

M200 autóút (korábban M81) tervezése az M1 autópálya (Komárom térsége) – és M8 gyorsforgalmi út (Sárbogárd térsége) között tanulmány, KHT és engedélyezési tervezési feladata, ajánlat szerinti BIM modell felépítése

KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY

Generáltervező:



KONTÚR CSOPORT Kft.

H-1146 Budapest, Hungária körút 162-168.

Szakasztervező:

VIBROCOMP

Vibrocomp Kft.

H-1118 Budapest, Bozókvar utca 12.

M200 autóút tervezése

az M1 autópálya (Komárom térsége) – és M8 gyorsforgalmi út (Sárbogárd térsége) között

60+300 km sz. (Székesfehérvár Ny.) – 70+340 km sz. (Sárkeresztúr) között

KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY

25A. KHT KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY MÓDOSÍTÁSA

60+300 km sz. – 70+340 km sz. között

MŰSZAKI LEÍRÁS

2026. április 10.



TARTALOMJEGYZÉK

1. Bevezetés és előzmények	3
2. Tervezett módosulás bemutatása	6
2.1. Módosult 5.6.7. Javasolt védelmi intézkedések c. fejezet	7

1. Bevezetés és előzmények

„A Magyar Állam mint koncesszióba adó és a KONZUM PE Magántőkealap, OPUS BRIDGE Magántőkealap, OPUS NEW WAY Magántőkealap, THEMIS Magántőkealap, VIA Magántőkealap, VESTA Magántőkealap, CRONUS Magántőkealap 2022. május 17. napján *„a magyarországi gyorsforgalmi utak és műtárgyaik tervezése, építése, fejlesztése, felújítása, karbantartása és üzemeltetése, és a gyorsforgalmi utak és műtárgyaik (ideértve az azokhoz kapcsolódó Autópálya-mérnökségeket) működtetése keretében ezen vagyonelemek birtoklása, használata, hasznai szedése (a Kkt. 33/A.§ szerinti használati díj és útdíj kivételével)”* tárgyában egymással koncessziós szerződést kötöttek.

A Koncesszor a Koncessziós Szerződés teljesítése érdekében megalapította az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zártkörűen Működő Részvénytársaságot (2040 Budaörs, Akron utca 2.) valamint a Koncessziós Szerződés szerinti Fejlesztési Közreműködő Társaságokat, ezek egyikeként az MKIF Sextus Zártkörűen Működő Részvénytársaságot (2040 Budaörs, Akron u. 2.).

A Koncessziós Társaság és a Fejlesztési Közreműködő Társaság Tervezési szerződést kötött az **„M200 autóút (korábban M81) tervezése az M1 autópálya (Komárom térsége) – és M8 gyorsforgalmi út (Sárbogárd térsége) között döntéselőkészítő tanulmány (DET), KHT és engedélyezési tervezési feladata, ajánlat szerinti BIM modell felépítése”** tárgyában a Kontúr Csoport Kft.-vel.

A Kontúr Csoport Kft. a teljes tervezési szakaszt 5 szakaszra bontotta, 4 autóúti szakaszra és 1 mérnökségi telep tervezésére kötött altervezői szerződést:

- M200 I. szakasz:
M200 autóút 0+000 km sz. (M1 autópálya csomópontot beleértve) - 63+100 km sz. (8-801 úti csomópontot beleértve)
Szakasztervező: UVATERV Zrt.
- M200 II. szakasz:
M200 autóút 63+100 km sz. (8-801 úti csomópontot nem beleértve) – 7-es út 76+500 km sz. (7201-es számú Úrhida felé vezető úti csomópontot nem beleértve)
Szakasztervező: FÖMTERV Zrt.
- M200 III. szakasz:
M200 autóút 7-es út 70+340 km sz. (7201-es számú Úrhida felé vezető úti csomópontot beleértve) – M7-es autópálya – 63. sz. főút (csomópontot beleértve)
Szakasztervező: SPECIÁLTERV Kft.
- M200 IV. szakasz:
M200 autóút 63. sz. főút (csomópontot nem beleértve) – M8 gyorsforgalmi út (Sárbogárd térsége)
Szakasztervező: SPECIÁLTERV Kft.
- M200 V. szakasz:
M200 autóúton Székesfehérvár térségében megvalósítandó mérnökségi telephely tervezési feladatai
Szakasztervező: KREATÍV MAGYAR MÉRNÖK Kft.

