



BÁCS-KISKUN MEGYEI KORMÁNYHIVATAL

Ikt. szám: BK/KTF/06885-128/2022.

Hiv. szám: -

Ügyintéző: Kovács György
dr. Kisgyörgyei Ágnes
Dömsödiné Szebelédi Krisztina
Szabó László
Sirok Attila

Telefon: +36 (76) 795-871

+36 (76) 795-862

KRID azonosító: 246192384

Melléklet: -

Tárgy: NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt., Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú hatásvizsgálati eljárás, eljárást lezáró határozat

H A T Á R O Z A T

Az **NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság** (székhely: 1027 Budapest, Horvát utca 14-26., KÜJ: 103 637 619, KTJ: 103 037 809, cégjegyzékszám: 01-10-048661, adószám: 25416316-2-41, KSH szám: 25416316-7112-573-01, hivatalos elektronikus elérhetősége: 25416316#cegkapu, jelenlegi rövidített elnevezése: NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt., korábbi rövidített elnevezése: BFK Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt.) – **Engedélyes** – **részére**, a 2022. szeptember 28. napján előterjesztett, majd kiegészített – **a Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú – a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet** (a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet) szerinti kérelem alapján indított **környezeti hatásvizsgálati eljárásban**, a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet

1. számú mellékletének

- **36. pontja** [„**vasúti pálya országos törzshálózat részeként (kivéve kizárólag Budapest vonzatkörzeti vasúti közlekedését szolgáló vasúti pályát)**”] és

3. számú mellékletének

- **131. pontja** [„**Az 1. számú melléklet 32., 36-37., 41., 47. pontjában, valamint a 3. számú melléklet 76-79., 86-88., 95., 102., 104. pontjában felsorolt tevékenység vagy létesítmény 2. § (2) bekezdés a) pont ac) alpontja szerinti jelentős módosítása, kivéve, ha a módosítás az 1. számú melléklet B. és C. oszlopa szerint meghatározott tevékenység vagy létesítmény megvalósítása**”]

szerinti tevékenységhez

környezetvédelmi engedélyt adok azzal a feltétellel, hogy

a tervezett **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás és a településrendezési tervek közötti összhangot teljes körűen meg kell teremteni, ezáltal a kizáró okot meg kell szüntetni a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig.** A tervezett tevékenység nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósítása és a településrendezési tervekkel csak részben van összhangban, azonban az összhang legkésőbb a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig megteremthető.

A létesítési (építési), illetve működési (használatbavételi) engedély a környezetvédelmi engedélyben foglaltaktól nem térhet el.

ELŐÍRÁSOK

Általános előírások

1. Minden esetben a környezetvédelmi engedély módosítása szükséges, amennyiben olyan módosítást vagy átépítést terveznek, amely létesítési (építési), illetve működési (használatbavételi) engedély köteles. A létesítési (építési), illetve működési (használatbavételi) engedély kiadását minden esetben meg kell előznie a környezetvédelmi engedély módosításának. A létesítési (építési), illetve működési (használatbavételi) engedély a környezetvédelmi engedélyben foglaltaktól nem térhet el.
2. Ha a tevékenység megvalósítása során az önmagukban nem jelentős módosítást jelentő változtatások három év alatt együttesen elérik a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdésének abf), abg) vagy aca) pontjában megadott küszöbértéket, a környezethasználó ezt köteles jelenteni a környezetvédelmi hatóságnak. Ezekben az esetekben a környezetvédelmi hatóság a környezetvédelmi felülvizsgálat rendelkezései szerint jár el.

Zaj- és rezgésvédelem

3. Tárgyi létesítmény építési engedélyezési eljárása során az engedélyezési dokumentációban be kell mutatni az kivitelezési munkákból származó és a végleges szállítási útvonalak mentén kialakuló zaj- és rezgésterhelés mértékét és a tervezett zaj-, és rezgéscsökkentési intézkedéseket. Határérték feletti zajt okozó építési munkák csak az illetékes környezetvédelmi hatóság engedélyének birtokában kezdhetők meg.
4. A kivitelezés alatt zajvizsgálatot kell végezni az építési tevékenységből eredő zajterhelésre vonatkozóan a Z1-Z18 mérési pontokon a kivitelezési tevékenység megkezdését követő 15. és 60. nap közötti időszakban, az előzetesen számítással meghatározott legnagyobb zajkibocsátású munkafolyamatok végzésekor. A zajvizsgálatról készített jegyzőkönyvet meg kell küldeni a környezetvédelmi hatóságnak.

Zajmérési pont jele	Zajmérési pont
Vasút	
Z1	1188 Budapest, Vasút u. 7.
Z2	2360 Gyál, Vasút u. 37.
Z3	2363 Felsőpakony, Állomás u. 3.
Z4	2364 Ócsa, Erdősor u. 84/2.
Z5	2365 Inárcs, Vasút u. 1.
Z6	2366 Kakucs, 169/4 hrsz.
Z7	2370 Dabas, Beton út 7.
Z8	2376 Hernád, Köztársaság út 3.
Z9	2377 Örkény, Vörösmarty u. 83.
Z10	2381 Táborfalva, Vasút u. 12.
Z11	6055 Felsőlajos, Mizse tanya 20/A.
Z12	6050 Lajosmizse, Közös tanya 4/H.
Z13	6000 Kecskemét, Hunyadi János u. 31.

Különszintű útátjárók	
Z14	1193 Budapest, Víztorony u. 25.
Z15	1188 Budapest, Vasút u. 1.
Z16	1188 Budapest, Kölcsey u. 102/a.
Z17	2360 Gyál, Kőrösi út 20/a.
P+R parkoló	
Z18	1188 Budapest, Vasút u. 13/b.

Határidő a mérési jegyzőkönyv benyújtására: a mérést követő 30 napon belül

5. Az építési tevékenység végzése során az alábbi zaj- és rezgésvédelmi előírásokat kell betartani:
- A zajszempontú éjjeli (22:00-6:00) megítélési időben a környezeti zajkeltéssel járó munkavégzés és szállítási tevékenység nem végezhető, kivéve, ha az adott munkavégzés különösen indokolt, és az építkezést ellehetetlenítené annak kizárása. A kiviteli tervek környezetvédelmi tervfejezetében meg kell indokolni az adott munkafolyamat szükségességét, továbbá be kell mutatni e munkafolyamatok pontos körét, helyét, időtartamát és környezeti hatásait.
 - Ahol lehetséges, ott a gépeket és / vagy gépelemeket zajvédelmi szigeteléssel, zajcsökkentő burkolatokkal kell ellátni, ha az adott munkavégzés 100 méteres környezetében zajtól védendő ingatlan, vagy terület található.
 - A szállítási útvonalakat a meglévő fő és gyűjtő úthálózat mentén kell kijelölni, a lehető legkisebb zajterhelés megvalósításával.
 - A vasúti szállítást kell előnyben részesíteni a közúttal szemben.
6. A tárgyi létesítmény vasúti szakasza mentén található, a *környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet* (a továbbiakban: 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet) 2. §-ban meghatározott területek és építmények zaj elleni védelme érdekében a *környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM- EüM együttes rendelet* (a továbbiakban: 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet) 3. számú mellékletében előírt zajterhelési határértékek teljesülésének biztosítása érdekében, a tárgyi hatásvizsgálati eljárás dokumentációjában javasolt, vagy azzal zajvédelmi szempontból egyenértékű műszaki megoldást kell alkalmazni.
7. A tárgyi létesítmény vasúti szakasza mentén található, a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 2. §-ban meghatározott területek és építmények rezgés elleni védelme érdekében a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 5. számú mellékletében előírt rezgésterhelési határértékek teljesülésének biztosítása érdekében, a tárgyi hatásvizsgálati eljárás dokumentációjában javasolt, vagy ezzel rezgésvédelmi szempontból egyenértékű műszaki megoldást kell alkalmazni.
8. A tárgyi projekt keretében meg-, illetve átépülő közúti közlekedési létesítményekhez kapcsolódóan meg kell valósítani a tárgyi hatásvizsgálati eljárás dokumentációban bemutatott (vagy azzal egyenértékű) műszaki megoldásokat, zajvédelmi intézkedéseket.
9. A vasúti létesítmény kiviteli tervében részletesen ki kell dolgozni a passzív akusztikai védelemre vonatkozó műszaki megoldásokat. A terveket az illetékes környezetvédelmi hatósághoz be kell nyújtani.
- Határidő: kiviteli tervek elkészítését követő 30 napon belül**
10. Azoknak a védendő épülethomlokzatoknak az esetében, ahol a tárgyi hatásvizsgálati eljárás dokumentációjában bemutatottak szerinti aktív zajvédelmi intézkedéseket követően a tárgyi létesítmény üzemeléséből származóan a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében előírt zajterhelési határértékeket továbbra is meghaladó zajterhelés várható, részletes épületakusztikai tervezés keretében kell a homlokzati nyílászárók végleges akusztikai, hangszigetelési követelményeit meghatározni, a jelenleginél magasabb léghanggátlással rendelkező nyílászárók beépítéséről gondoskodni.
- Határidő: a vasúti létesítmény forgalomba helyezését megelőzően**
11. A létesítmény forgalomba helyezését elektronikus úton be kell jelenteni a környezetvédelmi hatóságnak.

12. Tárgyi vasúti létesítmény, valamint a projekt keretében meg-, illetve átépült közúti közlekedési létesítmények **forgalomba helyezését követő 30. és 60. napok között zajméréseket kell végezni** annak igazolására, hogy a Z1 – Z18 monitoring pontokon a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében szereplő zajterhelési határértékek teljesülnek.

A zajvizsgálatról készült jegyzőkönyvet a környezetvédelmi engedély ügyiratszámára való hivatkozással be kell nyújtani a környezetvédelmi hatóságnak.

Zajmérési pont jele	Zajmérési pont
Vasút	
Z1	1188 Budapest, Vasút u. 7.
Z2	2360 Gyál, Vasút u. 37.
Z3	2363 Felsőpakony, Állomás u. 3.
Z4	2364 Ócsa, Erdősor u. 84/2.
Z5	2365 Inárcs, Vasút u. 1.
Z6	2366 Kakucs, 169/4 hrsz.
Z7	2370 Dabas, Beton út 7.
Z8	2376 Hernád, Köztársaság út 3.
Z9	2377 Örkény, Vörösmarty u. 83.
Z10	2381 Táborfalva, Vasút u. 12.
Z11	6055 Felsőlajos, Mizse tanya 20/A.
Z12	6050 Lajosmizse, Közös tanya 4/H.
Z13	6000 Kecskemét, Hunyadi János u. 31.
Különszintű útátjárók	
Z14	1193 Budapest, Víztorony u. 25.
Z15	1188 Budapest, Vasút u. 1.
Z16	1188 Budapest, Kölcsey u. 102/a.
Z17	2360 Gyál, Kőrösi út 20/a.
P+R parkoló	
Z18	1188 Budapest, Vasút u. 13/b.

A mérések megkezdésének időpontjáról az illetékes környezetvédelmi hatóságot a mérést megelőzően, elektronikus úton tájékoztatni kell.

Határidő a zajvizsgálati jegyzőkönyv benyújtására: a mérést követő 30 napon belül

13. A forgalomba helyezést követő 30. - 60. nap között elvégzett zajmérések eredményeit felhasználva, a vasúti létesítmény teljes hosszára, valamint a vasútfejlesztési projekt keretében meg-, illetve átépült közúti közlekedési létesítmények környezetére vizsgálatot kell végezni, modellszámításokkal kell

igazolni, hogy a legközelebbi zajtól védendő létesítményeknél a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében szereplő zajterhelési határértékek teljesülnek.

A modellszámítások eredményét vizsgálati jelentésben kell összefoglalni. Amennyiben a modellszámításokkal meghatározott zajterhelési értékek határérték feletti, a jelentésben minden zajtól védendő ingatlan esetén ismertetni kell a határérték alatti zajterhelési érték eléréséhez szükséges zajcsökkentő intézkedéseket és/vagy passzív zajcsökkentésre vonatkozó javaslatokat. A vizsgálati jelentést az illetékes környezetvédelmi hatóságnak elfogadásra be kell nyújtani.

Határidő a vizsgálati jelentés benyújtására: a forgalomba helyezést követő 180 napon belül

14. Tárgyi vasúti létesítmény és a vasútfejlesztési projekt keretében meg-, illetve átépült közúti közlekedési létesítmények **forgalomba helyezését követő 30. és 60. napok között rezgésméréseket kell végezni** annak igazolására, hogy az R1 – R12 monitoring pontokon a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 5. számú mellékletében szereplő rezgésterhelési határértékek teljesülnek. A rezgésméréseket *a zajkibocsátási határértékek megállapításának, valamint a zaj- és rezgés kibocsátás ellenőrzésének módjáról szóló 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet* (a továbbiakban: 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet) 4. § (3) bekezdése szerinti módszerrel kell elvégezni. A rezgésmérések alapján elkészített szakvéleményben be kell bemutatni, hogy a tárgyi létesítmények üzemeléséből származó, épületen belüli, emberre ható rezgés a mértékadó vizsgálati helyszíneken teljesíti a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 5. melléklete szerinti rezgésterhelési határértékeket.

A rezgésvizsgálatról készült jegyzőkönyvet a környezetvédelmi engedély ügyiratszámára való hivatkozással be kell nyújtani az illetékes környezetvédelmi hatóságnak.

Rezgésmérési pont jele	Rezgésmérési pont
Vasút	
R1	1188 Budapest, Vasút u. 7. (164081 hrsz.)
R2	2364 Ócsa, Erdősor u. 84/2. (3263 hrsz.)
R3	2366 Kakucs, Vasút u. 1. (0156/1 hrsz.)
R4	2377 Örkény, Vörösmarty u. 83. (1541/1 hrsz.)
R5	2381 Táborfalva, Vasút u. 12. (25/1 hrsz.)
R6	6055 Felsőlajos, Mizse tanya 20/A. (010/9 hrsz.)
R7	6000 Kecskemét, Hunyadi János u. 31. (2260 hrsz.)
P+R parkoló	
R8	1188 Budapest, Vasút u. 13/b. (141491 hrsz.)
Különszintű útátjárók	
R9	1193 Budapest, Víztorony u. 25. (163195 hrsz.)
R10	1188 Budapest, Vasút u. 1. (141512 hrsz.)
R11	1188 Budapest, Kölcsey u. 102/a. (144330 hrsz.)
R12	2360 Gyál, Körösi út 20/a. (4001 hrsz.)

A mérések megkezdésnek időpontjáról az illetékes környezetvédelmi hatóságot a mérést megelőzően, elektronikus úton tájékoztatni kell.

Határidő a mérési jegyzőkönyv benyújtására: a rezgésmérést követő 30 napon belül

15. A vasútvonal, a kapcsolódó vasúti berendezések és a vasúti gördülőállomány folyamatos karbantartásával biztosítani kell a legközelebbi a védendő épületeknél a zaj- és rezgésterhelési határértékek teljesülését.

Határidő: folyamatos

Levegőtisztaság-védelem

16. Tilos a légszennyezés, a diffúz forrás környezetvédelmi követelményeknek nem megfelelő működtetése miatt fellépő levegőterhelés, valamint a levegő lakosságot zavaró bűzzel való terhelése, továbbá a levegő olyan mértékű terhelése, amely légszennyezettséget okoz.
17. Az anyagnyerő helyeket, depóterületeket a nyomvonalhoz minél közelebb kell megválasztani.
18. Az építési, felvonulási, valamint a közvetlen szállítási területek szükség szerinti locsolásával, vízpermetezésével a diffúz légszennyezést meg kell akadályozni.
19. A földműveket szükség esetén (száraz időben rendszeresen) locsolni kell.
20. A szabadban végzett anyagárolást úgy kell kialakítani, működtetni és fenntartani, hogy abból a lehető legkevesebb légszennyező anyag kerüljön a környezetbe (pl. takarás, locsolás).
21. A szilárd burkolatú útfelületeket rendszeresen takarítani kell a felhordott szennyeződésektől (pl. sár) a másodlagos porszennyezés megelőzése érdekében.
22. Rakodás során megfelelő intézkedés megtételével gondoskodni kell arról, hogy a mozgatott anyag levegőterhelést ne okozzon.
23. A munkagépek felesleges üresjáratát kerülni kell.
24. A tevékenységhez kapcsolódó munkálatokat megfelelő műszaki állapotú, a környezetvédelmi előírásokat kielégítő munkagépekkel szükséges végezni.
25. A kivitelezés során felhasznált anyagok szállítását zárt konténerben vagy a kiporzást és kiszóródást megakadályozó ideiglenes takarású konténerben, vagy e feltételeket biztosító célgéppel, szállítójárművel, levegőterhelést kizáró módon kell végezni.
26. A szállítási útvonalak megtervezésénél lehetőség szerint minimumra kell csökkenteni a lakott ingatlanok megközelítését.

