



PEST VÁRMEGYEI KORMÁNYHIVATAL

Közlemény

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **314/2005. Korm. rendelet**) 8. § (1) és (1a) bekezdései alapján a Pest Vármegyei Kormányhivatal a következő közleményt teszi közhírré:

Az Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány u. 5.), mint a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. jogutódja nevében az M8 DD Konzorcium (konzorcium vezető: Utiber Kft. 1115 Budapest, Csóka utca 7-13.) által benyújtott kérelemre az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítése ügyében a Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály előtt PE/KTFO/5515/2024. számon környezeti hatásvizsgálati eljárás indult.

Eljáró hatóság megnevezése, elérhetősége:

Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály
1016 Budapest, Mészáros u. 58/a.
Levélcím: 1539 Budapest, Pf.: 675.
Telefon: 06-1-224-9103
e-mail: jho@pest.gov.hu

Ügyiratszám: PE/KTFO/5515/2024.

Az ügy tárgya:

Az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasza létesítésének környezeti hatásvizsgálata.

Kérelmező: Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány u. 5.)

Ügyintézési határidő: 60 nap

A kérelem beérkezésének időpontja: 2024. július 10.

Az eljárás megindulásának és az ügyintézési határidő kezdetének napja: 2024. július 10.

Az ügyintézési határidőbe nem számítanak bele az *általános közigazgatási rendtartásról* szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: **Ákr.**) 50. § (5) bekezdésében felsorolt időtartamok.

Tervezett létesítmény, tevékenység rövid ismertetése:

A kérelem az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakaszára vonatkozik. A tervezett nyomvonalon 2x2 sáv keresztmetszettel és 20,00 m koronaszélességben, 110 km/h tervezési sebességhez gyorsforgalmi úti kialakítás tervezett.

A gyorsforgalmi út kialakítása kapcsán az alábbi változatok engedélyezését kérik:

- **III. jelű nyomvonalváltozat**
- **III/a jelű nyomvonalváltozat**

III. jelű változat helyszínrajzi vonalvezetése:

A nyomvonal Dunavecse térségében a már megépült M8 gyorsforgalmi útszakasz hídját (Pentele-híd) követő nyomvonal folytatásaként indul. Délkeleti irányba haladva a 0+747 km szelvényben a Nagy-éri 1.-csatorna, majd az 5+215 km szelvényben a Fűzvölgyi-főcsatorna felett halad át, érinti Csanádpusztát. A nyomvonal egy R=2000 m sugarú bal ívvel észak felé fordulva halad tovább északkeleti irányba és a 7+163 km szelvényben külön szinten keresztezi az V.-csatornát és a vele párhuzamos földutat, majd a 7+895 km szelvényben egy ~150 m hosszú műtárggyal elhalad a V/i-1 és V/i-csatornák és egy földút, valamint a 8+787 km szelvényben a V/i-csatorna felett. A 10+836 km szelvényben keresztezi az önkormányzati burkolt utat külön szinten (aluljáró), majd a 11+059 km szelvényben a V/g-csatornát. Miután délről elkerüli Kincsespusztát, Kunszentmiklós déli területén halad tovább és a 12+474 km szelvényben a Kiskunsági-főcsatornát, a 13+306 km szelvényben a Szabadszállási-tápcsatornát és az 5213. jelű utat, majd a 14+547 km szelvényben a D-3/111-csatornát keresztezi. A nyomvonal továbbra is enyhén észak-keleti irányba halad Szabadszállás területén, ahol a 15+976 km szelvényben külön szinten keresztezi a 150. számú Budapest – Kunszentmiklós - Tass – Kelebia vasútvonalat. A vasúti keresztezést elhagyva a 16+995 km szelvényben az 5203. jelű úttal alkotott külön szintű csomópont kialakítása tervezett. A nyomvonal a 19+024 km szelvényben kisebb vízfolyást keresztez, majd a 20+356 km szelvényben áthalad a Duna-völgyi főcsatorna felett és egy R=8000 m sugarú jobb ívvel enyhén délkeleti irányba fordulva a 22+212 km szelvényben külön szinten burkolt önkormányzati utat, a 23+577 km szelvényben földutat keresztez. Ezeket elhagyva R=2350 m sugarú balos ívvel erőteljesen észak-keleti irányba fordul a nyomvonal. A Natura 2000 terület előtt a 25+741 km szelvényben külön szintű földútátvezetés kerül kialakításra. A Natura 2000 területet a 25+785 km szelvényben éri el és kb. 3,2 km hosszon keresztezi. A 26+530 – 27+330 km szelvények között élőhelyhíd kerül kialakításra, majd ezt követően a nyomvonal egy R=1400 m sugarú jobb ívvel elhagyja a Natura 2000 területet. A Natura 2000 területet elhagyva, Kerekegyháza irányába haladva 29+435 és 30+794 km szelvényekben földutakat keresztez. A 32+582 km szelvényben kerül megtervezésre az 5211. jelű út külön szintű átvezetése a nyomvonal felett, majd a 32+800 km szelvényben kisebb vízfolyást keresztez. Továbbra is kelet felé, Kunbaracs déli, Kerekegyháza északi oldalán erdőterületeket érintve halad a nyomvonal. Az út a 34+831 és 36+428 km szelvényekben külön szinten földutakat keresztez (felüljáró, aluljáró). A 38+267 km szelvényben az 5211. - 5212. jelű utakkal alkotott külön szintű csomópont kialakítása tervezett, amely egyben a tervezett komplex pihenő megközelítését is szolgálja. A nyomvonal Kerekegyházától a Lajosmizse és Méntelek között lévő ex lege védett természeti területeket elkerülve halad tovább Kecskemét felé és a 40+547, 42+464, 43+856, 45+827 km szelvényekben külön szinten földutakat keresztez (aluljáró). A nyomvonal a 46+998 km szelvényben az 5202. jelű utat aluljáróval, majd a 47+590 km szelvényben a 142. sz. számú Budapest – Lajosmizse – Kecskemét vasutat felüljáróval külön szinten keresztezi. A vasutat elhagyva az önkormányzati utat felüljáróval keresztezi a 48+202 km szelvényben. A 49+429 km szelvényben keresztezi a Ménteleki-csatornát, az 50+517 km szelvényben külön szinten keresztez egy földutat (aluljáró), majd a tervezett nyomvonal a tervezési szakasz végén az 51+064 km szelvényben csatlakozik a már építési engedéllyel rendelkező M5-M8 autópálya csomópontban meghatározott M8 nyomvonalhoz.

A III. nyomvonalváltozat hossza 51,064 km.

III/a változat helyszínrajzi vonalvezetése:

A nyomvonal Dunavecse térségében a már megépült M8 gyorsforgalmi útszakasz hídját (Pentele-híd) követő nyomvonal folytatásaként indul. Délkeleti irányba haladva a 0+747 km szelvényben a Nagy-éri 1.-csatorna, majd az 5+215 km szelvényben a Fűzvölgyi-főcsatorna felett halad át, érinti Csanádpusztát. A nyomvonal egy R=2000 m sugarú bal ívvel észak felé fordulva halad tovább északkeleti irányba és a 7+163 km szelvényben külön szinten keresztezi az V.-csatornát és a vele párhuzamos földutat, majd a 7+895 km szelvényben egy ~150 m hosszú műtárggyal elhalad a V/i-1 és V/i-csatornák, egy földút és a 8+787 km szelvényben a V/i-csatorna felett. A 10+836 km szelvényben az önkormányzati burkolt utat külön szinten keresztezi (aluljáró) majd a 11+059 km szelvényben a V/g-csatornát. Miután délről elkerüli