M200 autót (korábban M81) tervezése az M1 autópálya (Komárom térsége) – és M8 gyorsforgalmi út (Sárbogárd térsége) között tanulmány, KHT és engedélyezési tervezési feladata, ajánlat szerinti BIM modell felépítése

A 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet „*egyres közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről*” az 1. melléklet 1. Országos közúti közlekedési projektek 1.1. Gyorsforgalmi utak 1.1.70. „Az M200 Komárom – Kisigmánd (M1 autópálya) – Kisbér – Székesfehérvár (M7 autópálya) – Sárbogárd (M8 gyorsforgalmi út) között gyorsforgalmi út megvalósítása” pontja alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedésfejlesztési projekt.

Jelen tervezési feladat előzményei, a NIF Zrt. által készített tervdokumentációk, engedélyek

A közúti folyosó a korábbi elképzelések szerint 2x2 sávós 110 km/h tervezési sebességű főútként valósult volna meg a 13-as és 81-es számú főutak fejlesztésével.

Az M200-as autót két előzményes tanulmánytervvel rendelkezik, melyek a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából készültek a „Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése Tanulmányterv, ERDI. és Környezeti Hatásvizsgálati dokumentáció készítésére, valamint a környezetvédelmi engedély megszerzése” tárgyú eljárás keretei között. 1. része: „Komárom–Székesfehérvár útvonal fejlesztés tervezése”, valamint 2. része: „Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztés tervezése”.

Az érintett szakaszokon vizsgált nyomvonalváltozatokra a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya környezetvédelmi engedélyt adott. Az 1. rész tekintetében 2022. szeptember 26-án PE/KTFO/3921-89/2022. ügyiratszámom, illetve a 2. részre vonatkozóan 2022. május 4-én PE/KTFO/1491-85/2022. ügyiratszámom.

Tervező feladata az M200 autót előzményes tanulmányterveinek, elsősorban a környezetvédelmi engedéllyel rendelkező nyomvonalnak a felülvizsgálata az autótúti tervezési paraméterek figyelembevételével, valamint a környezetvédelmi engedélyek módosítása és a szükséges környezetvédelmi engedélyezési eljárások lefolytatása a teljes tervezési szakaszra vonatkozóan.

A Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya, PE/KTFO/2933-67/2025. Ügyiratszámom adta ki az M200 autót 60+300 (Iszkaszentgyörgy) – 70+340 km sz. (Sárszentmihály) közötti szakaszának környezetvédelmi engedélyét.

A tervezési diszpozíció alapján az M200 autót a korábbi előzményes tervektől eltérő keresztmetszeti kialakítással, 2x2 forgalmi sávval és burkolt üzemi sávval kerül kialakításra, a tervezési sebesség 110 km/h. Az M200 autót kezelését és üzemeltetését kiszolgáló mérnökségi telephely is megvalósításra kerül Székesfehérvár környezetében.

A tervezett műszaki megoldások az érvényben lévő Műszaki Előírások, a tervezési szerződés, valamint a Koncesszióba Adó, a Koncesszor, a Fejlesztési Közreműködő és a Kezelők bevonásával rögzített tervezési diszpozíció (és diszpozíció kiegészítések) alapján készültek el.

A tervezés során figyelembe veendő kapcsolódó beruházások

Az M200 autót kapcsolódik az MKIF Zrt. további fejlesztési kötelezettségeihez:

- M1 autópálya fejlesztése M0 autót és M19 autót között
- M7 autópálya fejlesztése M0 autót és Balatonvilágos között
- M8 gyorsforgalmi út Sárbogárd és M5 autópálya között

M200 autót (korábban M81) tervezése az M1 autópálya (Komárom térsége) – és M8 gyorsforgalmi út (Sárbogárd térsége) között tanulmány, KHT és engedélyezési tervezési feladata, ajánlat szerinti BIM modell felépítése

Tervezés során egyeztetésre és figyelembevételre kerültek az alábbi Magyar Állam megvalósításában tervezett projektek:

- M71 gyorsforgalmi út létesítése
- V0 vasútvonal
- nagysebességű vasútvonal (NSV)

Az M200 autót engedélyezési tervének szakaszolása

A Koncessziós szerződéshez, a projekt megvalósításához és engedélyezéséhez igazodóan az M200 autót engedélyezési tervei az alábbi szakaszolás szerint készültek:

Vonalszakasz megnevezése	Km szelvény	Építés kezdete és vége	Szakasztervező
22.1_ M1 autópálya - Mór	0+000 - 5+500	2027 -2029.	UVATERV Zrt.
22.2_ M1 autópálya - Mór	5+500 - 35+000	2030-2032.	UVATERV Zrt.
23_ Mór - Bodajk	35+000 - 43+000	2030-2032.	UVATERV Zrt.
24_ Bodajk - Székesfehérvár NY.	43+000 - 60+300	2030-2032.	UVATERV Zrt.
25A_ Székesfehérvár Ny. - Sárkeresztúr	60+300 – 62+600	2028-2030.	UVATERV Zrt.
	62+600 - 70+340	2028-2030.	FŐMTERV Zrt.
25B_ Székesfehérvár Ny. - Sárkeresztúr	70+340 - 81+000	2027-2029.	SPECIÁLTERV Kft.
25C_ Székesfehérvár Ny. - Sárkeresztúr	81+000 - 92+000	2028-2030.	SPECIÁLTERV Kft.
26_ Sárkeresztúr - M8 Sárbogárd	92+000 - 104+938	2028-2030.	SPECIÁLTERV Kft.

Az M200 autót 60+300 - 70+340 km sz. közötti szakaszán a műszaki tartalom tekintetében változás nem történt.

A tervezés előrehaladtával elkészültek az M200 autót 60+300 - 70+340 km sz. közötti szakaszán az Engedélyezési terv F11. és F12. Növénytelepítési szakági tervek a pontos területfoglalási határok ismeretében, emiatt módosul a Környezeti hatástanulmány 5.6.7. Javasolt védelmi intézkedések fejezete, mely a javasolt növénytelepítéssel érintett szakaszokat tartalmazza.

Ez a módosulás a PE/KTFO/2933-67/2025. Ügyiratszámú környezetvédelmi engedély

II. Környezetvédelmi, természetvédelmi és tájvédelmi előírások 4. Tájvédelem, természetvédelem: 4.4. A növénytelepítések tervezési szempontjai a következők, szelvénytípusok szerint c. pontját érinti.

Jelen tervdokumentáció az M200 autópályát M1 autópályára (Komárom térsége) és M8 gyorsforgalmi út (Sárbogárd térsége) közötti szakasz 25A. szakaszának (60+300 - 70+340 km sz.) Környezeti hatástanulmányának módosítását tartalmazza.

2. Tervezett módosulás bemutatása

Az M200 autópályát 60+300 - 70+340 km sz. közötti szakaszán **a műszaki tartalom tekintetében változás nem történt.**

A tervezés előrehaladtával elkészültek az M200 autópályát 60+300 - 70+340 km sz. közötti szakaszán az Engedélyezési terv F11 és F12 Növénytelepítési szakági tervek a pontos területfoglalási határok ismeretében, emiatt módosul a Környezeti hatástanulmány 5.6.7. Javasolt védelmi intézkedések fejezete, mely a javasolt növénytelepítéssel érintett szakaszokat tartalmazza.

Ez a módosulás a PE/KTFO/2933-67/2025. Ügyiratszámú környezetvédelmi engedély II. Környezetvédelmi, természetvédelmi és tájvédelmi előírások 4. Tájvédelem, természetvédelem: 4.4. A növénytelepítések tervezési szempontjai a következők, szelvényszámok szerint c. pontját érinti.

Tárgyi fejlesztés a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) pontja alapján nem minősül a környezeti hatásvizsgálati eljárás szempontjából jelentős módosításnak:

ac) * a 3. számú melléklet 131. pontjában felsorolt tevékenységnek az alábbiakban megadott megváltoztatása:

aca) a tevékenység volumene a megvalósítására vonatkozó korábbi engedélyben meghatározott mértéket legalább 25%-kal meghaladja, - **Területfoglalás mértéke nem változik.**

acb) új vasúti pálya létesül, - **Nem létesül.**

acc) új forgalmi sáv létesül, kivéve, ha az csak le- vagy felhajtó- vagy kapaszkodó sáv, - **Nem létesül.**

acd) vezeték nyomvonalának megváltoztatása védett természeti területen, - **Nem releváns.**

ace) * a nyomvonal olyan megváltoztatása, ami miatt a hatásterület védett természeti területet, Natura 2000 területet, barlang védőövezetét, vízbázis védőövezetét vagy régészeti érdekű területet fog érinteni, - **A hatásterület nagysága nem változik.**

acf) * a nyomvonal olyan megváltoztatása, ami miatt országhatáron áttérjedő jelentős környezeti hatás feltételezhető; - **Országhatáron áttérjedő környezeti hatások a tervezett beruházás kapcsán nem jelentkeznek.**