Földtani közeg védelem

27. A környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő, megelőzze a környezetszennyezést és kizárja a környezetkárosítást.
28. A tevékenységet a földtani közeg veszélyeztetését, károsodását, szennyezését kizáró módon kell végezni.
29. A tervezett beruházás 12. szakaszán, a 234+00 – 248+00 hm. szelvény közötti részterületen közvetlen a vasúti pálya nyomvonala mellett létesített kármentesítési vízilétesítmények műszaki épségét és mintázhatóságát az építési bontási munkálatok alatt is biztosítani kell.
30. A tevékenységgel nem okozhatják a vonatkozó jogszabály szerinti (B) szennyezettségi határértéknél kedvezőtlenebb állapotot földtani közegben.
31. A földtani közeg jó minőségi állapotának biztosítása érdekében, a tevékenység végzése során szennyező anyag, illetve lebomlása esetén ilyen anyagok keletkezéséhez vezető anyagok használata, illetve elhelyezése csak műszaki védelemmel folytatható.
32. A földmunkák során kitermelésre kerülő, organoleptikusan szennyezettnek ítélt kavicságy, illetve földtani közeg állapotát vizsgálni kell, és azt a minőségtől függően engedélyezett lerakó telepre kell elszállítani, vagy más módon, a jogszabályok betartásával lehet felhasználni.
33. A téli síkosság-mentesítéséhez a talaj szerkezet védelme érdekében kizárólag környezetbarát anyagokat lehet felhasználni.
34. A munkagépek üzemanyaggal való feltöltése csak vízzáró burkolatú területen, vagy kármentő tálca használatával végezhető. Amennyiben olaj- vagy üzemanyag elfolyás következik be, azt azonnal a megfelelő anyaggal fel kell itatni. A használt felitató anyagot illetve az esetlegesen kitermelendő szennyezett talajt veszélyes hulladékként kell kezelni.
35. A területfeltöltések esetén a feltöltés talajmechanikai tulajdonságai mellett a feltöltött anyag szennyezettségét is meg kell vizsgálni. Csak olyan anyag helyezhető el, mely a talajt nem károsítja.
36. A tevékenység végzése során esetlegesen bekövetkező környezetszennyezést – a kárelhárítás egyidejű megkezdésével – az illetékes környezetvédelmi hatóságnak haladéktalanul be kell jelenteni.
37. Az engedélyesnek üzemi kárelhárítási tervet kell készíteni és benyújtani hatóságunkra elektronikus úton.
- Határidő: a forgalomba helyezési eljárás megindítását megelőzően 60 nappal.**

38. A vonatkozó jogszabályok értelmében, az engedélyesnek – a jelen engedély keretében végzett tevékenység folytatásának ideje alatt – mindenkor érvényes üzemi kárelhárítási tervvel kell rendelkeznie. A tervet, a terv készítésére kötelezettnek – a változások átvezetésétől függetlenül – 5 évenként, továbbá az üzem technológiájában, a gazdálkodó szervezet ezzel összefüggő tevékenységi körében bekövetkezett változást követő 60 napon belül felül kell vizsgálnia.

Táj- és természetvédelem

39. Érzékeny természeti területen a gyep (rét, legelő) és nádas művelési ág megváltoztatásához a természetvédelmi hatóság engedélye szükséges.
40. Védett növényfaj áttelepítéséhez (egyedének gyűjtéséhez, birtokban tartásához, visszatelepítéséhez) a természetvédelmi hatóság engedélye szükséges.
41. A kivitelezés előtt a természetvédelmi oltalom alatt álló növényfajok állományait ismételtelen fel kell mérni.
42. **Az érintett védett növényfajok állományait elsődlegesen helyben megőrzéssel, jól látható módon való lekerítéssel szükséges megőrizni.** Amennyiben ez nem megoldható az érintett állományt át kell telepíteni.
43. Természetvédelmi, botanikai szempontból a leginkább kritikus szakasznak tekinthető 441-452. hmsz. szelvények közötti szakasz kiviteli terveit a kivitelezésért felelős vállalkozás képviselőjének a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatósággal (a továbbiakban: DINPI) előzetesen egyeztetni kell, az egyeztetésről jegyzőkönyvet kell készíteni, amelyet az illetékes természetvédelmi hatóságnak meg kell küldeni. A kiviteli terveket műszaki szempontból a védett növények és élőhelyük szükséges minimális igénybevételével kell megtervezni. A kivitelezés megkezdése előtt a DINPI-t értesíteni kell.
44. A nyomvonal 446 - 451 hmsz. között, olyan műszakilag kivitelezhető megoldást (meredekebb rézsú, burkolt vízelvezető árok, stb.) kell alkalmazni, **amely biztosítja, hogy a fokozottan védett csikófark (*Ephedra distachya*) egyedei ne károsodjanak.** A kivitelezési munkák ideiglenesen sem érinthetik a csikófark egyedek élőhelyét, védelmük érdekében azokat jól láthatóan körül kell határolni (pl. mobil kerítés, szalagozás) a munkálatok során.
45. A vasút mellett a 446 - 451 hmsz. között a fokozottan védett faj élőhelyét érintően tervezett út nem alakítható ki.
46. A védett növények esetleges áttelepítéséhez tervdokumentációt szükséges készíteni, amely tartalmát a természetvédelmi engedélyezések előtt az illetékes nemzeti park igazgatósággal le kell egyeztetni. Az áttelepítési tervnek tartalmaznia kell az áttelepítés helyét, módszerét, az áttelepített faj egyedszámát, betelepítés helyszínének élőhelyi jellemzését, monitoring javaslatot, térképi bemutatást az áttelepítés és betelepítés helyszínéről. A betelepítés helyszínét EOVS sarkponti koordinátákkal szükséges megadni, amennyiben ugyanazon ingatlanon kerül kijelölésre, mint ahonnan a begyűjtést is végzik.
47. A tervezett munkálatokat a vadon élő élővilág, a természetes-, természetközeli állapotú élőhelyek legnagyobb kíméletével kell végezni. A beruházás során védett, fokozottan védett, jelölő fajok nem károsodhatnak.
48. A fa- és cserjeirtási munkálatokat, földmunkákat vegetációs időszakon kívül, azaz szeptember 1-től március 1-ig lehet elvégezni. A tevékenység megkezdését előzetesen be kell jelenteni az illetékes természetvédelmi hatóság részére.
49. A kivitelezés idejére egy független természetvédelmi szakértői jogosultsággal és kellő szakmai gyakorlattal rendelkező biológus, vagy természetvédelmi mérnök végzettségű kapcsolattartó személy alkalmazása szükséges. A kapcsolattartó személy a terep előkészítési munkálatok előtt elkészíti a természetközeli élőhelyek, védett fajok aktuális előfordulásának térképi lehatárolását, ismerteti azt a kivitelezővel és részt vesz a kármegelőzésben. A kivitelező részéről részt vesz továbbá a természetvédelmi szakfelügyeletben is, így szükség esetén irányítja a védett fajok mentési munkálatait, továbbá a védett fajok kivitelezés idején tapasztalt előfordulásai és az időjárási körülmények függvényében alapján dönt a munkálatok megkezdéséről, vagy leállításáról.
50. Az idős, odvas faegyedeket a fakivágási tevékenység megkezdése előtt természetvédelmi szakértő bevonásával át kell vizsgálni az esetlegesen bennük áttelelő denevérek védelme szempontjából. Amennyiben azokban denevérek találhatóak meg, gondoskodni szükséges azok átmentéséről az illetékes természetvédelmi kezelő bevonása mellett.
51. Az Ócsai Tájvédelmi Körzet területén épített elemek nem kerülhetnek elhelyezésre, a védett természeti területen, a vasúttól délnyugatra csak földmedrű vízelvezető árok alakítható ki, a vasúthoz kapcsolódó más műszaki létesítmény nem létesíthető. Az árok gyepesítéséről őshonos fűfajok telepítésével

- gondoskodni kell. Az árok, valamint a vasút műszaki létesítményei és a védett természeti terület közti, növényzettel fedett szakaszon az inváziós növények megtelepedését meg kell akadályozni.
52. A vasút felújítása során az Ócsai Tájvédelmi Körzet vasúttól délnyugatra eső területéből csak a tervezett földárok által érintett terület vehető igénybe, a munkavégzés során depónia, megközelítési út, egyéb, a kivitelezést szolgáló terület a vasúti pályától délnyugatra a védett természeti területen nem létesíthető.
 53. A tervezési területen lévő országos jelentőségű védett természeti és/vagy Natura 2000 területen, illetve az Országos Ökológiai Hálózat részét képező területeken depóniákat, anyagnyerő helyeket létesíteni, munkagépeket elhelyezni nem lehet, új organizációs utak itt nem létesíthetők, a munkálatok csak a felújítás közvetlen sávját vehetik igénybe, nem veszélyeztethetik, vagy károsíthatják az ott található közösségi jelentőségű és kiemelt közösségi jelentőségű fajokat, illetve élőhely típusokat.
 54. A szállítás, anyagmozgatás csak a meglévő közutakon, mezőgazdasági utakon vagy a vasúti pályán és azok mellett már meglévő organizációs utakon, telephelyeken, depóniáknál történhet, a Natura 2000 területen új nyomvonal nem létesíthető.
 55. Országos jelentőségű védett természeti területen és/vagy Natura 2000 területen a vasúttal párhuzamos földutak nem alakíthatóak ki. Ez alól kivétel a Kakucs 0153 hrsz.-ú ingatlan, ami az ingatlan-nyilvántartás szerint kivett terület és a természetben is földút.
 56. A kivitelezés során, Natura 2000 területen az útátjáró és műtárgy átépítéssel, földmunkavégzéssel érintett, szakaszon (275+00 hmsz.-nél út keresztezés, illetve 334 hmsz.-nél csőáteresz felújítása) a tervezett munkákat előzetesen egyeztetni szükséges a területileg illetékes természetvédelmi kezelővel.
 57. Az építési tevékenységek során keletkező meredek falú mélyedéseket (pl. munkaárkok) nem szabad több napig fedetlenül hagyni, mert az a kismélységek, kételtűek, hullók egyedeinek pusztulását okozhatja. E mélyedések betöltése, földmunkái során meg kell arról győződni, hogy nincsenek-e beléjük hullott állatok, s a munkát csak ezek kimentése után szabad folytatni. A rendszeres, min. 3 naponként végzett kimentés után a kivitelezéssel érintett területtől legalább 100 m távolságra kell gondoskodni az egyedek természet szerű élőhelyen való elhelyezéséről.
 58. Az építkezésekhez kapcsolódó depóniák közel függőleges – partfalra emlékeztető – oldalait a fészkelési időszak előtt 45°-os meredekségben kell eldolgozni és/vagy a partfalat fóliával letakarni, hogy az partfalakban fészkelő madarak fészkelési időszaka alatt (április 15. és augusztus 15-e között) fészkelésre alkalmatlan legyen. Amennyiben az adott depónia esetében fészkelés valósul meg, az illetékes természetvédelmi kezelőt haladéktalanul értesíteni kell.
 59. Fedetlen bekötőcsatorna (vízelvezető árok) burkolása esetén a kételtűek, hullók és kismélységek csapdázódása elkerülése érdekében függőleges vagy közel függőleges falú árokburkolás kialakítása nem elfogadható. Amennyiben vízelvezető árok burkolása csak függőleges falú kialakítással valósítható meg, úgy legalább 25 méterenként 1 méter szélességben szükséges olyan enyhe hajlásszögű falú mederszelvény kialakítás (pl. önbeálló földmedrű szakasz, vagy maximum 45°-os hajlásszögű mederfal burkolás és érdes felület kialakítás) ami az esetlegesen csapdázódott kételtűek és kismélységek számára a menekülést lehetővé teszi.
 60. A vasútvonal felsővezeték-rendszerének kialakítását úgy kell megoldani, hogy a madarak áramütés veszélyének való kitétséget minden lehetséges műszaki megoldással a minimálisra kell csökkenteni.
 61. A meglévő vasúti vonal villamosítása során az áramütés okozta pusztulások elkerülése érdekében madárvédelmi technológiák alkalmazása szükséges. A környezeti hatástanulmány V. mellékletében részletezett oszlop és fejszerkezet típusok madárvédelmi szempontból az alábbi előírások betartása mellett alkalmazhatóak:
 - A teljes szakaszokon „V”-típusú vezeték felfüggesztés használata indokolt, amennyiben nincs ellentmondás a műszaki előírásokkal. Az egyedi tartószerkezeteken (kivéve azon helyeket, ahol a hatályos előírások támasztókaros kialakítást írnak elő) feszítőhuzalt szükséges alkalmazni.
 - A felsővezeték tartó oszlop teteje és az oszlopra szerelt felsővezeteki tartószerkezet felső tartóbakjának szigetelőeleme között minimum 80 cm távolságnak kell lennie. Ha az oszlop teteje és az oszlopra szerelt felsővezeteki tartószerkezet között nem lehet külön intézkedés, műszaki kiegészítő megoldás nélkül biztosítani a 80 cm-es távolságot, akkor kiegészítő műszaki megoldás (pl. az oszlop tetejére felszerelt megfelelő méretű, és nagyobb ragadozó madarak számára is alkalmas kiülő) betervezése szükséges.
 - „V”-típusú vezeték felfüggesztés esetén a felfüggesztés csuklós bakjának felső vízszintes tartó konzolja és a sodrony (megerősítő vezeték) között legalább 600 mm távolságnak kell lennie.
 - A „V” típusú vezeték felfüggesztés csuklós-bakjának felső csuklópontja mellett a ferde konzol és a megerősítő vezeték között legalább 600 mm távolságot kell tartani az eltérő potenciálú szerelvények között.

- Tápvezetékek vagy egyéb, fázispotenciálon lévő sodronyok között vízszintes irányban minden esetben minimum 1.600 mm távolságot kell tartania a fázis-fázis zárlat elkerülése érdekében.
 - Feszítőhuzalos tartószerkezet esetén a feszítőhuzal és a tartóoszlop közötti szigetelőlánc szigetelt hossza minimálisan 800 mm kell, hogy legyen.
 - Egyedi oszlopok tartószerkezeteinél a feszítőhuzal vagy a támasztókar és a felette lévő megerősítő vezeték között legalább 800 mm-es távolságot kell tartani.
 - Támasztókaros tartószerkezeteknél a támasztókar és az oszlop közé szerelt szigetelő az elérhető –MÁV rendszerben alkalmazott –legnagyobb hossz méretű típusú legyen.
62. Az országos jelentőségű védett természeti területnek minősülő Ócsai Tájvédelmi Körzet közvetlenül érintett területein (hmsz. 240-283 között) a munkaterületet csak a vasúti pálya északi (bal) oldaláról lehet megközelíteni, minden munkavégzést arról az oldalról kell megvalósítani, illetve a villamosítás oszlophelyeit is a vasút közút felőli oldalán kell kijelölni és létesíteni. Az Ócsai TK területét semmiféle formában nem lehet igénybe venni.
 63. A nyomvonal Natura 2000 terület érintettsége (hmsz. 330-335 között) esetében az oszlophelyeket a vasúti pálya jobb (nyugati) oldalán kell kijelölni a vasút és a már létező földút között. A vasút bal (keleti) oldalán a Natura 2000 élőhelyet nem lehet igénybe venni.
 64. A nyomvonal 440-475 hmsz. között az oszlophelyeket a vasút északi (bal) oldalán kell kialakítani, azonban a 442-452 hmsz. között végzett bármilyen jellegű munkák esetében csak és kizárólag természetvédelmi szakértő és/vagy természetvédelmi kezelő jelenlétében végezhető a munkák.
 65. Az Országos Ökológiai Hálózat Ökológiai folyosójának (441+30 – 443+70) és pufferterületének (438+50 – 450+30 hmsz.) érintettsége miatt a kábel elhelyezését, a sínparhoz közel, zárt csatornában aknás elhelyezéssel kell megoldani.
 66. Vasúti térvilágítás állomási területen belül, közvilágítás pedig települési belterületen belül létesíthető.
 67. Az országos védettséget élvező Ócsai Tájvédelmi Körzet, mint védett rovaroknak és lepkéknek és ezeket fogyasztó védett denevéreknek élőhelyet adó természetközeli élőhely 500 m-es környezetében (hmsz. 240-283 között) tervezett felújítások esetében az újonnan kialakításra kerülő kültéri világítás a védett erdő felé nem sugározhat fényt, abban az irányban árnyékoló búrakkal kell ellátni a lámpatesteket, valamint a lehető legkisebb megvilágítást kell biztosítani.
 68. A Nagynyíri-erdő mellett húzódó földutak használata során (725-726 hmsz-ek közötti szakaszon) a kiporzást csökkenteni szükséges, száraz, csapadékmentes időben napi többszöri vizes locsolással.
 69. Fásításokra kizárólag termőhelynek megfelelő, őshonos fajok alkalmazhatók, gyepesítés során a tájidegen, inváziós fajok alkalmazását szintén kerülni kell.
 70. A munkálatokat a védett és/vagy Natura 2000 területeken kizárólag napkeltétől, napnyugtáig lehet végezni.
 71. A munkát végző gépeket olyan műszaki állapotban kell tartani, hogy elkerülhető legyen a meghibásodás és az abból eredő olajszivárgás. Amennyiben mégis olajszivárgás történne, a gépkezelő köteles a szennyezett talajt haladéktalanul eltávolítani a védett természeti és/vagy Natura 2000 területről és köteles a szennyeződés tényét a természetvédelmi kezelőnek haladéktalanul bejelenteni.
 72. A védett természeti és/vagy Natura 2000 területek állapotát veszélyeztető műszaki javítások (pl. olajcsere, hidraulika csőcsere, stb.) védett természeti területen nem végezhetőek, gépek nem tárolhatóak.
 73. A nem kívánt gyomosodás és az inváziós fajok terjedésének megakadályozása érdekében az építéssel érintett területek kaszálásáról 3 éven keresztül, évente minimum két alkalommal (első alkalommal virágzást megelőzően) gondoskodni kell.
 74. A kivitelezési munkák során a felsőlajosi bakterház egyedi tájértéket meg kell őrizni.

*

Szakkérdések vizsgálata:

1. *környezet-egészségügyi szakkérdésben, így különösen a környezet- és település-egészségügyre, az egészségkárosító kockázatok és esetleges hatások felmérésére, a felszín alatti vizek minőségét, egészségkárosítás nélküli fogyaszthatóságát, felhasználhatóságát befolyásoló körülmények, tényezők vizsgálatára, lakott területtől (lakóépülettől) számított védőtávolságok véleményezésére, a talajjal, a szennyvizekkel, veszélyes hulladékokkal kapcsolatos közegészségügyi követelmények érvényesítésére, az emberi használatra szolgáló felszíni vizek védelmére kiterjedően:*

1.1. Bács-Kiskun megye, Kecskeméti járás vonatkozásában:

1. Az NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság (1027 Budapest, Horvát utca 14-26.) által előterjesztett **Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal** elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú környezeti hatásvizsgálati dokumentációhoz **közegészségügyi szempontból hozzájárulok.**

1.2. Pest megye, Dabasi és Gyáli járás vonatkozásában:

1. A dokumentációban foglaltak alapján megállapítható, hogy a tervezett beruházás megvalósulásával - Kőbánya - Kispest (bez.)- Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése - jelentős környezet - egészségügyi terhelés nem várható, szignifikáns humán-egészségügyi kockázatnövelő hatással nem kell számolni.