Kincsespusztát, Kunszentmiklós déli területén halad tovább és a 12+474 km szelvényben a Kiskunsági-főcsatornát, a 13+306 km szelvényben a Szabadszállási-tápcsatornát és az 5213. jelű utat, majd a 14+547 km szelvényben a D-3/111-csatornát keresztezi. A nyomvonal továbbra is enyhén észak-keleti irányba halad Szabadszállás területén, ahol a 15+976 km szelvényben külön szinten keresztezi a 150. számú Budapest – Kunszentmiklós - Tass – Kelebia vasútvonalat. A vasúti keresztezést elhagyva a 16+995 km szelvényben az 5203. jelű úttal alkotott külön szintű csomópont kialakítása tervezett. Az út a 19+024 km szelvényben kisebb vízfolyást keresztesz, majd a 20+356 km szelvényben áthalad a Duna-völgyi-főcsatorna felett és egy R=8000 m sugarú jobb ívvel enyhén dél-keleti irányba fordulva a 22+212 km szelvényben külön szinten burkolt önkormányzati utat, a 23+577 km szelvényben földutat keresztesz. Ezeket elhagyva R=2350 m sugarú balos ívvel erőteljesen észak-keleti irányba fordul a nyomvonal. A Natura 2000 terület előtt a 25+741 km szelvényben külön szintű földútátvezetés kerül kialakításra. A Natura 2000 területet a 25+784 km szelvényben éri el és kb. 3,3 km hosszon keresztezi. A 26+425 – 27+425 km szelvények között élőhelyhíd kerül kialakításra, majd ezt követően a nyomvonal egy egyenes szakasszal elhagyja a Natura 2000 területet.

Az út a Natura 2000 területet elhagyva, Kerekegyháza irányába haladva 29+425 és 30+676 km szelvényekben földutakat keresztesz. A 32+536 km szelvényben kerül megtervezésre az 5211. jelű út külön szintű útvezetése a nyomvonal felett, majd a 32+754 km szelvényben kisebb vízfolyást keresztesz. Továbbra is kelet felé, Kunbaracs déli, Kerekegyháza északi oldalán erdő erdőterületeket érintve halad a nyomvonal. Az út a 34+785, 36+381 km szelvényekben külön szinten földutakat keresztesz (felüljáró, aluljáró). A 38+220 km szelvényben az 5211. - 5212. jelű utakkal alkotott külön szintű csomópont kialakítása tervezett, mely egyben a tervezett komplex pihenő megközelítését is szolgálja. A nyomvonal a Kerekegyházától Lajosmizse és Méntelek között levő ex lege védett természeti területeket elkerülve halad tovább Kecskemét felé és a 40+501, 42+418, 43+810, 45+781 km szelvényekben külön szinten földutakat keresztesz (aluljáró). A 46+951 km szelvényben az 5202. jelű utat aluljáróval, majd a 47+544 km szelvényben a 142. számú Budapest – Lajosmizse – Kecskemét vasutat felüljáróval külön szinten keresztezi. A vasutat elhagyva az önkormányzati utat felüljáróval keresztezi a 48+156 km szelvényben. A nyomvonal a 49+383 km szelvényben keresztezi a Ménteleki-csatornát, az 50+471 km szelvényben külön szinten keresztesz egy földutat (aluljáró), majd a tervezett nyomvonal a tervezési szakasz végén az 51+018 km szelvényénél csatlakozik a már építési engedéllyel rendelkező M5-M8 autópálya csomópontban meghatározott M8 nyomvonalhoz.

A III/a nyomvonalváltozat hossza 51,018 km.

A nyomvonallal az alábbi települések érintettek:

Apostag, Dunavecse, Újsolt, Szabadszállás, Kunszentmiklós, Kunadacs, Kunbaracs, Kerekegyháza, Lajosmizse, Kecskemét

Tervezési paraméterek:

Műszaki jellemzők:

- Tervezési sebesség: 110 km/h,
- Forgalmi sávok száma: 2x2
- Forgalmi sávok szélessége: 3,50 m
- Középső elválasztó sáv: 3,00 m
- Korona szélesség: 20,00 m
- Padkaszélesség: 1,50 m

Hatásterületek:

Levegőtisztaság-védelem:

A tárgyi gyorsforgalmi út esetében a levegőtisztaság-védelmi hatásterületek a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII.23.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **306/2010. Korm. rendelet**) 2. §. 12c., illetve 14. pontjainak figyelembevételével kerültek meghatározásra.

Az építés közvetlen levegővédelmi hatásterülete - átlagos meteorológiai körülmények között - a szálló por (PM₁₀) hatásterülete alapján határozható meg, amelynek kiterjedése nagyobb volumenű földmunka (útépítés) esetében 1410 m; kisebb volumenű földmunka esetében 590 m; hídépítés, aszfaltozás esetében 390 m; közművek fektetése, oszlopok állítása esetében 240 m.

