A dokumentáció kizárólag a felszín alatti vízkészletek minőségi védelméről értekezik, a vízkészletek mennyiségi védelmét elhanyagolja.

A fent leírtak alapján szükségesnek tartom a környezeti hatástanulmány teljes nyomvonalra vonatkozó, de szakaszonkénti megbontásban elvégzett hidrogeológiai szakvéleménnyel történő kiegészítését.”

Válasz: Az önkormányzati észrevételben megfogalmazott felvetésekre reagálva kiemeljük, hogy a nyomvonal és az útpálya műszaki állékonyságát, valamint az adott geológiai-földtani adottságok útépitésre való alkalmasságát az engedélyezési terv készítése során mintavételen alapuló, részletes geotechnikai vizsgálatok támasztják alá. Ezek a vizsgálatok nem a környezeti hatástanulmány, hanem a műszaki tervezés kötelező részei, és céljuk annak igazolása, hogy az út a helyi földtani viszonyok mellett



VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Postacím: 1519 Budapest, Pf.: 241.

E-mail: vikoti@vikoti.hu

Telefax: 06-1-790-1103

is biztonságosan megvalósítható, illetve szükség esetén milyen műszaki megoldásokkal biztosítható az állékonyság.

A csapadékvíz-elhelyezés tervezése során – a Bakonykarszt Zrt., mint vízbázis-üzemeltető által megadott feltételekkel összhangban – minden szakaszon a lehető legmagasabb szintű vízbázisvédelmi megoldások kerültek alkalmazásra. Ennek megfelelően az elkerülő út teljes hosszában zárt csapadékvíz-elvezetés és felszíni befogadóba történő bevezetés került megtervezésre. A Bakonykarszt által meghatározott feltételek teljesítése a vízjogi engedélyezés alapfeltétele, ezért a csapadékvíz-kezelés tervezett módjának megváltoztatása nem javasolt. Ennek okán további, szakaszonkénti bontású hidrogeológiai részletezés nem vezetne olyan tervezési alternatívához, amely a jelenlegi kialakításhoz képest érdemi környezetvédelmi többletvédelmet biztosítana.

A tervezett kialakítás mellett a csapadékvizek vízzáró talpárkokban és zárt rendszerekben kerülnek elvezetésre, így nem lépnek közvetlen kapcsolatba a felszín alatti vízkészletekkel. Ennek következtében az esetlegesen – akár rendkívüli esemény (havária) során – megjelenő szennyezőanyagok sem okozhatnak minőségi változást a felszín alatti vizekben. A környezeti hatástanulmány javaslatot tett arra is, hogy a végleges vízelvezetési koncepció kidolgozása során a tervező az illetékes vízügyi hatósággal egyeztetve vizsgálja az előtisztító műtárgyak (pl. olaj- és hordalékfogók) szükségességét a befogadókba történő bevezetések előtt.

A vízkészletek mennyiségi védelmével kapcsolatban rögzítjük, hogy az út létesítése és üzemelése során vízkivétel nem történik. A burkolt felületekről összegyűjtött csapadékvíz vagy párolgás útján kerül vissza a természetes körforgásba, vagy ellenőrzött módon, felszíni befogadókba vezetve. Ez a megoldás a terület felszín alatti vízkészleteinek mennyiségi viszonyait számottevően nem befolyásolja.

A nyomvonal kialakítása során nem kizárólag hidrogeológiai szempontok érvényesültek, hanem számos egyéb, egymással gyakran ütköző tényezőt is figyelembe kellett venni, így többek között honvédelmi területeket, nagyfeszültségű hálózatok keresztezését, lakóterületek közelségét, vízbázisvédelmi és természetvédelmi szempontokat. Ezek együttes mérlegelése, jelentős kompromisszumok mellett vezetett az engedélykérelemben szereplő nyomvonal kialakításához.

Összességében a tervezett műszaki megoldások a felszín alatti vizek minőségi és mennyiségi védelmét egyaránt biztosítják, és a környezeti hatástanulmány hidrogeológiai megállapításai a projekt környezetvédelmi megalapozottságát megfelelően alátámasztják.

Kérjük, hogy a tárgyban folytatott környezeti hatásvizsgálati eljárást lezáró döntés meghozatala során vegyék figyelembe a fent megadott válaszainkat.

További kérdés esetén Veres Dóra környezetvédelmi projektvezető (VIKÖTI Mérnök Iroda Kft) készséggel áll rendelkezésre a 06-30/379-0541-es telefonszámon vagy a veres.dora@vikoti.hu e-mail címen.

Közreműködésükért előre is köszönettel:


Hegyi Zoltán /u
Ügyvezető