1.3. Budapest (X. és XVIII. kerület) vonatkozásában:

1. Közművezetéseket érintő létesítési munkálatok során gondoskodni kell a közös közműsávban haladó ivóvízvezeték/szennyvízcsövek védelméről.
2. Szennyvíz elvezető rendszert érintő munkálatok alatt esetlegesen fellépő havária-esemény során a szennyeződött területet azonnal fertőtleníteni kell, az erre engedélyezett szerrel. Ivóvízhálózat szennyeződése esetén, az csak hálózatfertőtlenítést követően, és bakteriológiai vizsgálattal igazolt megfeleléség ismeretében helyezhető újra üzembe.

1.4. Budapest (XIX., XX. és XXIII. kerület) vonatkozásában:

1. A felszín alatti víz és a talaj védelme érdekében minden olyan területen, ahol fennállhat a szennyezés lehetősége a keletkező csurgalékvíz, csapadékvíz előtisztítására olajleválasztó berendezéseket szükséges telepíteni.
2. Az építési munkák során a keletkező hulladékok jellegüknek megfelelő gyűjtéséről és elszállításáról, valamint az ideiglenes hulladéktárolók, munkagépek és üzemanyagtartályok, stb. megfelelő védelméről gondoskodni kell.
3. Az építési munkák során a környezet porterhelésének és légszennyezésének átmeneti növekedésével kell számolni, ezért az építési fázisban a durva földmunkákkal járó porterhelés csökkentése érdekében a munkafázisok során és a területek mentén védelmi intézkedések szükségesek.
4. A hatásvizsgálati dokumentáció szerint építkezésből adódó zajhatárérték túllépése várható, ezért zajvédelmi intézkedések szükségesek.
5. A vasúti zajhatárérték túllépés következtében a tervezési terület menti területek és lakóépületek védelmére a létesítés zajvédelmi intézkedéseket igényel.
6. Amennyiben az aktív védelem nem elegendő, az érintett lakóépületek esetében passzív zajvédelmi intézkedés indokolt.

2. *örökségvédelmi szakkérdésben, így különösen kulturális örökség (nyilvántartott műemléki értékek, műemlékek, műemléki területek védelme, nyilvántartott régészeti lelőhelyek, védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek, régészeti védőövezetek) védelmére kiterjedően:*

2.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

1. A tárgyi beruházáshoz az előzetes régészeti dokumentációt annak II. fázisaként a hatályos jogszabályoknak tartalmilag és formailag megfelelő, a régészeti szakmunkákra vonatkozó, geofizikai kutatással és próbafeltárással kell kiegészíteni, illetve ezek eredményeinek figyelembevételével a projekt vonatkozásában a feltárási projekttervet is el kell készíteni. Az elkészült dokumentációt legkésőbb a beruházás munkaterület átadás-átvétel előtt 60 nappal jóváhagyásra hivatalomnak meg kell küldeni.
2. A beruházás keretében a földmunkák kivitelezését kizárólag azt követően lehet elkezdni, hogy hivatalom az előírt projekttervet is tartalmazó teljes előzetes régészeti dokumentációt jóváhagyta.

2.2. Pest megye vonatkozásában:

1. Beruházó (NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt. (1027 Budapest, Horvát u. 14- 16.)) készíttessen a nyomvonal régészeti érintettségét és a beruházás régészeti örökségre gyakorolt hatását elemző Előzetes Régészeti Dokumentációt (ÉRD).

2. Beruházó a tárgybéli beruházás nyomvonalára vonatkozó - a feltárási projekttervet is magában foglaló - előzetes régészeti dokumentációt (a továbbiakban: ÉRD) nyújtja be tárgyi létesítmény építési engedélyezési eljárásának mellékleteként.
3. Az ÉRD elkészítésére a jogszabály által kijelölt örökségvédelmi szervként működő Magyar Nemzeti Múzeum (székhely: 1088 Budapest, Múzeum krt. 16-18.; a továbbiakban: MNM) jogosult. A beruházónak az MNM-mel szerződést kell kötnie.

2.3. Budapest (X., XVIII., XIX., XX. és XXIII. kerület) vonatkozásában:

A környezetvédelmi hatósági engedély örökségvédelmi szempontból tett feltétel nélkül megadható. Az örökségvédelmi hatóság felhívja a figyelmet az alábbiakra:

1. A tervezett, földmunkával járó beruházás a kulturális örökség védelméről szóló törvény szerint **nagyberuházásnak minősül, a tárgyi ingatlanra vonatkozóan előzetes régészeti dokumentációt kell készíteni, és azt a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére vagy a földterület megszerzésére irányuló azon első hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amelyben Budapest Főváros Kormányhivatala Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztálya, Örökségvédelmi Osztálya (továbbiakban: BFKH Örökségvédelmi Osztály) eljár vagy szakhatóságként, vagy a szakkérdés vizsgálatával közreműködik.**

Az előzetes régészeti dokumentációt a beruházóval kötött írásbeli szerződés alapján a Magyar Nemzeti Múzeum - Nemzeti Régészeti Intézet készíti el. Az abban foglaltakat örökségvédelmi szempontból be kell tartani.

2. **Régészeti lelőhelyen, a tervezett beruházással összefüggő olyan tevékenységek, amelyekhez 30 cm mélységet meghaladó földmunka, tereprendezés, depó, feltöltés, töltés létesítése szükséges, és amelyek más hatóság - örökségvédelmi szakhatóság hozzájárulásával vagy szakkérdés vizsgálata alapján kiadott - engedélyéhez nem kötöttek, kizárólag BFKH Örökségvédelmi Osztály engedélye alapján végezhető.**
3. Felhívom a figyelmet arra, hogy örökségvédelmi bírsággal (a továbbiakban: bírság) kell sújtani azt a természetes vagy jogi személyt és jogi személyiséggel nem rendelkező szervezetet, aki (amely)
 - az a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvényben (a továbbiakban: Kötv.) vagy más jogszabályban engedélyhez kötött tevékenységet a védetté nyilvánított vagy e törvény erejénél fogva védelem alatt álló kulturális örökségi elem engedély nélkül vagy attól eltérő módon végzi,
 - a védetté nyilvánított vagy e törvény erejénél fogva védelem alatt álló kulturális örökség elemeit jogellenesen megsemmisíti vagy megrongálja, valamint
 - a védett kulturális örökségi elemet kötelezettségének elmulasztásával veszélyezteti,
 - régészeti feltárást feltárási jogosultság nélkül vagy műemléki területen szakértői tevékenységet szakértői jogosultság nélkül végez,
 - nyilvántartott régészeti lelőhelyen a hatóság engedélye vagy nyilatkozata nélkül beruházást valósít meg.
 - **Bírsággal sújtható az, aki a jogszabály által előírt bejelentési kötelezettségének nem tesz eleget.**

3. *növény- és talajvédelmi szakkérdésben, így különösen a termőföldre gyakorolt hatások vizsgálata:*

3.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

1. Az elektronikusan megküldött dokumentáció alapján (készítette: VIBROCOMP Kft., tervszám: 131/2021.), talajvédelmi szakkérdések tekintetében a környezetvédelmi hatástanulmány dokumentációban foglaltakkal egyetértünk.
2. A beruházás megkezdése a jelenleg mezőgazdasági művelésben nyilvántartott területek vonatkozásában annak a művelésből történő földhivatali - szükség szerinti - időleges-, és végleges kivonását követően kezdhető meg.
3. A tervezett beruházás/kivitelezés és későbbi üzemelés során nem lehet negatív hatással a beruházás környezetében lévő mezőgazdasági területekre.
4. A beruházás létesítési engedélyezése során benyújtott talajvédelmi- és humuszgazdálkodási tervek alapján rendelkezünk a mentendő humuszos termőréteg vonatkozásában.

3.2. Pest megye és Budapest (X., XVIII., XIX., XX. és XXIII. kerület) vonatkozásában:

1. A beruházás megkezdése előtt az újonnan érintett, mezőgazdasági művelési ágban nyilvántartott területek vonatkozásában kezdeményezni kell az illetékes földvédelmi hatóságnál a **végleges más célú hasznosítást**.
 2. A végleges más célú hasznosítás engedélyezési eljárása során a talajvédelmi szakkérdés kiadásához *a talajvédelmi terv készítésének részletes szabályairól szóló 90/2008. (VII. 8.) FVM rendelet* (a továbbiakban: 90/2008. (VII. 18.) FVM rendelet) 2. sz. melléklet 2.4.1. pontja szerinti a **talaj humuszos termőrétegének mentését megalapozó talajvédelmi terv**, valamint a 2.4.2 pontja alapján **humuszgazdálkodási talajvédelmi terv benyújtása** szükséges.
 3. Az engedélyezési dokumentációnak összhangban kell lennie a humuszgazdálkodási tervvel, részletesen tartalmaznia kell a humuszos feltalaj letermelésével, felhasználásával és deponálásával kapcsolatos adatokat.
 4. A humuszgazdálkodási tervet a talajvédelmi tervben meghatározottakra alapozottan kell összeállítani, a tervnek ki kell térnie a letermelésre kerülő humuszos talajréteg vastagságára és mennyiségére, ideiglenes tárolására és felhasználására is.
 5. **Az ideiglenes földhasználattal érintett** mezőgazdasági művelés alatt álló területek vonatkozásában amennyiben a beruházás megvalósítása során *a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény* (a továbbiakban: Tftv.) 14. § (1) bekezdésének bármely pontjában leírtak bekövetkezésével számolni kell, a beruházás megkezdése előtt **időleges más célú hasznosítás engedélyezését** kell kezdeményezni az illetékes Földhivatalnál. A földhivatali eljárásban 500 fm vagy 400 m²-nél nagyobb termőföld igénybevétel esetén Osztályunk talajvédelmi szakkérdés tekintetében a 90/2008. (VII. 18.) FVM rendelet 2. sz. melléklet 2.5. pontja alapján összeállított, **mezőgazdasági célú hasznosítást lehetővé tévő rekultivációt, újrahhasznosítást megalapozó talajvédelmi terv** alapján nyilatkozik.
 6. A környező mezőgazdasági területen terméketlen altalajt elhelyezni tilos, azokon szennyező- vagy egyéb talajidegen anyag, illetve terméketlen földanyag nem maradhat.
 7. Amennyiben a bontási-építési, munka során szennyezett talaj, vagy bármilyen veszélyes hulladék kerül elő, azt külön, a veszélyes hulladékok gyűjtésére előírt módon kell gyűjteni, ennek tényéről a kivitelezőnek a megrendelőt tájékoztatni kell.
 8. A környező mezőgazdasági területek zavartalan művelhetőségét biztosítani kell, porszennyezés elkerülése végett a terület megközelítése és az anyagszállítás során lehetőség szerint burkolt felületű utakat kell használni, a földutakat a száraz tavaszi-nyári időszakokban rendszeresen öntözni kell.
4. földvédelmi szakkérdésben, így különösen a termőföld mennyiségi védelmének követelményeinek vizsgálata:
- 4.1. **Bács-Kiskun megye, Kecskeméti járás vonatkozásában:**
 1. Amennyiben a beruházással összefüggésben termőföld időleges-, vagy végleges más célú hasznosításának igénye merülne fel, a Tftv. előírásainak megfelelően a beruházás megkezdését **megelőzően** kérelmezni kell a termőföld más célú hasznosításának engedélyezését.
 2. **Termőföld igénybevétele csak végleges földvédelmi engedély birtokában kezdhető meg.**
 3. **Az érintett vasútvonal tervdokumentáció szerinti fejlesztése földvédelmi érdekeket egyebekben nem sért.**
 - 4.2. **Pest megye, Dabasi és Gváli járás vonatkozásában:**
 1. Fontos, hogy a tervezett beruházások létesítési engedélyezési eljárásaiban, a beruházás megvalósítása során, lehetőség szerint a települési átlagnál gyengébb minőségű termőföldeken, a lehető legkisebb mértékű termőföld igénybevétel történjen. Az erre vonatkozó aktuális információkat az ingatlan-nyilvántartás közhiteles és nyilvános települési törzskönyvi adatai tartalmazzák - melyek figyelembevétele alapvető jelentőségű a létesítmények műszaki tervezése során - és azokról a földhivatal tájékoztatást adhat.
 2. A tárgyi létesítmény környezeti hatásvizsgálatai eljárásban **kifogást nem emelek**, azonban tájékoztatom az engedélyest a Tftv. 10. § (1) bekezdéséről, miszerint a termőföldet az ingatlanügyi hatóság engedélyével lehet más célra hasznosítani, ide nem értve a (2) bekezdésében meghatározott eseteket. Az engedély hiánya esetén a más hatóságok által kiadott engedélyek nem mentesítik az igénybevevőt az e törvényben foglalt jogkövetkezmények alól.
 - 4.3. **Budapest (X., XVIII., XIX., XX. és XXIII. kerület) vonatkozásában:**

Az engedély az alábbi termőföld mennyiségi védelme feltételek figyelembevételével megadható.

1. A tárgyi nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás (a csatolt terület-igénybevételi terv szerint) a **Budapest XVIII. kerület külterület 156140/18 helyrajzi számú, rét művelési ágú 6. és 7. minőségi osztályú, valamint a XXIII. kerület, külterület 195863 helyrajzi számú, legelő művelési ágú, 4. minőségi osztályú termőföldeket érinti, annak időleges és végleges igénybevételét eredményezi.**
 2. A termőföld **végleges más célú hasznosítását eredményező** területrészekre vonatkozóan a beruházás, az első igénybevétel megkezdése előtt a termőföld végleges más célúhasznosítás engedélyét be kell szerezni a földügyi igazgatási hatáskörben eljáró fővárosi kormányhivattaltól.
 3. Amennyiben **termőföld időleges más célú hasznosítását is eredményezi a beruházás** (felvonulási és deponálási területek) abban az esetben a termőföld időleges más célú hasznosítás engedélyét is be kell szerezni a fővárosi kormányhivattaltól.
 4. A tervezett tevékenység, beruházás megvalósítása során, a kivitelezés időszakában a munkagépek által előidézett időleges talajtömörödést, talajszerkezet sérülését a beruházás megvalósítását követően meg kell szüntetni, egyidejűleg biztosítani kell a talaj rekultiválását, melyet középmező lazítással lehet elérni.
 5. A tervezett beruházás kialakítása és üzemeltetése a szomszédos termőföldek rendeltetésszerű mezőgazdasági hasznosítását nem korlátozhatja.
 6. Jelen szakkérdésben adott nyilatkozat nem minősül a termőföld időleges vagy végleges más célú hasznosítására vonatkozó ingatlanügyi hatósági engedélynek.
5. *erdészeti szakkérdésben, így különösen a) az erdőre gyakorolt hatások vizsgálata tekintetében; és b) ha az eljárás során vizsgált beruházás vagy tevékenység erdő igénybevételével jár, akkor az a) pontban foglaltakon túl az erdő igénybevétel engedélyezhetőségének vizsgálata tekintetében:*

5.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

1. A tervezett tevékenységgel kapcsolatos munkálatok megkezdése előtt az alábbi táblázatban feltüntetett erdők érintett részei igénybevételének az *erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény* (a továbbiakban: Evt.) 78. § (2) bekezdése szerinti engedélyezésének meg kell történnie. Erre vonatkozóan a kérelmezőnek külön eljárást kell kezdeményeznie az erdészeti hatóságnál az *egyes erdészeti hatósági eljárások, bejelentések, valamint hatósági nyilvántartások eljárási szabályairól szóló 433/2017. (XII. 21.) Korm. rendelet* (a továbbiakban: Eszr.) 11. §, illetve az *Evt. végrehajtásáról szóló 61/2017. (XII. 21.) FM rendelet* (a továbbiakban: Vhr.) 54-55. § szerint eljárva.

Település	Helyrajzi szám, alrészlet	Művelési ág	Erdőtervi jel
Felsőlajos	014/11	erdő	3/A, 3/B, 3/D, 3/E
	012/7 "f"	erdő	2/A, 2/B, 2/C
	012/7 "b"	erdő	2/E, 2/F
	014/15 "f"	erdő	3/K1
	014/7 "d"	erdő	3/K2
	014/7 "f"	szántó	
	010/7	erdő	2/H
	016/34	erdő	4/E
	037/6	erdő	17/NY
	037/3 "b"	erdő	
	047/22	erdő	9/B
	034/8	erdő	8/B
	034/9	erdő	8/C
	034/2	szőlő	8/A
Lajosmizse	0620/39	erdő	92/T
	0620/40	erdő	92/E

	0620/28	erdő	92/W	
	0620/27	erdő		
	0620/26	erdő	92/F	
	0620/44	erdő	92/U	
	0620/45 "f"	erdő	92/G	
	0620/45 "c"	erdő	92/H	
	0618/20 "a"	erdő	95/C	
	0618/20 "c"	erdő	95/D	
	0599/27 "b"	erdő	91/G	
	0599/41	erdő	91/A	
	0599/20 "a"	legelő	91/C	
	0599/20 "b"	erdő		
	0599/42	erdő	91/B	
	0614/6 "a"	erdő	95/H	
	0610/94	erdő	95/I	
	0610/91	gyümölcsös		
	0610/87	erdő	95/K	
	026/50 "f"	erdő	99/B	
	047/25 "a"	erdő	104/J, 104/H	
	047/25 "b"	kivett út		
	047/25 "c"	erdő		
	0832/1 "g"	legelő	8/TI2	
	Kecskemét	0146/1	erdő	355/A
		094/83 "a"	erdő	361/L
		092	szántó	361/C2
		091/18	erdő	361/C1
079/4		erdő	361/D	
0114/17		erdő	357/C	
01542/62 "b"		szántó	360/G3	
01542/65		szántó		
01542/66		szántó		
01542/67		szántó		
01542/68		szántó		
01542/63		szántó	360/G1	
01542/71		szántó	360/F1	
01542/72		szántó	360/F2	
01542/120		szántó	360/L1	
01555/25 "a"		erdő	22/F	
01521/400		erdő	372/C	
04/2 "b"		erdő	372/D	
06/5 "a"		szántó	374/E	
06/5 "b"		legelő	374/F	
06/5 "c"		erdő		
10988/21		kivett	373/M	
10985		kivett	375/E, 375/L, 375/M	
2374		kivett	375/M	

	7569/60	kivett	467/A
--	---------	--------	-------

2. A tervezett munkálatok miatt szükségessé váló fakitermelések előzetes bejelentésének a tervezett végrehajtás előtt legalább 21 nappal korábban meg kell történnie az Evt. 41. §, az Eszr. 8. §, továbbá a Vhr. 28. § előírásai szerint.