Az építéshez kapcsolódó szállítási forgalom az épülő útpálya nyomvonalán, az 51 sz. főúton, illetve földúton tudja megközelíteni a tervezési területet. Az 51 sz. főút tehergépjármű forgalma jelenleg is magas, így az építés hatására megjelenő többlet tehergépjármű forgalom (kb. napi plusz 80 db tehergépjármű) érdemben nem növeli az út emisszióját. Az építési terület megközelítésére alkalmas földút környezetében nem található lakóterületek, lakóépületek.

A távlati forgalmi adatokkal számolva a gyorsforgalmi út közvetlen levegővédelmi hatásterületének lehatárolása a 306/2010. Korm. rendelet 2. § 12c. pont c) feltétele szerint történt, mivel ez eredményezte a legnagyobb hatásterületet. A levegővédelmi hatásterület átnézeti helyszínrajzon is ábrázolásra került, a közvetlen hatásterület legnagyobb kiterjedése 1,7 m.

A dokumentáció közvetett hatásterülettel kapcsolatos vizsgálatai során megállapításra került, hogy a távlati üzemelési állapotban a tervezett gyorsforgalmi úthoz kapcsolódó úthálózaton a forgalmi átrendeződés kismértékű lesz, így a környező utakon nem várható légszennyezettség romlás a beruházás hatására.

A dokumentáció számításai alapján a távlati állapotban várhatóan a tervezett gyorsforgalmi úthoz tartozó területeken belül teljesül minden vizsgált komponens esetében az órás (CO és NO₂) és a 24 órás (PM₁₀) egészségügyi határérték.

Zaj- és rezgésvédelem:

A fejlesztés tágabb környezetében gazdasági területek, kertvárosias lakóterületek és egy távlati üdülőterület található. Az építés közvetlen zajvédelmi hatásterületének legnagyobb kiterjedése nagyobb volumenű földmunka (útépítés) esetében 275 m; kisebb volumenű földmunka esetében 204 m; hídépítés, aszfaltozás esetében 269 m; közművek fektetése, oszlopok állítása esetében 214 m. A dokumentáció számításai szerint nem várható zajterhelési határérték túllépés az építési munkálatok alatt, a zajvédelmi hatásterületen belül több ingatlan is található.

Az építéshez kapcsolódó szállítási forgalom az épülő útpálya nyomvonalán, az 51 sz. főúton, illetve földúton tudja megközelíteni a tervezési területet. Az előzőekben felsorolt utak környezetében a szállítási és fuvarozási tevékenység a dokumentációban foglaltak alapján várhatóan nem okoz 3 dB-nél nagyobb mértékű járulékos zajterhelés változást, így a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **284/2007. Korm. rendelet**) 7. §-a szerint nem határolható le az építési szállításhoz kapcsolódó közvetett hatásterület.

A távlati üzemelési állapot közvetlen zajvédelmi hatásterülete a 314/2005. Korm. rendelet 7. melléklete, valamint a 284/2007. Korm. rendelet 6. § (1) a) pontjában foglaltak figyelembevételével került meghatározásra. A tervezett fejlesztés közvetlen hatásterületét 3D-s zajterjedés modellezéssel számították ki, a zajvédelmi hatásterületek átnézeti helyszínrajzon is ábrázolásra kerültek. A közvetlen zajvédelmi hatásterület kiterjedése - a tervezett gyorsforgalmi út környezetének sajátosságait figyelembe véve - 200-400 méter között változik.

A közvetett hatásterület vizsgálata során a teljes térség forgalmi viszonyai figyelembevételre kerültek. Minden útszakaszon egyaránt kiszámításra került a távlati, beruházás megvalósulása melletti, illetve a távlati, beruházás megvalósulása nélküli állapotok zajterhelése (7,5 méteres távolságban az egyenértékű A-hangnyomásszintek éjjel). Az elvégzett vizsgálatok alapján a térség úthálózatának nagy részén változatlan, vagy csökken a zajterhelés a tervezett beruházás megvalósulása esetén, számos útszakaszon jelentősen (51 és 52 sz. főutak, 5213 j., 5214 j., 5211 j., 5202 j. összekötő utak). A

zajterhelés minimális (<1 dB) növekedése várható a gyorsforgalmi út megépülése esetén az M5 gyorsforgalmi út., 5105 j., 5202 j., 5203 j., 5212 j. összekötő utak egyes szakaszain. Továbbá nem jelentős (1-2 dB közötti) növekedés várható az 5215 j. és 5203 j. összekötő utak egyes szakaszain. Az előzőeknél valamivel nagyobb mértékű (4 dB) zajterhelés növekedés várható az 5203 j. összekötő út Szabadszállás – M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út közötti szakaszán.