A Környezeti Hatástanulmány megállapításait, mely alapján a Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya környezetvédelmi engedélyt adott a M200 autópályát 60+300 - 70+340 km sz. közötti szakaszának megvalósítására vonatkozóan a PE/KTFO/2933-67/2025. ügyszám, **továbbra is fenntartjuk** az alábbi fejezetek esetében, mivel azok a jelen módosítás következtében nem változnak:

- Talaj és felszín alatti vízvédelem
- Felszíni vízvédelem
- Levegőtisztaság-védelem
- Élővilág: ember és társadalom
- Élővilág-védelem
- Épített környezet és kulturális örökségvédelme

- Zajvédelem
- Rezgésvédelem
- Hulladékgazdálkodás
- Víz keretirányelv vizsgálat
- Klímakockázat elemzés

A módosítás mértéke a felsorolt szakágak vonatkozásában nem tekinthető relevánsnak, kimutatható mértékű változást jelen (növénytelepítési javaslatok) kismértékű módosítása nem eredményez!

Egyedüli változással érintett szakág az 5.6. Tájvédelem fejezet, 5.6.7. Javasolt védelmi intézkedések fejezete.

2.1. Módosult 5.6.7. Javasolt védelmi intézkedések c. fejezet

A védelmi intézkedések tekintetében a Környezeti Hatástanulmány tájvédelmi fejezetében leírtakat fenntartjuk, továbbá az alábbi módosításokat tesszük:

A korábbi tervfázisok során kialakult növénytelepítési koncepció módosítása a területfoglalási határ pontosítása miatt vált szükségessé.

A növénytelepítés szempontjából lehatárolt szakaszok az alábbiak szerint módosulnak (lásd. csatolva az Engedélyezési terv F11. és F12. Növénytelepítési szakági terveket):

61+000-62+000 km sz. között található csomóponti ágak által közrezárt területeken fatelepítés, növénytelepítés, tájfásítás

61+000-62+000 km sz. között található csomópont 'B' ága 0+275-0+450 km sz. között az külső oldalon fa- és cserjetelepítés

61+000-62+000 km sz. között található csomópont 'C' ága 1+575-1+650 km sz. között az külső oldalon fa- és cserjetelepítés

61+000-62+000 km sz. között található csomópont 'E' ága 0+050-0+150 km sz. között az külső oldalon fa- és cserjetelepítés

62+675-63+050 km sz. között meglévő növényzet fejlesztése mindkét oldalon

63+050-63+350 km sz. között a körív külső oldalán meglévő növényzet fejlesztése

63+850-63+975 km sz. között szelvényezés szerinti jobb oldalon meglévő növényzet fejlesztése

63+975-64+200 km sz. meglévő növényzet fejlesztése mindkét oldalon

64+200-64+325 km sz. között szelvényezés szerinti bal oldalon meglévő növényzet fejlesztése

64+325-64+800 km sz. meglévő növényzet fejlesztése mindkét oldalon

64+800-64+900 km sz. között szelvényezés szerinti jobb oldalon meglévő növényzet fejlesztése

64+900-65+000 km sz. között szelvényezés szerinti bal oldalon meglévő növényzet fejlesztése

65+000-66+400 km sz. között meglévő növényzet fejlesztése mindkét oldalon

66+400-66+650 km sz. között található csomóponti ágak által közrezárt területeken lombhullató fák telepítése

66+650-67+100 km sz. között található Ybl pihenőhely zöldterületein fák, és talajtakarók telepítése

67+550-68+000 km sz. között található csomóponti ágak által közrezárt területeken fatelepítés, a nyugati csomóponti ág ívkülső oldalán meglévő növényzet fejlesztése

68+100-68+500 km sz. között meglévő növényzet fejlesztése mindkét oldalon

69+050-69+400 km sz. között meglévő növényzet fejlesztése mindkét oldalon

69+700-70+100 km sz. között a körív külső oldalán meglévő növényzet fejlesztése

70+100-70+340 km sz. között meglévő növényzet fejlesztése mindkét oldalon

A javasolt intézkedések betartásával az út és létesítményeinek megfelelő tájba illesztése megvalósul, így a beruházás tájvédelmi szempontból elfogadhatónak tekinthető.

Budapest, 2026. április 10.