5.2. Pest megye és Budapest (X., XVIII., XIX., XX. és XXIII. kerület) vonatkozásában:

1. Az Erdészeti Hatóság igénybevételt engedélyező határozatának birtokában és az abban előírt erdővédelmi járulék megfizetése mellett vehetőek igénybe a vonalas létesítmény nyomvonalá mentén elterülő erdők.

6. *területfejlesztési szakkérdésben, így különösen a területrendezési tervekkel való összhang vizsgálata tekintetében:*

6.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

1. Tárgyi eljárásban a VIBROCOMP Kft. által készített tervdokumentációban szereplő fejlesztés tárgyában a döntés meghozatalához a vonatkozó területrendezési tervekkel való összhang tekintetében **kikötés nélkül hozzájárulok.**

6.2. Pest megye vonatkozásában:

1. A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció tartalmi kialakítását megfelelőnek tartjuk, azzal kapcsolatban észrevételt nem teszünk.

6.3. Budapest (X., XVIII., XIX., XX. és XXIII. kerület) vonatkozásában:

1. A megküldött dokumentáció a hatályos területrendezési tervekkel összhangban van.

7. *a hulladékképződés megelőzését szolgáló intézkedések, a hulladékkezelésre vonatkozó jogszabályi követelmények teljesítése, a hulladékgazdálkodási előírások alapján a technológiából származó környezetterhelések kockázat, a tevékenység végzése során képződő hulladék elhelyezése, a hulladék kezelésének megfelelősége, továbbá a hulladékgazdálkodásból eredő környezeti kockázatok, valamint építésnél az építési és a bontási hulladékok kezelése (hulladékgazdálkodással kapcsolatos szakkérdés) vizsgálata:*

7.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

A benyújtott dokumentáció alapján – hulladékgazdálkodási szempontból – javasoljuk a környezetvédelmi engedély kiadását az alábbi hulladékgazdálkodási előírásokkal:

1. Minden tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy az a környezetet a lehető legkisebb mértékben érintse, vagy a környezet terhelése és igénybevétele csökkenjen, ne okozzon környezetveszélyeztetést vagy környezetszennyezést, biztosítsa a hulladékképződés megelőzését, a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentését, a hulladék hasznosítását, továbbá környezetkímélő ártalmatlanítását.
2. A létesítés és az üzemeltetés során a keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékokat *a hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet* (a továbbiakban: 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet) 2. melléklete szerint azonosító kód alá kell besorolni, és a környezet veszélyeztetését kizáró módon, a további kezelés, hasznosítás elősegítése érdekében szelektíven kell gyűjteni. A hulladék további kezelésre csak az adott hulladék típusra érvényes engedéllyel rendelkező szervezetnek adható át. A hulladékgazdálkodási engedély meglétéről és hatályosságáról a hulladék átadását megelőzően meg kell győződni. A keletkező hulladékok további kezelése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.
3. Ártalmatlanításra csak az a hulladék kerülhet, amelynek anyagában történő hasznosítására vagy energiahordozóként való felhasználására a műszaki, illetőleg gazdasági lehetőségek még nem adottak, vagy a hasznosítás költségei az ártalmatlanítás költségeihez viszonyítva aránytalanul magasak. Ennek megfelelően a hasznosítható hulladék hasznosításáról gondoskodni kell.

4. A kitermelt szennyezetlen talaj és más, természetes állapotában meglévő olyan anyag hulladékstátuszát, amelyet nem a kitermelés helyén használnak fel, a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény (a továbbiakban: Ht.) 1. § (1) bekezdés 23. pontja szerinti fogalom meghatározással, valamint a melléktermékre vagy a hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó rendelkezésekkel összhangban kell értelmezni.
 5. A kitermelt talajt és más, természetes állapotában lévő anyag (pl. zúzottkő) a további felhasználás előtt a szennyezőanyag-tartalom tekintetében vizsgálni szükséges. Amennyiben szennyezett, a 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet 2. melléklete szerint hulladék azonosító kód alá kell besorolni és a vonatkozó jogszabályi előírásoknak megfelelően veszélyes hulladékként kezelni.
 6. Feltöltésre, visszatöltésre – hulladékhasznosítási engedély hiányában – kizárólag hulladéknak nem minősülő, a Ht. 9. § (1) bekezdésében foglalt hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó feltételek teljesülését igazoló dokumentummal rendelkező inert anyag vagy szennyezetlen talaj használható fel. Az átvett anyag eredetét igazoló dokumentumokat meg kell őrizni.
 7. A tevékenység végzése során keletkező veszélyes hulladékok kezelésénél *a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet* (a továbbiakban: 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet) előírásait kell betartani. A Ht. 56. § (1) bekezdése alapján veszélyes hulladékot hulladékgazdálkodási engedély nélkül más hulladékkal, illetve anyaggal összekeverni vagy hígítani nem lehet.
 8. A hulladék gyűjtőhelyek (üzemi, munkahelyi) kialakítását és üzemeltetését *az egyes hulladékgazdálkodási létesítmények kialakításának és üzemeltetésének szabályairól szóló 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet* (a továbbiakban: 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet) vonatkozó előírásai szerint kell végezni. Bács-Kiskun megye területén üzemi gyűjtőhely létesítése esetén az üzemi gyűjtőhely üzemeltetési szabályzatot jóváhagyás céljából a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Hulladékgazdálkodási Osztály, mint területileg illetékes hulladékgazdálkodási hatóság részére előzetesen meg kell küldeni.
 9. A tevékenység végzése során keletkező hulladékok gyűjtése kizárólag az organizációs tervben a munkaterület részeként megjelölt területen történhet.
 10. A kivitelezési területen bárminemű hulladékgazdálkodási tevékenység folytatása kizárólag végleges és érvényes hulladékgazdálkodási engedély birtokában történhet.
 11. A keletkezett hulladékokról *a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről szóló 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet* (a továbbiakban: 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet) 3. § (1) bekezdése alapján nyilvántartást kell vezetni, és a 10. § alapján adatszolgáltatást teljesíteni a 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet előírásainak megfelelően.
 12. A nyilvántartásokat, bizonylatokat (köztük a mérlegjegyeket) veszélyes hulladékok esetében a tárgyévet követő 10 évig, nem veszélyes hulladékok esetében a tárgyévet követő 5 évig meg kell őrizni.
- 7.2. Pest megye és Budapest (X., XVIII., XIX., XX. és XXIII. kerület) vonatkozásában:**
1. A Ht. 4. §-ában foglaltaknak megfelelően a tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy az a környezetet a lehető legkisebb mértékben érintse, vagy a környezet terhelése és igénybevétele csökkenjen, ne okozzon környezetveszélyeztetést vagy környezetszennyezést, biztosítsa a hulladékképződés megelőzését, a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentését, a hulladék hasznosítását, továbbá környezetkímélő ártalmatlanítását.
 2. **A kivitelezés (felhagyás) során keletkező talajt a további felhasználás előtt vizsgálni kell a Ht. 2. § (4) bekezdésében foglalt figyelembe vételével.** Az anyagot szennyezettség esetén, illetve abban az esetben, ha azt nem a kitermelés helyén használják fel, azonosító kód szerint be kell sorolni a 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet 2. melléklete szerint.
 3. **Feltöltésre, illetve visszatöltésre kizárólag hulladéknak nem minősülő tiszta ásványi anyag, illetve a Ht. 9. § (1) bekezdésében foglalt hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó feltételek teljesülését igazoló dokumentummal rendelkező, szennyeződésmentes anyag használható fel. A felhasznált anyag eredetét igazoló dokumentumokat, illetve a hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó feltételek teljesülését igazoló dokumentumokat a Környezethasználónak meg kell őriznie.**
 4. Az építési munkálatok/kivitelezés, illetve az üzemeltetés során keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékokat azonosító kód szerint be kell sorolni a 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet 2. melléklete szerint, és a környezet veszélyeztetését kizáró módon, a további kezelés, hasznosítás

elősegítése érdekében szelektíven kell gyűjteni a munkálatok organizációs tervében megjelölt munkaterületen belül.

A hulladékokat további kezelésre csak az adott típusú hulladéokra érvényes hulladékkezelési, hulladékgazdálkodási vagy egységes környezethasználati engedéllyel rendelkező szervezetnek szabad átadni. A kezelési engedély meglétéről a hulladék átadását megelőzően kell meggyőződni. A keletkező hulladékok kezelése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.

5. A kivitelezési munkálatok végzése során figyelembe kell venni az építési-bontási hulladékok kezelésének feltételeit meghatározó, hatályos jogszabály (jelenleg: *az építési és bontási hulladék kezelésének részletes szabályairól szóló 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM együttes rendelet* (a továbbiakban: 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM együttes rendelet) előírásait.
6. A keletkező hulladékok átmeneti gyűjtésének céljából létesítendő üzemi vagy munkahelyi gyűjtőhely(ek) kialakítása illetve üzemeltetése során figyelembe kell venni a 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet vonatkozó előírásait.
7. A hulladékok gyűjtőhelyeit egyértelműen jelölni kell. A gyűjtő edényzeteket azonosító címkével kell ellátni.
8. **A kivitelezési munkálatok során keletkezett hulladékok megfelelő kezelését, elszállítását, hasznosítását, illetve ártalmatlanítását igazoló dokumentumokat (veszélyes hulladék esetén az „SZ”-lapokat) be kell nyújtani a Hulladékgazdálkodási Hatóság részére.**
9. A kivitelezési munkálatok, illetve az üzemeltetés során keletkező hulladékok nyilvántartása és az adatszolgáltatás *a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről szóló 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet* (a továbbiakban: 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet) előírásai szerint végzendő.
10. A tevékenység végzése során bekövetkező rendkívüli eseményekről, a megtett intézkedésekről és azok eredményéről a hulladékgazdálkodási hatóságot értesíteni kell.

*

Szakhatósági állásfoglalások:

I. Hivatásos katasztrófavédelmi szerv területi szervei, az iparbiztonsági szakhatóságok szakhatósági állásfoglalásai:

1. A Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35300/4521-1/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalása:

„Az NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság (székhely: 1027 Budapest, Horvát utca 14-26., cégjegyzékszám: 01-10-048661, adószám: 254163162-41, KSH szám: 25416316-7112-573-01, hivatalos elektronikus elérhetősége: 25416316#cegkapu, jelenlegi rövidített elnevezése: NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt., korábbi rövidített elnevezése: BFK Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt.) nevében a **VIBROCOMP Akusztikai, Számítástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Korlátolt Felelősségű Társaság** (székhely: 1118 Budapest, Bozókvár u. 12., cégjegyzékszám: 01-09-166886, adószám: 10766323-2-43, KSH szám: 10766323-7112-113-01, hivatalos elektronikus elérhetősége: 10766323#cegkapu, rövidített elnevezése: VIBROCOMP Kft.) - a **Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú - a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet** (a továbbiakban: R.) szerinti **pontosított környezeti hatásvizsgálati dokumentációban foglaltakhoz az ipari baleseteknek és katasztrófáknak való kitettségből eredő várható hatások szakkérdésben** - katasztrófavédelmi szempontból

h o z z á j á r u l o k.

A szakhatósági állásfoglalás ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az csak az eljáró hatóság határozata, ennek hiányában az eljárást megszüntető végzése elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

2. A Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság 36300/3956-2/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalása:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztály (székhely: 6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky krt. 2.; a továbbiakban: Kormányhivatal) megkeresése alapján az NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság (székhely: 1027 Budapest, Horvát utca 14-26.; adószám: 25416316-2-41; cégjegyzékszám: 01-10-048661; a továbbiakban: NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt.) meghatalmazásából eljáró VIBROCOMP Akusztikai, Számítástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Korlátolt Felelősségű Társaság (székhely: 1118 Budapest, Bozókvar utca 12.; adószám: 10766323-2-43; cégjegyzékszám: 01-09-166886; a továbbiakban: VIBROCOMP Kft.) kérelmére, a 142. számú, Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú beruházást érintő környezeti hatásvizsgálati eljárásának és környezetvédelmi engedély kiadásának ügyében az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettség szakkérdésével kapcsolatosan, katasztrófavédelmi szempontból

h o z z á j á r u l o k .

A szakhatósági állásfoglalásom ellen önálló jogorvoslatnak helye nincs, az csak az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

3. A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35100/16281-1/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalása:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky krt. 2.; a továbbiakban: Hatóság) megkeresése alapján NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt. (1027 Budapest, Horvát u. 14-26.) nevében eljáró a VIBROCOMP Akusztikai, Számítástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft (1118 Budapest, Bozókvar u. 12.) kérelmére, Kőbánya-Kispest – Lajosmizse –Kecskemét vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának megvalósítására vonatkozó nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházásához kötődő környezeti hatásvizsgálati engedélyezési ügyben a környezetvédelmi engedély megadásához, **az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettség szakkérdésével kapcsolatos katasztrófavédelmi szempontból Budapest Főváros közigazgatási területén belül**

feltételekkel járulok hozzá.

- 1. A XVIII. kerületben feltüntetett Agrofóráss Kft. mint alsó küszöbértékű veszélyes üzem kivezetése a dokumentációból.**

A szakhatósági állásfoglalás ellen önálló fellebbezésnek helye nincs, az csak az eljáró hatóság határozata, ennek hiányában az eljárást megszüntető végzése elleni fellebbezésben támadható meg.”

II. Területi vízügyi-vízvédelmi szakhatóságok szakhatósági állásfoglalásai:

1. A Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály 35300/4512-2/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalása:

„Az NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt. (1027 Budapest, Horvát u. 14.) ügyében, a VIBROCOMP Kft. (1118 Budapest, Bozókvar u. 12.) meghatalmazott kérelmére a **Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyában indult eljárásában benyújtott környezeti hatástanulmány elfogadásához a területi vízügyi - vízvédelmi szakhatóság illetékességi területe vonatkozásában az alábbi előírásokkal hozzájárul:**

1. A tervezett vízrendezési munkálatok folytatása során figyelembe kell venni és be kell tartani a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános előírásokat.

2. A tervezett vasútvonal csapadékvíz elvezetését úgy kell megtervezni, hogy a csapadékvizek elvezetése ne veszélyeztesse a felszín alatti vizeket és a földtani közeget.
3. A munkálatok megtervezését és kivitelezését úgy kell végezni, hogy meg kell akadályozni az olaj-, kenő- és üzemanyagok felszíni és felszín alatti vizekbe jutását.
4. A tevékenység végzése során bekövetkező talajt, vagy vizeket veszélyeztető, szennyező rendkívüli eseményeket be kell jelenteni a vízügyi - vízvédelmi hatóságnak, a környezetkárosítást megelőző intézkedéseket, illetve a kárenyhítést azonnal meg kell kezdeni.
5. A csurgalékvizek közvetlenül az élővízbe nem vezethetők be, a bevezetés előtt tisztító műtárgy építése szükséges.

A vízügyi hatóság felhívja a figyelmet az alábbiakra:

A csapadékvíz elvezetés (P+R parkolók) vízjogi engedélyköteles tevékenység, mely a vízügyi - vízvédelmi hatóság hatáskörébe tartozik. A vízilétesítmények létesítése vízjogi létesítési engedély, üzemeltetése vízjogi üzemeltetési engedély alapján végezhető.

A szükséges vízjogi engedélyezési eljárásokat a vízügyi hatóságnál kell lefolytatni, amihez meg kell küldeni a tárgyi vízilétesítmények tervezésére jogosultsággal rendelkező tervező által készített, a vízjogi engedélyezési eljárásokhoz szükséges dokumentáció tartalmáról szóló 41/2017. (XII. 29.) BM rendelet előírásai szerint készített tervdokumentációkat.

Jelen szakhatósági hozzájárulás más jogszabályi kötelezettség alól nem mentesít.

Jelen szakhatósági állásfoglalással szemben jogorvoslattal az eljárást lezáró határozat, ennek hiányában az eljárást megszüntető végzés ellen benyújtott fellebbezés keretében lehet élni.”

2. A Csongrád-Csanád Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály 35600/4891-1/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalása:

„Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky krt. 2.) fenti számú megkeresésében hatóságunk szakhatósági állásfoglalását kérte a NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt. (1027 Budapest, Horvát u. 14-26.) megbízásából eljáró Vibrocomp Kft. (1118 Budapest, Bozókvár utca 12.) kérelmére indult, Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárásban.

Az érintett vasútvonal Hatóságom illetékességi területére eső szakasza kizárólag Kecskemét település közigazgatási területére terjed ki.

A környezetvédelmi engedély kiadásához

hatóságom illetékességi területe vonatkozásában szakhatósági hozzájárulásomat az alábbi előírásokkal adom meg.

Előírások:

1. A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 6.§ (1) bekezdésében megfogalmazottak szerint a környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő, megelőzze a környezetszennyezést és kizárja a környezetkárosítást.
2. **A vasúti létesítmények megvalósítása és üzemeltetése a felszíni-, illetve a felszín alatti vizek veszélyeztetését kizáró módon végezhető.**
3. A kivitelezéssel és a tevékenységgel nem okozhatják a felszín alatti víz szennyezése szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről szóló jogszabályban meghatározott (B) szennyezettségi határértéknél kedvezőtlenebb állapotot a felszín alatti vízben.
4. A kivitelezés és a tevékenység végzése során szennyező anyag, illetve lebomlása esetén ilyen anyagok keletkezéséhez vezető anyagok használata, illetve elhelyezése csak környezetvédelmi megelőző intézkedéssel és műszaki védelemmel folytatható.
5. **Vízilétesítmények megvalósítása, üzemeltetése, megszüntetése, víziközművek kiváltása,**

műtárgyak építése csak érvényes vízjogi létesítési/üzemeltetési /megszüntetési engedély(ek) birtokában történhet.

6. A keletkező és összegyülekező csapadékvizek ártalommentes elvezetését, elhelyezését a kivitelezés/üzemeltetés során biztosítani kell. A vasúti létesítmények víztelenítése nem veszélyeztetheti a környező területhasználatokat.
7. Műtárgy átépítések esetében is biztosítani kell mindenkor a megfelelő vízelvezető képességet, ezzel biztosítható azok megfelelő működése.
8. A befogadó csatornába bevezetésre kerülő csapadékvízben a vízszennyező anyagok koncentrációinak mindenkor meg kell felelnie a vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól szóló a jelenleg hatályos külön jogszabályban meghatározott határértékeknek.
9. **Az építéssel érintett/keresztelt csatornák kezelőjének vagyongazdálkodói nyilatkozatát be kell szerezni és az abban előírtakat a kivitelezés és üzemeltetés során maradéktalanul be kell tartani.**

Jelen szakhatósági állásfoglalás más jogszabályi kötelezettség alól nem mentesít.

Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (4) bekezdése értelmében a szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

3. A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály 35100/14896-2/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalása:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztály (6000 Kecskemét, Bajcsy-zsilinszky krt. 2.; a továbbiakban: Kérelmező hatóság) szakhatósági megkeresésére, a Fővárosi Katasztrófavédelmi igazgatóság igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály (a továbbiakban: FKİ-KHO) az alábbi szakhatósági állásfoglalást adja:

Az **NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt.** (1027 Budapest, Horvát u. 14-26.; a továbbiakban: Kérelmező) meghatalmazása alapján eljáró ViBROCOMP Akusztikai, Számítástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft. (1118 Budapest, Bozókvar u. 12.; a továbbiakban együtt: Kérelmező) által a környezeti hatásvizsgálati eljárásában csatolt, 131/2021 témaszámú, 2022. szeptember 28-án kelt környezeti hatástanulmányt (a továbbiakban: Dokumentáció) elfogadom, továbbá

a Dokumentációban foglaltakhoz

vízügyi és vízvédelmi szakhatóságként az alábbi kikötésekkel hozzájárulok:

- 1 A tevékenység nem járhat az érintett környezeti elemek (talaj, felszíni és felszín alatti vizek) veszélyeztetésével, illetve károsításával. Az esetlegesen bekövetkező környezetszennyezésért és annak ártalommentes megszüntetéséért az ingatlan tulajdonosát és használóját egyetemleges felelősség terheli.
- 2 A tervezett tevékenység során a kockázatos anyagokkal kapcsolatban be kell tartani *a felszín alatti vizek védelméről* szóló rendelet és *a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól* szóló rendelet előírásait, és fokozott figyelmet kell fordítani arra, hogy a felszíni és a felszín alatti víz, illetve a földtani közeg ne szennyeződjön.
- 3 A tervezett tevékenységek végzése során biztosítani kell, hogy a talaj, a felszín alatti víz és a felszíni vizek szennyezőanyag tartalma ne haladja meg *a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről* szóló együttes rendeletben az egyes szennyező komponensekre vonatkozó (B) szennyezettségi határértéket, továbbá *a vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól* szóló rendelet szerint előírt határértékeket.
- 4 Vízbázisvédelmi területen (363,9-372,6 hm szelvények között) a tevékenységgel kapcsolatban be kell tartani *a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízelléptékmények védelméről* szóló rendelet előírásait. Hidrogeológiai védőövezetben tevékenység úgy végezhető, hogy annak következtében:

- a vízkészlet természetes védeltsége ne csökkenjen, vagy ne növekedjen a környezet sérülékenysége,
 - a vízkészletbe 6 hónapon belül le nem bomló károsító anyag ne kerüljön,
 - olyan lebomló anyag ne jusson a vízkészletbe, amelynek mennyisége, jellege vagy bomlásterméke a felszín alatti víz minőségének károsodását okozza.
- 5 Felszín alatti vízbázisok hidrogeológiai védőövezetén és védőidomában csak olyan tevékenység végezhető, amely a kitermelés előtt álló vagy a már kitermelt víz minőségét, mennyiségét, valamint a vízkitermelési folyamatot nem veszélyezteti.
 - 6 Az építési munkák során felhasznált talaj, illetve töltőanyag talajmechanikai tulajdonságai mellett azok szennyezettségét is meg kell vizsgálni. Csak olyan anyagok használhatók fel, melyek a földtani közeget, a felszín alatti vizeket nem károsítják. Az ivóvízbázis érintettsége miatt a tereprendezéshez csak bizonyítottan szennyeződésmentes, a fedőképződménnyel megegyező szemcseméretű földtani közeg használható; építési törmelék használata tilos.
 - 7 Az ideiglenes talajdepóniákat vízzáró aljzaton (beton, fólia, stb.) kell kialakítani, és gondoskodni kell róla, hogy a belőle esetlegesen kimosódó szennyezőanyagok a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyeződését ne okozzák. Átmeneti veszélyes hulladéktárolás csak kialakított műszaki védelem mellett végezhető.
 - 8 A munkaterületen keletkező kommunális szennyvizek ártalommentes gyűjtéséről, elszállításáról és elhelyezéséről a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően gondoskodni kell. Szennyvíz szikkasztása nem végezhető.
 - 9 A munkaterületen esetlegesen elfolyó szennyezőanyagot haladéktalanul fel kell itatni, össze kell gyűjteni és veszélyes hulladékként, arra alkalmas gyűjtőedényben kell tárolni az elszállításig.
 - 10 A munkaterületen, a járművek javítása, időszakos karbantartása, tisztítása nem végezhető. A munkagépek rendszeres karbantartásáról arra alkalmas telephelyen - a környezetszennyezés elkerülése érdekében - kell gondoskodni.
 - 11 A munkaterületen a gépek üzemanyaggal való töltése csak műszaki védelemmel (kármentő tálca) végezhető. Vízbázisvédelmi területen üzemanyag nem tárolható; a járművek üzemanyaggal való töltése tilos.
 - 12 A munkaterületről elfolyó szennyeződhető csapadékvizek csak tisztítást követően vezethetők el.
 - 13 Szikkasztásra csak tiszta, szennyeződésmentes csapadékvíz kerülhet.
 - 14 A P+R parkolókat vízzáró burkolattal kell kialakítani, vagy más műszaki megoldással kell biztosítani a szennyeződhető csapadékvizek összegyűjtését.
 - 15 A P+R parkolók burkolt felületeiről összegyűjtött csapadékvíz csak előtisztítást követően szikkasztható el.
 - 16 A csapadékvíz-szikkasztók tervezésénél figyelemmel kell lenni arra, hogy a felszín alatti víz védelme érdekében a szikkasztási sík (fenékszint) és a mértékadó talajvízszint között legalább 1 m távolságnak kell teljesülnie.
 - 17 Bármilyen közműhálózatot érintő tevékenység csak a közműhálózat üzemeltetőjének hozzájárulása alapján végezhető.
 - 18 A tervezett tevékenységek folytatásakor a földtani közegre, felszíni és felszín alatti vízre potenciálisan veszélyforrást jelentő létesítmények műszaki védelmének rendszeres ellenőrzéséről és karbantartásáról a Kérelmezőnek gondoskodnia kell.
 - 19 A munkaterületen esetlegesen elfolyó szennyezőanyagot haladéktalanul fel kell itatni, összegyűjteni és veszélyes hulladékként, arra alkalmas gyűjtőedényben gyűjteni az elszállításig.
 - 20 A tevékenység során esetlegesen bekövetkező káreseményt (havária), a felszíni, felszín alatti víz, vagy a földtani közeg szennyeződésének tényét telefonon azonnal, írásban legkésőbb a következő napon az FKI-KHO-nak (vízbázisvédelmi terület érintettsége esetén a vízbázis üzemeltetőjének is) be kell jelenteni, és a kárelhárítást a *környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről* szóló rendelet, valamint a *felszín alatti vizek védelméről* szóló rendelet előírásait követve kell elvégezni. A talajba, felszíni vagy felszín alatti vízbe esetlegesen bekerülő szennyezőanyag(ok)ra vonatkozóan a vízminőség-vizsgálatokat el kell végezni. A tevékenység során esetlegesen bekövetkező káresemény (havária), felszíni és felszín alatti víz, valamint a földtani közeg szennyeződése esetén annak felszámolásáról, a terület eredeti állapotának visszaállításáról Kérelmező köteles gondoskodni. Havária bekövetkezése esetén biztosítani kell a földtani közeg és a felszín alatti vizek maximális védelmét.
 - 21 A beruházás során érintett vízfolyások medrét érintő beavatkozásokkal kapcsolatban meg kell kérni a területileg illetékes vízügyi igazgatóság vagyongazdálkodói/mederkezelői hozzájárulását.
 - 22 Az új, illetve a meglévő keresztezési műtárgyak építése, illetve átépítése, hozzájuk való csatlakozás és használatuk kapcsán a tulajdonos és/vagy kezelő hozzájáruló nyilatkozatát meg kell kérni.

Felhívom a figyelmet az alábbiakra:

- *A vasúti közlekedésről* szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény [a továbbiakban: Vkt.] 2. § 2.21.1. pontja alapján a vasúti alépítmény részei a vízvezetést szolgáló szerkezetek (árkok, szivárgók). A hivatkozott jogszabályhely miatt amennyiben a tervezett árkok és szivárgók kizárólag a vasúti pálya víztelenítését szolgálják, nem minősülnek *a vízgazdálkodásról* szóló 1995. évi LVII. törvény [a továbbiakban: Vgtv.] szerinti vízilétesítménynek, ezért vízjogi szempontból nem engedélyköteles létesítmények. Amennyiben egy tervezett árok más vízgyűjtő területéről érkező vizet is fogad, engedélyköteles létesítménynek minősül.
- A vasúti pálya vizeinek vízfolyásba történő vezetése engedélyköteles tevékenység. A vízjogi létesítési engedély iránti kérelemhez mellékelni kell a befogadó kezelőjének befogadói nyilatkozatát.
- Vízfolyásba történő bevezetés esetén az út-/vasúti pálya víztelenítését szolgáló vízvezető árkokat illetően az elvezető árok is engedélyköteles, nemcsak a befogadóba bevezetés pontja.
- A P+R parkolók felületéről elvezetett (szennyeződhető) csapadékvíz földmedrű árokban vagy záportározóban történő elhelyezése (szikkasztása) vízjogi szempontból engedélyköteles tevékenység.
- Amennyiben a szennyeződhető csapadékvizek befogadója szikkasztó létesítmény vagy időszakos vízfolyás, *a felszín alatti vizek védelméről* szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet] 13. § (1) bekezdés c) pontja alapján elővizsgálatot kell végezni. Az elővizsgálat keretében mintavétellel és laborvizsgálattal vizsgálni kell a befogadó szennyezettségi állapotát. Az elővizsgálati dokumentációt a vízjogi létesítési engedély iránti kérelemhez mellékelni kell.
- A vízjogi engedély köteles létesítmények/műtárgyak kivitelezése csak hatályos vízjogi létesítési engedély, bontása csak hatályos vízjogi megszüntetési engedély birtokában történhet. A vízügyi hatóság részére benyújtandó engedélykérelemhez csatolni kell *a vízjogi engedélyezési eljáráshoz szükséges dokumentáció tartalmáról* szóló 41/2017. (XII. 29.) BM rendelet [a továbbiakban: 41/2017. (XII. 29.) BM rendelet], valamint *a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról* szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 72/1996. (V. 22.) rendelet] szerinti mellékleteket.
- Tekintettel a terület vízbázis-érintettségére, **amennyiben a Dabas állomáson tervezett P+R parkolók csapadékvizeinek elhelyezését szikkasztással oldanák meg, az építési engedély iránti kérelemhez csatolni kell a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízilétesítmények védelméről** szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet] 5. számú mellékletének 62. sora alapján **megállapított egyedi vizsgálati dokumentációt**, az alábbi műszaki tartalommal:
 - o Az érintett ingatlan(ok) elhelyezkedése (átnézeti és részletes helyszínrajz).
 - o Az egyedi vizsgálatot végző neve (megnevezése), lakhelye (székhelye), a jogosultságát igazoló engedély/okirat száma, valamint annak egy másolati példánya.
 - o Be kell mutatni a tervezési terület földtani és vízföldtani viszonyait, beleértve a területre jellemző mértékadó talajvízszintet és a vízbázis védőövezeteit is.
 - o Részletesen ismertetni kell a tervezett tevékenységet, a tervezett létesítmények műszaki kialakítását, tervezett üzemeltetési viszonyait. Tervezett építmények leírása, vízellátás, szennyvízelvezetés és csapadékvíz-elvezetés tervezett és meglévő létesítményeinek ismertetése.
 - o Meg kell határozni a tervezett tevékenység földtani közegre és felszín alatti vízre, vízbázisra gyakorolt hatását.
 - o **A dokumentációhoz mellékelni kell a vízbázis üzemeltetőjének (DAKÖV Dabas és Környéke Vízügyi Kft.) nyilatkozatát a tervezett tevékenységről.**
 - o Javaslatot kell tenni a felszín alatti víz minőségének megőrzése, a vízbázis védelme érdekében szükséges műszaki védelem módjaira, a szükséges szennyezésmegelőző intézkedésekre.
 - o Javaslatot kell tenni a felszín alatti víz megfigyelésének módjára, a tervezett monitoring pontok számára, helyére, kialakítására, üzemeltetési rendjére, a vizsgált komponensek körére, gyakoriságára (amennyiben a vizsgálatok alapján szükséges).
 - o A 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet 15. § (2) alapján az egyedi vizsgálatához szükséges dokumentációt a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízgazdálkodási és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló kormányrendelet alapján a víz és a földtani közeg részsakterületen szakértői jogosultsággal rendelkező szakértők is elkészíthetik.

Jelen szakhatósági állásfoglalással szemben önálló jogorvoslatnak helye nincs, az a határozat, illetve az

eljárást megszüntető végzés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

III. Bányafelügyelet szakhatósági állásfoglalásai:

1. A Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatósága Bányászati és Gázipari Főosztály (Szolnoki Bányafelügyeleti Osztály) SZTFH-BANYASZ/11884-2/2022. számú szakhatósági állásfoglalása a teljes nyomvonalra vonatkozóan:

„A Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatósága (továbbiakban: Bányafelügyelet) a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztály (továbbiakban: Kormányhivatal) megkeresése alapján indult „Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú hatásvizsgálati eljárás” kapcsán eljárását

szakhatósági hozzájárulását feltétel nélkül

adja meg.

A szakhatósági állásfoglalás ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az csak az ügyben eljáró hatóság érdemi döntése ellen benyújtott jogorvoslati kérelemben támadható.”

*

Jelen engedély nem mentesít a más jogszabályokban előírt engedélyek, szakhatósági állásfoglalások, bejelentések, hozzájárulások beszerzési kötelezettsége alól.

Az engedély érvényességi ideje: az engedély véglegessé válásától határozatlan ideig.

A környezetvédelmi engedély előírásaitól eltérően folytatott tevékenység esetén a környezetvédelmi hatóság határozatában kötelezi a környezethasználót kettőszázezer forinttól ötszázezer forintig terjedő bírság megfizetésére, az engedélyben rögzített feltételek betartására, valamint legfeljebb hat hónapos határidővel intézkedési terv készítésére.

A kérelmező meghatalmazottja az eljárás 810.000 Ft igazgatási szolgáltatási díját megfizette, egyéb eljárási költség nem merült fel.

A határozat a közléssel – *a hirdetmény kifüggesztését követő 5. napon* – külön értesítés nélkül véglegessé válik.

Jelen döntés **a közléssel véglegessé válik**, ellene közigazgatási úton fellebbezésnek helye nincs, de a döntést sérelmező fél – **kifejezetten jogszabálysértésre hivatkozással – a döntés bírósági felülvizsgálata érdekében közigazgatási pert indíthat.** A közigazgatási perrendtartásról szóló törvényben meghatározott tartalmi követelményeknek megfelelő keresetlevelet a felülvizsgálni kért döntés közlésétől számított **30 napon belül** a döntést hozó szervnél lehet benyújtani, de azt a Szegedi Törvényszékhez (a továbbiakban: bíróság) kell címezni.

Az elektronikus kapcsolattartásra kötelezett (*pl. jogi képviselő, a belföldi székhellyel rendelkező gazdálkodó szervezet, állami szerv stb.*) és az ilyen kapcsolattartási formát választó természetes személy a keresetlevelet joghatályosan, kizárólag szabályszerűen előterjesztett **elektronikus formában a <https://e-kormanyablak.kh.gov.hu>** oldalon található IKR rendszer használatával nyújthatja be.

A közigazgatási per eljárási illetéke 30.000 Ft. A felet – ideértve a beavatkozót és az érdekeltet is – a közigazgatási bírósági eljárásban illetékfeljegyzési jog illeti meg. Akit tárgyi illetékfeljegyzési jog illet meg, mentesül az illeték előzetes megfizetése alól. Ilyen esetben az illetéket, akit a bíróság erre kötelez.

A döntés végrehajtására a keresetlevél benyújtásának nincs halasztó hatálya, azonban a bíróságtól az eljárás során bármikor azonnali jogvédelem kérhető.

A bíróság a pert tárgyaláson kívül bírálja el, a felek bármelyikének kérelmére, vagy ha szükségesnek tartja tárgyalást tart.

A perben jogi képviselőt kötelező.

INDOKOLÁS

Az **NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság** (székhely: 1027 Budapest, Horvát utca 14-26., cégjegyzékszám: 01-10-048661, adószám: 25416316-2-41, KSH szám: 25416316-7112-573-01, hivatalos elektronikus elérhetősége: 25416316#cegkapu, jelenlegi rövidített elnevezése: NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt., korábbi rövidített elnevezése: BFK Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt.) nevében a **VIBROCOMP Akusztikai, Számítástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Korlátolt Felelősségű Társaság** (székhely: 1118 Budapest, Bozókvár u. 12., cégjegyzékszám: 01-09-166886, adószám: 10766323-2-43, KSH szám: 10766323-7112-113-01, hivatalos elektronikus elérhetősége: 10766323#cegkapu, rövidített elnevezése: VIBROCOMP Kft.) 2022. szeptember 28. napján – a *Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú* – a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerinti **környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálása iránti kérelmet** terjesztett elő a hatóságunknál, melyet 2022. október 6. napján – a *tárgyi beruházás által érintett települések tekintetében* – pontosított, **majd ezt követően többször** (2022. október 13., 2022. november 10., 2022. november 18., 2022. november 24. és 2022. december 6. napján) **kiegészített.**

Az *általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény* (a továbbiakban: Ákr.) 38. §-a szerint a kérelmet tartalma szerint kell elbírálni akkor is, ha az nem egyezik az ügyfél által használt elnevezéssel.