A dokumentáció számításai alapján a távlati állapotban az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út tervezett fejlesztésének megvalósulása esetén a hatástanulmányban bemutatott zajvédelmi intézkedésekkel a vonatkozó zajvédelmi követelmények teljesülése várható.

Természetvédelem:

Természetvédelmi szempontból közvetlen hatásterület a létesítmény által közvetlenül igénybe vett terület, az útpálya és az útpálya alatti földmű, illetve a bevágási szakaszokon a tereprendezett felszín, valamint a kapcsolódó műszaki létesítmények által igénybe vett terület.

Élővilágvédelmi szempontból a közvetett hatásterület kiterjedése az útpálya melletti élőhelyek és fajok érzékenysége szerint eltérő. Az élővilágvédelmi vizsgálat alapján a tárgyi útszakasz mellett az útpálya koronavonalától számított átlagosan 250-250 méter széles sáv került közvetett hatásterületként meghatározásra, amely területen a részletes élővilágvédelmi vizsgálatok is készültek.

Az út mindkét nyomvonal változata érinti az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet [a továbbiakban: **275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet**], valamint az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészekről szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet [a továbbiakban: **14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet**] alapján a HUKN20003 kódjelű Felső-Kiskunsági turjánvidék nevű jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet, melynek jelentős részén élőhelyhíd kerül kialakításra. Mindkét nyomvonal változat továbbá érinti a HUKN20009 kódjelű Felső-kiskunsági szikes tavak és Miklapusztza elnevezésű kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet (Natura 2000 területek) is.

A gyorsforgalmi út továbbá két nagy kiterjedésű madárvédelmi Natura 2000 terület, északon a HUKN10001 kódszámú Felső-Kiskunsági szikes puszták és turjánvidék nevű, délen a HUKN10002 kódszámú Kiskunsági szikes tavak és az őrjegi turjánvidék nevű madárvédelmi terület között halad el.

A tervezési szakasz III. nyomvonalváltozata 28+515 km szelvénynél mintegy 77 m-re megközelíti a Kiskunsági Nemzeti Park védettségének fenntartásáról szóló 134/2007. (XII. 27.) KvVM rendelet alapján védett Kiskunsági Nemzeti Park Peszéradacsi rétek elnevezésű országos jelentőségű védett természeti területét.

A nyomvonalváltozatok érintenek ex lege védett lápterületeket, amelyek részben a Natura 2000 területtel átfednek. Az érintettség jelentős részben a kialakításra kerülő élőhelyhíd nyomvonalán van. Az ex lege védett szikes tavak érintettsége a vízfolyások keresztezése miatt következik be. Újsolt településen az egyedi hatósági határozattal lehatárolt ex lege védett szikes tavat a nyomvonal északról elkerüli.

A beruházás nem érint helyi jelentőségű védelem alatt álló természeti területet, természeti emléket, de a végszelvény előtt közvetlenül határos a Kecskeméthez tartozó Ménteleki Zombory-birtok nevű helyi jelentőségű természetvédelmi területtel.

Tájvédelem:

Közvetlen hatásterület: A létesítmény által közvetlenül igénybevételekre kerülő, az építési munkálatokkal közvetlenül érintett terület: az útpálya burkolt felülete, a földmű, a kapcsolódó tereprendezés, továbbá a vízelvezető árkok területe. Tájvédelmi szempontból közvetlen hatásterületként a kisajátítási terület került meghatározásra.

Közvetett hatásterület: a zöldfelületi rendszer és ökológiai hálózat elemeinek átvágása miatt, a természeti rendszerekre gyakorolt hatások területe, tájszerkezetre és tájhasználatra gyakorolt hatások területe. Az útpálya burkolt felületének kialakítása, valamint a földművek eltérő, extrém élőhelyi

adottságú növényborítása miatt megváltoznak a biológiailag aktív felületek jellemzői, amelynek aránya, valamint megoszlása – a meglévő, igénybevételre kerülő zöldfelületek szerint - az egyes nyomvonalszakaszokon eltérő mértékű. Tájszerkezeti és tájhasználati szempontból azok a területrészek tartoznak a hatásterületbe, amelyeknél a területhasználati lehetőségek módosítása, korlátozása, zavarása következik be. Az egyes tájelemek részletes vizsgálata az út kisajátítási területétől számított 100 méter széles sávban történt.