Az Ákr. 38. §-a szerint a kérelmet tartalma szerint kell elbírálni akkor is, ha az nem egyezik az ügyfél által használt elnevezéssel.

A tárgyi tervezett beruházás a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. számú mellékletének **36.** pontja [„*vasúti pálya országos törzshálózat részeként (kivéve a kizárólag Budapest vonzaskörzeti vasúti közlekedését szolgáló vasúti pályát)*”] és a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 3. számú melléklet **131.** pontja [„*Az 1. számú melléklet 32., 36-37., 41., 47. pontjában, valamint a 3. számú melléklet 76-79., 86-88., 95., 102., 104. pontjában felsorolt tevékenység vagy létesítmény 2. § (2) bekezdés a) pont ac) alpontja szerinti jelentős módosítása, kivéve, ha a módosítás az 1. számú melléklet B. és C. oszlopa szerint meghatározott tevékenység vagy létesítmény megvalósítása*”] alapján **előzetes vizsgálat köteles**, mivel a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés ac) pont ace) alpontja szerint „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 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (5) bekezdése alapján, a környezethasználó kérelmére a környezetvédelmi hatóság - **előzetes vizsgálati eljárás nélkül - környezeti hatásvizsgálati eljárást folytat le**, ha a környezethasználó olyan tevékenység megvalósítását tervezi, amely a 3. számú mellékletben szerepel.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (5) pontja alapján a környezethasználó kérelmezte a környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatását.

Az *egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről* szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 1. számú melléklet **2.1.26.** pont (A 142. számú vasútvonal, Kőbánya-Kispest-Lajosmizse-Kecskemét szakasz rekonstrukciója) és 2. melléklet 9. pont alapján jelen eljárás tárgya **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy** valamint **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra beruházással összefüggő ügy.**

Az Ákr. 15. § (1) bekezdés értelmében a hatóság a hatáskörébe tartozó ügyben az illetékességi területén, vagy kijelölés alapján köteles eljárni.

A tárgyi beruházás által közvetlen hatásterülettel érintett települések:

Budapest közigazgatási területéből: X. kerület, XVIII. kerület, XIX. kerület, XX. kerület, XXIII. kerület;

Pest megye közigazgatási területéből: Gyál, Felsőpakony, Ócsa, Inárcs, Kakucs, Dabas, Hernád, Örkény, Táborfalva;

Bács-Kiskun megye közigazgatási területéből: Felsőlajos, Lajosmizse, Kecskemét.



A környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet) 8/A. § (1) bekezdés alapján a **Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal**, mint területi környezetvédelmi hatóság illetékességi területe Bács-Kiskun megye közigazgatási területére terjed ki, azonban a fenti tárgyú környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálása iránti kérelem a **Pest Megyei Kormányhivatal**, mint környezetvédelmi hatóság illetékességi területét is érinti.

A fenti tárgyú környezeti hatásvizsgálati dokumentációban a **nyomvonalat nem szakaszolták az illetékességi területnek megfelelően**. Jogszabályok nem jelöltek ki eljáró hatóságot a konkrét tárgyi beruházás kapcsán.

A 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 8/C. § (4) bekezdés szerint az országos környezetvédelmi és természetvédelmi hatóság, valamint a területi környezetvédelmi és természetvédelmi hatóság hatáskörébe tartozó közigazgatási hatósági ügyek vonatkozásában az Ákr. szerinti felügyeleti jogköröket - a (6) bekezdésben foglalt kivétellel - a miniszter gyakorolja.

A fentiekre tekintettel hatóságunk a **BK/KTF/06885-14/2022.** számú levelével – a fenti tárgyú – környezeti hatásvizsgálati eljárásra vonatkozóan, az eljáró hatóságot kijelölése iránt megkereste a felügyeleti szervet, amely **KMF/40826-3/2022-TIM** számú végzésével a tárgyi környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatására a **Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatalt** jelölte ki.

A fenti tárgyú eljárásban az Ákr. 41. § (1) bekezdésben meghatározott sommás eljárás feltételei nem álltak fenn, így hatóságunk a teljes eljárás szabályai szerint járt el.

A kérelmet érdemben megvizsgálva hatóságunk az alábbiakat állapította meg:

Ha az ügyfél nem személyesen jár el, a hatóság az eljáró személy képviseleti jogosultságát megvizsgálja.

A környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 14/2015. (III. 31.) FM rendelet (a továbbiakban: 14/2015. (III. 31.) FM rendelet) 2. § (1) bekezdése alapján igazgatási szolgáltatási díjat kell fizetni az 1-4. mellékletben meghatározott eljárásokért. A 14/2015. (III. 31.) FM rendelet 5. § (3) bekezdése szerint az igazgatási szolgáltatási díjat az eljárás kezdeményezésekor kell a kérelmezőnek megfizetnie. A 14/2015. (III. 31.) FM rendelet 5. § (6) bekezdése alapján a díj megfizetését igazoló befizetési bizonylatot vagy annak másolatát a kérelem előterjesztéséhez mellékelni kell.

A fentiekre tekintettel az igazgatási szolgáltatási díj mértéke a 14/2015. (III. 31.) FM rendelet 2. mellékletének 9.1. pontja (Országos közforgalmú vasútvonal – 1.350.000 Ft.) és a 4. számú mellékletének 20.7. pontja (A 2. mellékletben és e mellékletben felsorolt tevékenység vagy létesítmény jelentős módosítása kivéve, ha a módosítás a 2. mellékletbe tartozó környezeti hatásvizsgálat köteles tevékenység vagy létesítmény megvalósítása - Eredeti díjtétel 60%-a) alapján 810.000 Ft.

A környezeti alapnyilvántartásról szóló 78/2007. (IV. 24.) Korm. rendelet 1. § b), c) és e) pontjai szerint:

b) környezetvédelmi területi jel (KTJ): környezetvédelmi objektum egyedi környezetvédelmi azonosító adata;

c) egyedi környezetvédelmi azonosító adat: környezetvédelmi ügyfél jel (KÜJ), illetve környezetvédelmi területi jel (KTJ), mely biztosítja a környezetvédelmi ügyfelek, illetve környezetvédelmi objektumok egyedi azonosítását;

e) környezetvédelmi objektum: olyan terület, helyhez kötött létesítmény, tárgy, építmény, engedély-, bejelentés-, vagy nyilvántartásba vétel-köteles tevékenység végzésének helye, amellyel összefüggésben az Országos Környezetvédelmi Információs Rendszerhez (a továbbiakban: OKIR) kapcsolódóan az e rendeletben felsorolt szervek környezetvédelmi közigazgatási hatósági eljárást folytatnak le, vagy amellyel kapcsolatban az ügyfél környezetvédelmi adatszolgáltatást teljesít.

A környezeti alapnyilvántartásról szóló 78/2007. (IV. 24.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdése alapján az egyedi környezetvédelmi azonosító adatot a hatóság - a (3) bekezdésben foglalt kivétellel - elektronikus úton benyújtott kérelemre hozza létre. Egyedi környezetvédelmi azonosító adat hiányában környezetvédelmi közigazgatási hatósági eljárás lefolytatására irányuló kérelem nem nyújtható be, továbbá környezetvédelmi adatszolgáltatás nem teljesíthető.

A benyújtott kérelem a képviseleti jogosultság és az igazgatási szolgáltatási díj megfizetésének igazolása, valamint egyedi környezetvédelmi azonosító adatok vonatkozásában hiányos volt, ezért BK/KTF/06885-9/2022. számon hiánypótlásra hívta fel a kérelmező NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt.-t.

Hatóságunk BK/KTF/06885-9/2022. számú hiánypótlási felhívására a VIBROCOMP Kft. 2022. október 13. napján igazolta a képviseleti jogosultságát, az eljárás 810.000 Ft igazgatási szolgáltatási díjának megfizetését, megadta a hatásvizsgálati dokumentációból hiányzó egyedi környezetvédelmi azonosító adatokat (KÜJ, KTJ számokat).

Ezt követően a VIBROCOMP Kft. 2022. november 10. napján zajvédelemi szempontból kiegészítette, pontosította a benyújtott hatásvizsgálati dokumentációt.

A Pest Megyei Kormányhivatal 2022. november 8. napján hatóságunkhoz érkezett, PE-06/KTF/23326-5/2022. számú levelében megállapította, hogy tárgyi környezeti hatásvizsgálati dokumentáció alapján hulladékgazdálkodási szempontból hiánypótlás szüksége, melyet a következőkkel indokolt:

„A Dokumentációban foglaltak szerint a vasútvonal felújításának kivitelezési munkálatai, valamint a majdani üzemeltetése és esetleges felhagyása során keletkező hulladékok mennyisége a tervezés jelenlegi fázisában nem ismert, így a Dokumentáció (a kivitelezés során tervezett épületbontásokból származó hulladékok mennyiségén kívül) nem tartalmazott erre vonatkozóan információt.

A fentiek, valamint a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. számú melléklet 2. e) pontjában foglaltak alapján a Hulladékgazdálkodási Hatóság a rendelkező részben foglaltak szerint a tényállás tisztázása érdekében hiánypótlás benyújtását tartja szükségesnek.

A Hulladékgazdálkodási Hatóság véleményét a fenti jogszabályhely mellett a hulladékról szóló 2012. évi

CLXXXV. törvény, valamint a hulladékgazdálkodási hatóság kijelöléséről szóló 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet alapján adta meg.”

A BK/KTF/06885-20/2022. számú levéllel, a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 5. melléklet I. táblázat B oszlopában meghatározott szakkérdés (népegészségügyi szakkérdés) vonatkozásában megkeresett Pest Megyei Kormányhivatal Dabasi Járási Hivatala Népegészségügyi Osztály a PE-04/NEO/11934-2/2022., számú javított nyilatkozatában többek közt e következőket állapította meg:

„A dokumentáció rossz hivatkozást ad az ásvány és gyógyvíz lelőhelyeket érintően, mert a hivatalos adatok a BFKH honlapján érhetők el (<https://www.kormanyhivatal.hu/hu/budapest/jarasok/orszagos-nyilvantartas-gyogytenyezokrol>).

Külső, fürdési célú gyógyvízminősítéssel rendelkezik a Budapest XX. kerületi B-137 és B-180 OKK számú kút, illetve a Kecskemét B-783, K-932 és K-971 OKK számú kút. Palackozási célú ásványvíz minősítéssel rendelkezik a Budapest X. kerületi B-170, a Felsőlajos K-135, illetve a Lajosmizse K-109, K-110, K-115 és K-133 OKK számú kutak, míg belső, ivási célú ásványvíz minősítéssel rendelkezik a Budapest XX. kerületi B-137 OKK számú kút. Amennyiben a beruházás érinti a kutak környezetét, hidrogeológiai védőövezetét, úgy a munkálatok során különös gondossággal kell eljárni.

A tervezett korszerűsítés hatásterületébe eső védendő épületek jelenlegi rezgés immisszióját helyszíni rezgésvizsgálatokkal állapították meg. A távlati, várható állapot bemutatásához, a változások szemléltetésére vizsgálati pontokat választottak ki.

A KRMP5: 2366 Kakucs, Vasút u. 1. (0156/1 hrsz.) sz. alatti lakóépületben, a rezgésterhelésnek leginkább kitett lakószoba padlózatának közepén jelöltek vizsgálati pontot, mely Inárcs település, Kakucs településen nincs Vasút elnevezésű utca.”

A PE-04/NEO/11934-2/2022. számú javított, kiegészített nyilatkozat alapján tényállás tisztázása volt szükséges.

A hatásvizsgálati dokumentáció 63. oldala az alábbiakat tartalmazza:

„2.5. KORÁBBI TERVEKKEL, FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEKKEL VALÓ ÖSSZEFÜGGÉS

A településrendezési tervekkel való összhang bemutatását lásd. az 5.6.2. fejezetben. A tervezett fejlesztés miatt a vasútvonal nyomvonala nem módosul a településrendezési tervek módosítása várhatóan nem szükséges.”

A hivatkozott 5.6.2. fejezet „5.6.2. Tájvizsgálat, jelenlegi állapot” című fejezetet mutatja be, a hatásvizsgálati dokumentáció nem tartalmazza a településrendezési tervekkel való összhang bemutatását.

Az önkormányzatoktól érkező tájékoztatás szerint a RING Mérnöki Iroda Kft. elkezdte felvenni a kapcsolatot az érintett önkormányzatokkal a településrendezési tervek módosításának szükségessége tekintetében, továbbá egyes önkormányzatok nyilatkozatai alapján szintén a településrendezési tervek módosítása szükséges.

A fentiekre tekintettel hiánypótlás, a tényállás tisztázása vált szükségessé, ennek megfelelően hatóságunk a **BK/KTF/06885-76/2022.** számú végzéssel hiánypótlásra és tényállás tisztázásra hívta fel a kérelmező NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt.-t.

A meghatalmazás alapján eljáró VIBROCOMP Kft. a **BK/KTF/06885-76/2022.** számú felhívására a 2022. november 18. és 2022. december 6. napján megküldött válaszaival a benyújtott hatásvizsgálati dokumentációt kiegészítette.

Hatóságunk a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság **DINPI/5995-1/2022.** számú nyilatkozatában foglaltak alapján a **BK/KTF/06885-95/2022.** számú végzéssel ra /5995-1/2022. számú nyilatkozatában részletezett ellentmondások, kérdések, vizsgálatokat teljes körűen tisztázására és a hiányosságok pótlására hívta fel a kérelmező NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt.-t.

A meghatalmazás alapján eljáró VIBROCOMP Kft. 2022. november 24. napján megküldte a BK/KTF/06885-95/2022. számú felhívásra a válaszait.

*

A fejlesztés célja

2021-ben készült el a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia, mely a fővárost és agglomerációját érintő elővárosi kötőpályás közlekedésnek, azaz a MÁV elővárosi vasútvonalainak, illetve a hévonalaknak a fejlesztéséről szóló, átfogó, hosszú távú célokat és az ezek eléréséhez szükséges fejlesztéseket meghatározó dokumentum. A Stratégia fő célja, hogy 2040-ig tartó, átfogó és egymásra épülő, komplex beruházások megvalósítása révén összességében 80%-kal növelje az elővárosi vasútvonalakon utazók számát.

A 142-es vonal felújítása a Stratégia rövidtávú intézkedései között lett azonosítva (K142-es kóddal), melyet főként annak avult műszaki állapota, és a térségben rejlő jelentős vasúti utasforgalmi potenciál indokol. A cél, hogy a vasútvonal teljes, minden szakági létesítményre kiterjedő korszerűsítése megvalósuljon annak érdekében, hogy a vasútvonal jelentősen hozzá tudjon járulni a térség közlekedési lehetőségeinek javításához. Az intézkedés a pálya, biztosítóberendezés korszerűsítését, villamosítást, a vonal belső szakaszán második vágány létesítését, az állomások, meglévő és tervezett megállóhelyek elhelyezkedésének és vágányképenek optimalizálását, az utasforgalmi létesítmények fejlesztését tartalmazza, ennek hatására bevezethetővé válik a zónázó közlekedés, illetve a belső szakaszon a városi közlekedésben kívánatos legalább 15 perces követés. A kapacitásbővítés teljes kihasználása az alagút forgalomba helyezése után érhető el.

A vasútvonal működését érintő vizsgált elemek:

a) **Pályasebesség:** A vonal alapvetően három fő szakaszból tevődik össze:

- *Kőbánya-Kispest és Gyál* között a sűrű beépítés szab határt a sebességemelésnek. Kőbánya-Kispesttől délre néhány kilométeren át a vonalvezetés jellemzően 60 km/h sebességet tesz lehetővé, növelni nincs lehetőség. Pestszentimre és Gyál térségében elérhető a 100 km/h pályasebesség.
- *Gyál és Lajosmizse* között a 120 km/h sebesség érdemi többletköltség nélkül a legtöbb helyen biztosítható, csak lokálisan (illetve a Kőbánya-Kispest – Gyál szakaszon) szükséges ennél alacsonyabb sebesség.
- *Lajosmizse és Kecskemét* között a sebességemelés szükségessége és lehetősége korlátozott. A menetrendi vizsgálatok alapján, a szakaszon jellemzően 80 km/h fejlesztési sebesség szükséges, lokálisan alacsonyabb (60 km/h) sebességekkel.

b) **Tervezett menetrend:** A vonalon 60 perces Budapest – Kecskemét, valamint 60 perces Budapest – Lajosmizse zónázó vonatok közlekednek, melyek csúcsidőszakban Kecskemétig közlekedve 30 perces követés biztosítanak. Ócsa és Gyál fordulóállomásokkal további egy-egy pár 30 perces ütemben közlekedő személyvonat jár, melyek Gyálig 15 perces egyenletes követési időt biztosítanak. A menetrend megvalósításához mindenképpen szükséges:

- 120 km/h pályasebesség;
- Kőbánya-Kispest és Ócsa között homogén kétvágányú pálya;
- Inárcs-Kakucs és Örkény állomásokon nyújtott állomásfejek kialakítása (menetrendi szabadságfok növelése érdekében);
- Teljes vonalon térközi közlekedési rend (teherforgalom közlekedése miatt)

c) **Vasúti teherforgalom:** A vasúti teherforgalom szempontjából a vonal két elkülöníthető részre osztható:

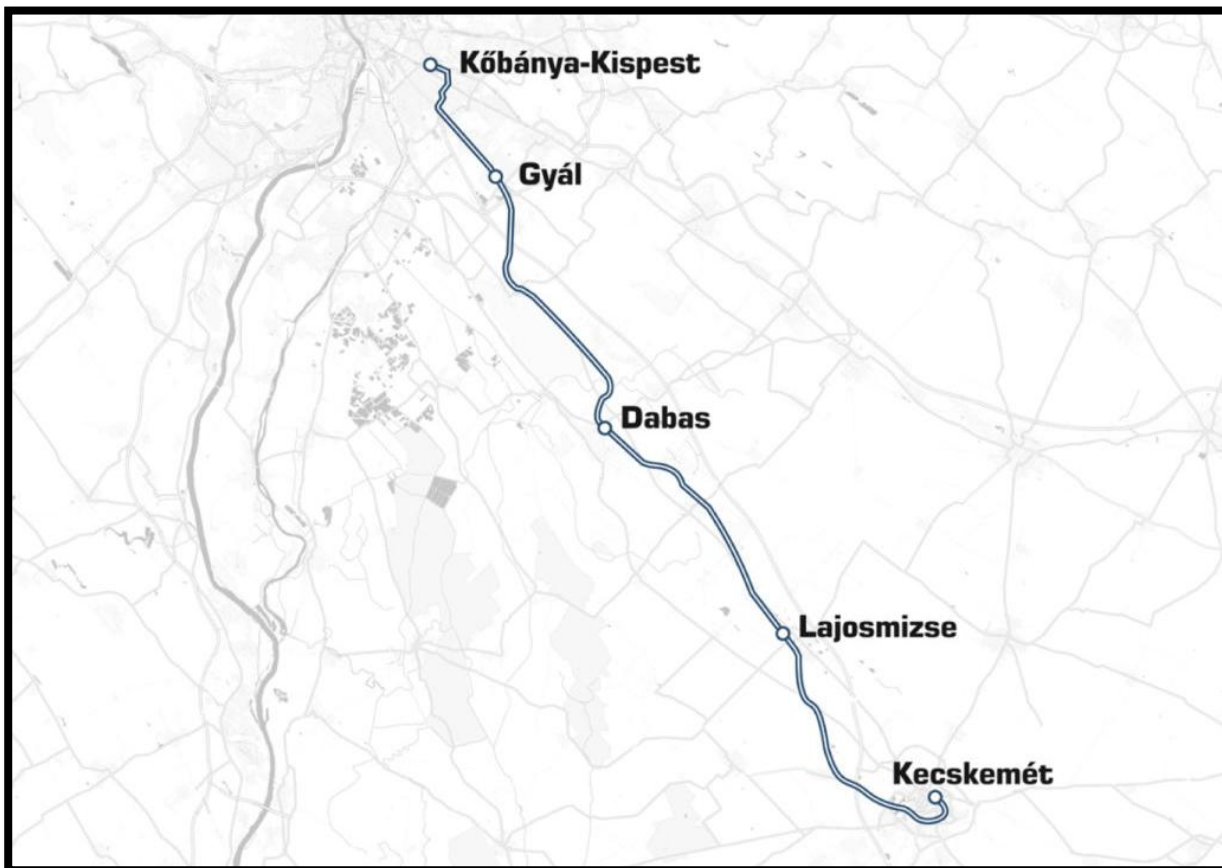
- *Ócsa – Kecskemét* közötti szakasz, ahol a tehervonatok közlekedése probléma nélkül biztosítható. Vizsgálati szempont volt ugyanakkor a közlekedtethető vonathossz kérdése. Az egyik esetben a minden állomáson, annak problémát jelentő hosszabbítás nélkül biztosítható vonathossz, míg a másik a 750 méteres használható hosszú állomások kialakítása. Ez utóbbi számos állomáson

nehézségekbe ütközik, csak jelentős többlet-beruházásokkal lehetségesek. Javaslat mindenképp az állomások korlátozott hosszabbítása, melyek segítségével 500 m méter hosszú vonatok közlekedhetnek (természetesen lehetőség van korlátozottan rendkívüli küldeményként túlhosszú vonatok közlekedése is). Tehervonati közlekedéssel azonban kizárólag a nappali órákban számolnak, éjszakai időszakban nem kalkulálnak tehervonatok közlekedésével. Ennek főleg zajvédelmi okai vannak, a zajárnyékoló falak szükségességének csökkentése érdekében.

- *Budapest-Gyál* térségi szakasz: ezen a szakaszon a teherforgalom biztosításának jelentős beruházási hatásai vannak. A továbbiakban részletezettek szerint a Kispest és Pestszentimre térségében a vasútvonal süllyesztésére, vagy emelésére lehet szükség. A különbszinten haladó szakaszokra vezető rámpák vonalvezetése – egyes változatok esetén – elérheti a 25 ezreléket is, ami a teherforgalomban csökkentett paraméterű vonatokat (pl. 470 sor. mozdonyal 760 t, 630 sorozatú mozdonyal 600 tonna vonatterhelés) lehet közlekedtetni.

A vasútvonal jelenlegi állapota

A 142-es számú vasútvonal a budapesti elővárosi vasúthálózat része. Az országos törzshálózat részét képező vonal Kőbánya-Kispest vasútállomásból ágazik ki és halad délkeleti nyomvonalon, érintve Budapest XIX. (Kispest) és XVIII. (Pestszentimre) kerületeit, valamint az elővárosi térségben (Pest megyében) Gyál, Felsőpakony, Ócsa, Inárcs, Dabas, Hernád, Örkény, Táborfalva, (Bács-Kiskun megyében) Felsőlajos és Lajosmizse településeket. A budapesti elővárosi térséget elhagyva a vonal tartva délkeleti irányát átlépi Kecskemét közigazgatási határát és a város vasútállomásáig tart.



A mintegy 85 km hosszúságú vasútvonal a budapesti és az agglomerációs vasúthálózat egyetlen olyan vonala, melyen (Budapest és Lajosmizse között) az elmúlt évtizedekben nem történt szinte semmilyen beruházás. Műszaki infrastruktúrája és szolgáltatási színvonala ennek megfelelően egyértelműen rossz állapotú. A vonal egyvágányú, nem villamosított, 60 km/h sebességre és 210 kN tengelyterhelésre engedélyezett. Az avult műszaki állapot miatt azonban Dabasig szinte teljes hosszban 40 km/h-s sebességkorlátozás van érvényben. Az utasforgalmi helyek szolgáltatási színvonala alacsony, bár néhány helyszínt állomási előtérrendezéssel (P+R parkolók létesítése, kerékpártárolók telepítése, környezetrendezés) igyekeztek javítani.

Budapest – Lajosmizse szakasz

A nyilvántartási adatok alapján jelen állapotban a vonalszakaszon engedélyezett tengelyterhelés 210 kN, a kiépítési sebesség többségében 60 km/h-nak megfelelő, kivételt képez ez alól Kispest állomás 76-77 hm. szelvényköze, mely 20 km/h-ra alkalmas a BKV Zrt. által üzemeltetett, szintben keresztező 50-es villamosviszonylat átszelése miatt. A szakaszon a vasúti pálya állapotából fakadóan több helyen – legfőképp az állomások mellékvágányain - lassújelek vannak érvényben.

Vízszintes vonalvezetés

A meglévő vízszintes vonalvezetés a korábbi HÉV-jellegnek megfelelően, igazodva a városias, sűrű beépítettségű környezethez, Kőbánya-Kispest (kiz.) – Kispest szakaszon többnyire kis sugarú ívekből tevődik össze, a legkisebb ívsugar $R=250$ m értékű. Ezt követően egészen Lajosmizséig a vasúti pálya többnyire hosszabb egyenesek, illetve nagyobb sugarú ívek kombinációjából tevődik össze, kivételt képez ez alól néhány állomás be-és kijárat íve (Ócsa kijárat ellenívei, Dabas bejárat íve, Örkény kijárat íve, Lajosmizse végpontja).

Magassági vonalvezetés

A meglévő magassági vonalvezetés a vonalszakaszon többnyire terepen vezetett, legfeljebb kisebb töltések és bevágások fordulhatnak elő. A vonali vágányban az esésértékek 0-5,1‰ között változnak, a lejtőrés-hosszak helyenként 200 m alattiak.

Felépítmény

A nyíltvonali felépítmény Kőbánya-Kispest– Kispest szakaszon hézag nélküli kivitelben 54 r. LI/LM j. vb. keresztaljas, GEO/SKL-14 r. sínleerősítéssel. Az ágyazat anyaga zúzottkő, a zúzottkő vastagsága 57 cm. Alépítményi védőréteg, illetve geoműanyag/geotextília nincs beépítve. Kispest – Lajosmizse szakaszon többnyire hevederes kivitelben 48 r. LX j. vb. keresztaljas és faaljas, GEO r. sínleerősítéssel. Az ágyazat anyaga zúzottkő, a zúzottkő vastagsága 50 cm. Alépítményi védőréteg, illetve geoműanyag/geotextília nincs beépítve. A szakaszon hézag nélküli kivitelű, 54 r. felépítmény is előfordul. Az állomási peronok változó, 113-300 m közötti hosszúsággal, 1,3-7,5 m közötti szélességgel, sk+15/sk+30 cm magassággal bírnak. Burkolataik vegyesen aszfalt, térkő, kiselem. Az sk+15 cm magasságúak általában 2-soros vb. keresztaljas, az sk+30 cm magasságúak peronszegélyes kialakításúak.

Lajosmizse – Kecskemét szakasz

Vízszintes vonalvezetés

A vasútvonal Kecskemétről a 140-es vonal jobb oldalán, Szeged felé indul és a deltavágányon jobbra kanyarodva a 152-es vonallal együtt vezet Kecskemét-alsó állomásig. Az állomás másik végén, a páros kitérőkörzetből ágazik ki a Halasi úti felüljáró alatt és indul észak felé.

A következő két km-es szakaszon a Csabay Géza úti átjáróig két oldalról be van szorítva a vasút, itt kötött a meglévő, előnytelen geometria. Erre a szakaszra esik Kecskemét-Máriaváros megálló-rakodóhely, ami a jelenlegi formájában megszűnik. Ezt követően Lajosmizséig jellemzőek a hosszú, akár 2-3km-es egyenesek, amelyek között $V=60$ km/h sebességre alkalmas íveket alakítottak ki. Helyenként ennél nagyvonalúbb a geometria, ezeken a szakaszokon nyomvonal-korrekciónélkül is lehetőség nyílik a sebességemelésre.

A hosszú egyenesekben előfordulnak iránytörések, amelyekre valószínűleg a korabeli kitérés technika korlátai következtében bekerült hibák miatt volt szükség. Ezek kezelésére nagysugarú ívek kerültek a pályába. A végén, Lajosmizse településre érkező szakasz, a máriavárosihoz hasonlóan, szűkös területi viszonyok között halad. Lajosmizse-alsó megállóhely után csatlakozik Lajosmizse állomáshoz.

Magassági vonalvezetés

A vasútvonal síkvidéki jellegű, a hossz-szelvénye általában 0-3‰-es lejtéssel készült. Rövid, néhány száz méteres szakaszokon, például Kecskemét-alsó - Kecskemét-Máriaváros között, vagy Kecskemét-Máriaváros – Hetényegyháza között Miklóstelep előtt előfordulnak 3-5‰-es lejtők is.

Alépítmény

A nyíltvonali szakaszok általában töltésen vannak, a terepből kismértékben kiemelve, de annak formáit követve. Az altalaj és a töltések konszolidációja már rég lezajlott, a földművek állapota stabilnak mondható. A korábban rendszeresen végzett vágányszabályozások, sínkoronaszint emelések miatt a padkák szélessége

lecsökkent. Az alépítménykorona valószínűleg alkalmas a tényleges igénybevételek elviselésére, de feltehetően, jelen állapotában nem tudja teljesíteni az D11. utasítás által megkövetelt értékeket.

Felépítmény

A nyíltvonal és az állomások átmenő fővágányai 48r. sínekkel készültek, hézagnélküli kialakítással, LX, LM, T, L jelű vb. aljakon, 40-45 cm zúzottkő ágyazatban. Az állomások egyéb vágányaiban 48-as illetve 34 (C) sínek vannak, TU, TF, H aljakon, 40-50 cm bányakavics ágyazatban.

A megengedett tengelyterhelés a nyíltvonalon és az állomások átmenő fővágányaiban 210kN, az állomások egyéb vágányaiban 185kN.

Sebesség

A vonalra engedélyezett sebesség $V=60\text{km/h}$, az állomások egyéb vágányaiban $V=40\text{km/h}$. Állandó, 20 km-es lassújel van érvényben Kecskemét-Máriaváros – Hetényegyháza között 61- 62 szelvények között.

Állapot

A 2000-es évek közepén a 140-es számú vasútvonalból bontott felépítményi anyagból újították fel a vonalat, ekkor épültek át a korábban „C” sínekkel készült fővágányok. A viszonylag kis forgalom és kis terhelés az eltelt évtizedek alatt nem sokat rontott a műszaki állapoton.

Vasúti pálya tervezett állapot

Pest megye

1. szakasz: Kőbánya-Kispest vasútállomás (0+00 – 15+50 hm.)

- a. Vasúti pálya nyomvonal korrekció:
 - 7+60 hm.-től kétvágányúsítás, minimális oldalirányú korrekcióval.
- b. Megszűnő vágányok (állomásokon):
 - Megszüntetés nem várható, hanem részben helyben átépítés, részben pedig az új vágányutak kiépítése miatti részleges bontások fognak történni.
- c. Új külön szintű vasúti keresztezés:
 - 8+72 hm. Budapest Vak Bottyán utcai közúti felüljáró.

2. szakasz Kőbánya-Kispest (kiz.) – Kispest ip. vg. kiágazás (kiz.) vonalszakasz (15+50 – 19+00)

- a. Vasúti pálya nyomvonal korrekció:
 - 15+50 hm.-től kétvágányúsítás, minimális oldalirányú korrekcióval.
- b. Megszűnő vágányok (állomásokon):
 - A meglévő nyíltvonal vágány elbontásra kerül.
- c. Új külön szintű vasúti keresztezés:
 - A szakaszon meglévő és tervezett állapotban sem található.

3. szakasz Kispest forgalmi kitérő (19+00 – 42+00 hm.)

- a. Vasúti pálya nyomvonal korrekció:
 - 19+00 hm.-től kétvágányúsítás, oldalirányú korrekcióval.
- b. Megszűnő vágányok (állomásokon): Rába scvp. megszüntetésre, az egyéb állomási vágányok pedig elbontásra kerülnek.
- c. Új külön szintű vasúti keresztezés:
 - 20+10 hm. 33.80 m ny. Budapest Üllői út feletti acélhíd (külön tervcsomag szerint)
 - 28+48 hm. 34.80 m ny. Budapest Ady Endre út feletti acélhíd

4. szakasz *Kispest forgalmi kitérő (kiz.) – Kispest elágazás (kiz.) (42+00 – 59+00 hm.)*

- a. Vasúti pálya nyomvonal korrekció:
 - 42+00 hm.-től kétvágányúsítás, egy helyen minimális oldalirányú korrekcióval.
- b. Megszűnő vágányok (állomásokon)
 - A meglévő nyíltvonalai vágányok elbontásra kerülnek.
- c. Új külön szintű vasúti keresztezés:
 - 20+10 hm. 33.80 m ny. Budapest Üllői út feletti acélhíd

5. szakasz *Kispest elágazás (59+00 – 70+00 hm.)*

- a. Vasúti pálya nyomvonal korrekció:
 - 59+00 hm.-től kétvágányúsítás, jelentősebb oldalirányú korrekcióval.
- b. Megszűnő vágányok (állomásokon)
 - A meglévő állomási vágányok elbontásra kerülnek (kivételt képez ez alól a VOLÁN scvp. I. és II. vg., illetve a 211. sz. vv. meglévő-megmaradó vágányszakszai).
- c. Új külön szintű vasúti keresztezés:
 - 68+80 hm. Pestszentimre, Szálfa utcai közúti aluljáró (külön tervcsomag szerint).

6. szakasz *Kispest elágazás (kiz.) – Pestszentimre (kiz.) (70+00 – 79+00 hm.)*

- a. Vasúti pálya nyomvonal korrekció:
 - 70+00 hm.-től kétvágányúsítás, minimális oldalirányú korrekcióval.
- b. Megszűnő vágányok (állomásokon)
 - A meglévő nyíltvonalai vágányok elbontásra kerülnek.
- c. Új külön szintű vasúti keresztezés:
 - Nincs.

7. szakasz *Pestszentimre (79+00 – 92+50 hm.)*

- a. Vasúti pálya nyomvonal korrekció:
 - 79+00 hm.-től kétvágányúsítás, minimális oldalirányú korrekcióval.
- b. Megszűnő vágányok (állomásokon)
 - A meglévő állomási vágányok elbontásra kerülnek.
- c. Új külön szintű vasúti keresztezés:
 - 85+29 hm. Pestszentimre, Nemes utcai közúti aluljáró

8. szakasz *Pestszentimre (kiz.) – Gyál (kiz.) (92+50 – 117+00 hm.)*

- a. Vasúti pálya nyomvonal korrekció:
 - 92+50 hm.-től kétvágányúsítás, oldalirányú korrekciókkal.
- b. Megszűnő vágányok (állomásokon)
 - A meglévő nyíltvonalai vágányok elbontásra kerülnek.
- c. Új külön szintű vasúti keresztezés:

- 105+15 hm. Gyál, Körösi úti aluljáró

9. szakasz Gyál (117+00 – 129+00 hm.)

- Vasúti pálya nyomvonal korrekció:
 - 117+00 hm.-től kétvágányúsítás, jelentősebb oldalirányú korrekciókkal.
- Megszűnő vágányok (állomásokon)
 - A meglévő állomási vágányok elbontásra kerülnek (kivélt képez ez alól az AUTÓKER scvp. iparvágány).
- Új külön szintű vasúti keresztezés:
 - Nincs.

10 A. szakasz Gyál (kiz.) – Ócsa (kiz.) I. (129+00 – 134+00 hm.)

- Vasúti pálya nyomvonal korrekció:
 - 129+00 hm.-től kétvágányúsítás, oldalirányú korrekciókkal.
- Megszűnő vágányok (állomásokon)
 - A meglévő nyíltvonalai vágányok elbontásra kerülnek.
- Új külön szintű vasúti keresztezés:
 - Nincs.

10 B. szakasz Gyál (kiz.) – Ócsa (kiz.) II. (134+00-202+50 hm.)

A vonalszakaszon a tervezett tengelyterhelés 225 kN, a névleges nyomtávolság 1435 mm, a megengedett sebesség $V=120$ km/h. A vonalszakaszon egy megállóhely, Felsőpakony található.

Tervezett állapotban a jobb vágány a jelenlegi egyvágányos nyomvonalat a lehető legjobban lekövetve kerül kialakításra, így a vasúti pályatest a szelvényezés szerinti bal oldal felé szélesedik. Ívkorrekció a teljes szakaszra jellemző a nagyobb sebesség elérése érdekében.

11. szakasz Ócsa állomás (202+50-219+50 hm.)