Tájképi hatásterület az a tájrészlet, ahonnan a létesítmény látható, illetve ahol az út megépítése tájképi változást okoz.

Nemzetközi eljárás:

A 314/2005. Korm. rendelet 12-15. §-ai szerinti eljárás nincs folyamatban.

Tájékoztatás, észrevételek, kérdések:

Az ügyfél jogosult az Ákr. 5. § (1) bekezdése alapján az eljárás során bármikor nyilatkozatot, észrevételt tenni, valamint az Ákr. 33-34. §-aiban foglaltak szerint iratbetekintési joggal élni.

A nyomvonal által érintett települések jegyzői biztosítják a betekintés lehetőségét a kérelem és mellékletei elektronikus példányába. A betekintés módjáról az érintett települési önkormányzat jegyzőjénél lehet részletes felvilágosítást kapni.

A 314/2005. Korm. rendelet 2. § (1) bekezdés a) pontja alapján **érintett nyilvánosság** az a természetes személy, jogi személy vagy jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet, amelyre a tárgyi eljárásban hozott döntés kihat, vagy kihathat, vagy amely a tárgyi eljárásban hozott döntésben egyébként érdekelt, ideértve a *környezet védelmének általános szabályairól* szóló 1995. évi LIII. törvény (a továbbiakban: **Kvt.**) 98. § (1) bekezdésében foglalt környezetvédelmi szervezetet is.

Az Ákr. 10. §-a alapján **ügyfél** az a természetes vagy jogi személy, egyéb szervezet, akinek (amelynek) jogát vagy jogos érdekét az ügy közvetlenül érinti.

A Kvt. 98. § (1) bekezdése alapján a környezetvédelmi érdekek képviselőjére létrehozott politikai pártnak és érdekképviselőnek nem minősülő, a hatásterületen működő egyesületeket a környezetvédelmi közigazgatási hatósági eljárásokban a működési területükön az ügyfél jogállása illeti meg.

Mindezek alapján az eljárás során ügyféli jogállás megállapítására az erre irányuló kérelem alapján van lehetőség. A kérelemben meg kell jelölni és igazolni kell, hogy a kérelmező mely jogát vagy jogos érdekét érinti közvetlenül az ügy. Az érintett környezetvédelmi szervezetek alapszabályukkal és a bírósági bejegyzésről szóló véglegessé vált határozattal igazolhatják ügyféli jogosultságukat.

Közmeghallgatás:

A Pest Vármegyei Kormányhivatal a 314/2005. Korm. rendelet 9. §-ában szabályozottak szerint az eljárás során **közmeghallgatást tart**.

A közmeghallgatás időpontja: 2024. október 22.

A közmeghallgatásra az érintettek személyes megjelenése nélkül, honlapon való közzététel útján kerül sor.

Az észrevételeket a közmeghallgatás időpontjáig az eljáró hatósághoz írásban lehet benyújtani.

Az elektronikus úton közzétett kérelem és mellékletek elérési helye:

Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály
1016 Budapest, Mészáros utca 58/A.
Telefon: (06-1) 224-9100; KRID: 508260165
E-mail: orszagoszoldhatosag@pest.gov.hu
Web: <https://www.pvkh.hu>

A <https://www.pvkh.hu> linken, a Hirdetmények menüpont kiválasztásával
Környezetvédelmi hirdetmény – M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út Dunavecse-Kecskemét cím alatt.

Az eljáró hatóság döntési lehetőségei:

A környezetvédelmi hatóság a Kvt. 71. § (1) bekezdése alapján az ügyben rendelkezésre álló összes adat alapján dönt, és határozattal kiadja a tevékenység megkezdéséhez szükséges környezetvédelmi engedélyt, vagy a kérelmet elutasítja.

Budapest, dátum a digitális aláírás szerint

Dr. Tarnai Richárd főispán
nevében és megbízásából:

dr. Szentmiklóssy Zoltán
osztályvezető