Az engedélyezett tengelyterhelés 225 kN, a nyomtávolság névleges értéke 1435 mm. A megengedett sebesség az átmenő vágányban $V=80$ km/h. Az állomás teljes átépítése tervezett.

Az állomáson új felvételi épült és üzemi épületek kerülnek (felsővezetéki karbantartótelep, PFT vágány mellett) kialakításra.

12. szakasz Ócsa (kiz.) – Inárcs-Kakucs (kiz.) (219+50 – 290+00 hm.)

A vonalszakaszon a tervezett tengelyterhelés 225 kN, a névleges nyomtávolság 1435 mm. A megengedett sebesség $V=120$ km/h (a szakasz első ívében $V=80$ km/h).

A vonalszakasz egyvágányos kialakítású. Tervezett állapotban a vágány a jelenlegi egyvágányos nyomvonalat a lehető legjobban lekövetve kerül kialakításra. Ívkorrekció a teljes szakaszra jellemző a nagyobb sebesség elérése érdekében.

13. szakasz Inárcs-Kakucs állomás (290+00 - 324+50 hm.)

Az engedélyezett tengelyterhelés 225 kN, a nyomtávolság névleges értéke 1435 mm. A megengedett sebesség az állomáson $V=120$ km/h. Az állomás teljes átépítése tervezett. A tervezett kialakítás hét vágányos állomás (átmenő fővágány, vonatfogadó-indító vágányok, rakodó vágány, védőcsonka). Az állomáson tervezett honvédségi rakodó kialakítása is. Az állomáson új felvételi épült és üzemi épületek kerülnek kialakításra.

14. szakasz Inárcs-Kakucs (kiz.) – Dabas (kiz.) 324+50 - 357+50

A vonalszakaszon a tervezett tengelyterhelés 225 kN, a névleges nyomtávolság 1435 mm. A megengedett sebesség $V=120$ km/h. A vonalszakasz egyvágányos kialakítású. Ívkorrekció a teljes szakaszra jellemző a nagyobb sebesség elérése érdekében.

15. szakasz Dabas állomás (357+50 - 377+00 hm.)

Dabas állomás a 142. sz. vasútvonal 357+50 – 377+00 szelvénye között húzódik. Az engedélyezett tengelyterhelés 225 kN, a nyomtávolság névleges értéke 1435 mm. A megengedett sebesség az állomáson $V=80-120$ km/h. Az állomás teljes átépítése tervezett. A tervezett kialakítás hét vágányos állomás (átmenő fővágány, vonatfogadó-indító vágányok). Az állomáson új felvételi épült és üzemi épületek kerülnek kialakításra.

16. szakasz Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) (377+00 - 460+00 hm.)

Egyenesben található Gyón megállóhely, bal oldali peronnal. A 472 hm szelvénytől a pálya balra kanyarodva eltávolodik a 5. sz. főúttól, 1 km hosszú egyenes után egy jobbos ív következik, amelyben található Hernád mh. bal oldali peronja. A megállóhelyet egy jobbos-balos ellenív követi, rövid közbenső egyenessel, majd a vonal ráfordul az Örkény állomás egyenesére.

A Dabas kijáratú ív utáni balos ívtől kezdődően a pálya a jelenlegi nyomon egyenes marad. A két, jelenlegi is meglévő érintett megállóhely megmarad. Gyón mh. peronja a jelenlegi helyén épül át, Hernád mh. a kezdőpont felé kismértékben eltolásra kerül.

17. szakasz Örkény állomás (460+00 – 490+00 hm.)

Örkény állomáson összesen 6 vágány található, melyből 3 vonatfogadó/indító fővágány. A III. számú vágány az átmenő fővágány. Az állomás kezdőpontjánál állomásfej elhúzást kell alkalmazni. A geometriája teljesen megváltozik, a teljes állomást el kell bontani, vágány vagy kitérő nem marad meg.

Az állomáson a Honvédség rakodási igénye miatt két 300 m hosszú rakodóvágány tervezett (IV., V.), amelyek a III. vágánytól 6,0m távolságra, egymástól 5,0m távolságra tervezettek. Örkény állomás közepén egy új vasbeton kerethíd épül, amely gyalogos aluljáróként funkcionál, peronkapcsolata nincs.

18. szakasz Örkény (kiz.) – Táborfalva (kiz.) (490+00 – 521+00 hm.)

Az állomásköz teljes hosszban egyenes, ív nem található. A tervezett vízszintes vonalvezetés a meglévővel azonosan egyenes marad. A meglévő egyenesre regresszióval illesztett új egyenes csak kismértékű eltolásokat eredményez. A vonalszakaszon jelenleg 2 db vb. csőáteresz található, amelyek elbontásra kerülnek, és 1,5/1,5 m ny. vb. kerethídra épülnek át.

19. szakasz Táborfalva állomás 521+00 – 538+50

Táborfalva állomás 3 fő és 3 mellékvágánnyal rendelkezik, az átmenő fővágány a III. számú vágány. Az II. és III. számú vágányok a személyszállító vonatokat, fogadására, indítására szolgálnak. Az I. sz. raktári vágány mellett oldalrakodó található. A IV. vágány a tehervonatok fogadására, indítására szolgál. Az V. sz. csonkavágány rakodásra szolgál, továbbá ebből a vágányból ágazik ki a Magyar Honvédség sajátcélú vasúti pályahálózat, mely körülbelül 5 km hosszan halad délnyugati irányba, a Honvédség telepére.

Az utasforgalmi létesítmények rossz állapotúak. Az I. vágány mellett főperon, a II.-III. vágány mellett szigetperon tervezett.

Bács-Kiskun megye - határ az 546+20 hmsz*20. szakasz Táborfalva (kiz.) - Lajosmizse (kiz.) (538+50 – 614+50 hm.)*

a. Vasúti pálya nyomvonal korrekció:

- 544+20.76-547+61.285 nyílt vonali ív korrekciója
- 566+06.26-570+63.037 Felsőlajos megállóhely ív korrekciója
- Felsőlajos megállóhely átépítése

b. Megszűnő vágányok (állomásokon)

- A tárgyi szakaszon állomás nem található.

c. Új külön szintű vasúti keresztezés:

- A tárgyi szakaszon külön szintű vasúti keresztezés nem található.

21. szakasz Lajosmizse állomás (614+50 – 634+00 hm.)

a. Vasúti pálya nyomvonal korrekció:

- Lajosmizse vasútállomás teljes vágányhálózatának átalakítása
- Lajosmizse-alsó megállóhely átépítése
- 629+78.02-633+65.56 nyílt vonali ív korrekciója Lajosmizse-alsó megállóhely után

b. Megszűnő vágányok (állomásokon)

- Lajosmizse: I. Rakodóvágány, V. csonka vágány, VI. csonka vágány, VII. csonka vágány

c. Új külön szintű vasúti keresztezés:

- A tárgyi szakaszon külön szintű vasúti keresztezés nem található.

22. szakasz Lajosmizse (kiz.) - Hetényegyháza (kiz.) (634+00 - 733+40 hm.)

a. Vasúti pálya nyomvonal korrekció:

- 639+63 – 641+59 ív
- 669+63 – 671+96 a megszűnő Felsőméntelek megállóhelyen
- 686+95 – 699+00 szakaszon a Méntelek megállóhely utáni ívben, valamint az azt követő egyenesben a meglévő vágány több kisebb iránytörése korrigálva lett

b. Megszűnő vágányok (állomásokon)

- Klábertelep megállóhely: lezárt, forgalomból kivont második vágány

c. Új külön szintű vasúti keresztezés:

a Lajosmizse (kiz.) – Hetényegyháza (kiz.) szakaszon nem fordul elő

d. Elbontandó (vissza nem épülő) építmények

- Klábertelep megállóhelyen a bontandó második vágányhoz tartozó vágányzáró sorompó
- Felsőméntelek megállóhely felvételi épület
- Méntelek megállóhely felvételi épület és üzemi épületek

23. szakasz Hetényegyháza állomás (752+10 – 809+80 hm.)

a. Vasúti pálya nyomvonal korrekció:

- Hetényegyházán az átmenő fővágány nyomvonala nem változik, az új I. és II. vágány a bal oldalon 5m ill. a peronnál 10m-es tengelytávval lett tervezve

b. Megszűnő vágányok (állomásokon)

- Hetényegyháza állomáson a meglévő I. és III. számú vágány megszűnik, helyettük újak épülnek

c. Új külön szintű vasúti keresztezés nincs

d. Elbontandó (vissza nem épülő) építmények: váltóórház, gazd. melléképületek, egyéb épületek, melegedő és műhely épület, felvételi épület, utas wc épület, nyílt rakodó gyümölcs csomagoló.

24. szakasz Hetényegyháza (kiz.) - Kecskemét alsó (kiz.) (752+10 – 809+80 hm.)

d. Vasúti pálya nyomvonal korrekció:

- 756+29 – 759+33 ellenívben
- 767+50 – 769+64 a megszűnő Úrihegy megállóhelyen utáni ívben
- 804+42 – 807+72 Kecskemét-fürdő megállóhely előtti ívben

e. Megszűnő vágányok (állomásokon)

- a Hetényegyháza (kiz.) – Kecskemét-Alsó (kiz.) szakaszon nem fordul elő

f. Új különszintű vasúti keresztezés:

- a Hetényegyháza (kiz.) – Kecskemét-Alsó (kiz.) szakaszon nem fordul elő

g. Elbontandó (vissza nem épülő) építmények

- Miklóstelep megállóhelyen a gazdasági melléképület és utas wc kerül elbontásra

25. szakasz Kecskemét alsó állomás ((809+80 - 826+10 (142.vv), 23+30 – 40+35 (152.vv))

a. Vasúti pálya nyomvonal korrekció:

- 804+45-811+70 Kecskemét-Máriaváros állomás előtti ellenívek,

b. Megszűnő vágányok (állomásokon)

- Kecskemét-Máriaváros állomás: I vágány, III. vágány
- Kecskemét Alsó állomás: II vágány, IX. vágány, Viktória malom scvp.

A többi állomási vágány (az új V. (régi VII.) vágány kivételével teljesen átépül

c. Új különszintű vasúti keresztezés:

d. Elbontandó (vissza nem épülő) építmények

- Kecskemét-Máriaváros állomás: oldalrakodó, utas wc.
- Kecskemét alsó állomás: felvételi épület, végponti őrház.

Az állomás végponti jobb oldalán, a Kerti vágány és a HM csonka között új honvédségi igényeknek megfelelő, burkolt rakterület épül (7465 m²), mely részben a meglévő, rossz állapotú betonburkolat helyén kerül kialakításra. Az új rakodó területet megközelítő út létesül a Szegedi út felől, valamint a Vasút utca ide eső szakasza is átépítésre kerül.

26. szakasz Kecskemét alsó (kiz.) - Kecskemét (kiz.) (12+37 - 23+30 (152. vv))

A vonalszakaszon a tervezett tengelyterhelés 225 kN, a névleges nyomtávolság 1435 mm.

A tervezett magassági vonalvezetést több kötöttség is befolyásolja: a szakasz elején a párhuzamos vágányok magassága, a szakasz középső részén az átjárók, míg a szakasz végén a Városföldi deltavágány, így csak kis mértékű emeléseket terveztünk.

Vasúti felsővezeték

A Budapest–Lajosmizse–Kecskemét vasútvonal a MÁV 142-es számú vasútvonala, zömében egyvágányú és nem villamosított, állomásközi közlekedésre berendezett vasúti mellékvonala. A szakaszon a villamos felsővezeték kiépítése jelen projekt feladata. A létesítendő villamos felsővezeték egyfázisú, 25 kV névleges feszültségű, 50 Hz frekvenciájú. A tervezési szakaszon 160 km/h sebességű közlekedésre alkalmas kivitelben került tervezésre.

Útépítés

1. szakasz Kőbánya-Kispest (0+00 – 15+50 hm.)

Útátjárók:

Vak Bottyán utca:

- 8+70 hm. szelvény
- vasúti pályát tervezett külön szintű keresztezése a Szövetség utca – Derkovics utca nyomvonalon
- a meglévő burkolattal párhuzamosan korrekció szükséges
- a tervezési szakasz végén a csatlakozó csomópont korrekciója tervezett
- forgalmi sáv szélessége: 2x3,25 m
- a Derkovics utcán lévő buszmegállók kiváltására irányonként egy-egy buszöböl kialakítása

Derkovits Gyula utca:

- 12+14.02 hm. szelvény

- meglévő közúti és gyalogos átjáró átépítése gyalogos-kerékpáros átjáróra az átépítendő Derkovits Gyula utca keresztezésében a jobb és bal vg.-ban,

2. szakasz Kőbánya-Kispest (kiz.) – Kispest forgalmi kitérő (kiz.) (15+50 – 19+00 hm.)

A szakaszon a meglévő és tervezett állapotban sem található útátjáró.

3. szakasz Kispest forgalmi kitérő (19+00 – 42+00 hm.)

Útátjárók:

Üllői út:

- 20+16.96 hm. szelvény
- meglévő közúti és gyalogos átjáró megszüntetése az Üllői út keresztezésében

Ady Endre út:

- 28+49.41 hm. szelvény
- meglévő közúti és gyalogos átjáró megszüntetése az Ady Endre út keresztezésében

Ady Endre út:

- 6+73.21 hm. szelvény
- új közúti és gyalogos útátjáró építése az átépítendő Ady Endre utca keresztezésében a Dunaferr vonatatóvg.-ban

Pozsonyi út/Feszty út:

- 36+58.19 hm. szelvény
- új kerékpáros átjáró építése az építendő Pozsonyi út/Feszty út keresztezésében a jobb és bal vg.-ban

Pozsonyi út/Feszty út:

- 1+20.73 hm. szelvény
- új kerékpáros átjáró építése az építendő Pozsonyi út/Feszty út keresztezésében a Kispest Gránit scvp. vg.-ban

Temesvár utca:

- 38+70.88 hm. szelvény
- meglévő gyalogos és közúti útátjáró átépítése gyalogos átjáróra az átépítendő Temesvár utca keresztezésében a jobb és bal vg.-ban

Temesvár utca:

- 38+78.10 hm. szelvény
- meglévő gyalogos és közúti útátjáró átépítése az átépítendő Temesvár utca keresztezésében a jobb és bal vg.-ban

4. szakasz Kispest forgalmi kitérő (kiz.) – Kispest elágazás (kiz.) (42+00 – 59+00 hm.)

Útátjárók:

Szentlőrinci út:

- 52+80.73 hm. szelvény meglévő gyalogos átjáró megszüntetése a Szentlőrinci út keresztezésében

Bivalyrét (Méta utca) megállóhely kezdőponti oldala:

- 53+08.49 hm. szelvény
- új gyalogos átjáró építése a jobb és bal vg.-ban

5. szakasz Kispest elágazás (59+00 – 70+00 hm.)

Útátjárók:Szálfa utca – külön szintű keresztezés:

- 69+02.88 hm. szelvény
- meglévő gyalogos és közúti útátjáró átépítése gyalogos-kerékpáros átjáróra az átépítendő Szálfa utca keresztezésében a jobb és bal vg.-ban

Új 2x1 forgalmi sávós út létesül a Külső Kerületi körút - Lőrinci út között, a Hunyadi János úttal és a Kettős Körös úttal párhuzamosan, a szintbeni vasúti keresztezés megszüntetés érdekében közúti süllyesztett útpálya formájában. Ehhez kapcsolódóan a vasút K-i oldalán új közúti kapcsolat létesül, amely a Szálfa utca – új út között biztosít kapcsolatot. A vasúttól nyugatra létesülő útpálya a maihoz hasonlóan, illetve keresztmetszettel köti össze a Nagykőrösi utat és a Külső kerületi körúttal. Az új út – Lőrinci út – Kettős Körös utca csomópontban 4 ágú körforgalom kerül kialakításra, a meglévő buszmegálló megtartása mellett. A Szálfa utca – Kettős Körös utca – Vasút utca – új út megközelítését biztosító csomópontban 4 ágú körforgalom kerül kialakításra. A Kettős Körös utca Vasút utca – Olasz utca közötti szakasza átépítésre kerül.

*6. szakasz Kispest elágazás (kiz.) – Pestszentimre (kiz.) (70+00 – 79+00 hm.)*Útátjárók:Arany János utca/ Bethlen Gábor utca:

- 74+33.00 hm. szelvény
- meglévő gyalogos átjáró átépítése az átépítendő Arany János utca/Bethlen Gábor utca keresztezésében a jobb és bal vg.-ban

Pestszentimre felső (Arany János utca) megállóhely végponti oldala:

- 76+32.60 hm. szelvény
- új gyalogos peronátjáró építése a jobb és bal vg.-ban

Eke utca:

- 78+75.82 hm. szelvény
- meglévő közúti és gyalogos átjáró átépítése gyalogos átjáróra az Eke utca keresztezésében a jobb és bal vg.-ban

*7. szakasz Pestszentimre (79+00 – 92+50 hm.)*Útátjárók:Nemes utca/ Dózsa György út – külön szintű keresztezés:

- 84+26.52 hm. szelvény
- meglévő közúti és gyalogos átjáró megszüntetése a Nemes utca/Dózsa György út keresztezésében

A tervezett állapot szerint a Nemes utca külön szintben (aluljáróban) keresztezné a vasútvonalat.

A Nagykőrösi úton a meglévő burkolat átépítését tervezik. A Centrum felől érkező autóbuszok számára 1 állásos, a Gyál felől érkező buszok számára két állásos buszmegálló hely kerül kialakításra öbölben. A meglévő burkolathoz az utca mindkét végén 2x1 sávós kialakítással csatlakoznak.

A Bocskai utca átépítendő szakaszán a bal oldalon szabályos parkolósáv kialakítását tervezték. Az utca burkolatszélessége csökkentésre kerül a vele párhuzamosan építendő támfal miatt.

A Vasút utca Csokonai és Nemes utca közötti szakaszán a meglévő burkolat átépítésre kerül. Az új közlekedő út szélessége 5,50 m + 0,50 m biztonsági sáv. Az úttal párhuzamosan és egyszinten kerékpáros közlekedés biztosítására 2,50 m szélességű kerékpáros felületet terveztek.

Pestszentimre vasútállomás kezdőponti oldala:

- 84+41.26 hm. szelvény
- új gyalogos átjáró építése a jobb és bal vg.-ban

Pestszentimre vasútállomás végponti oldala:

- 86+40.86 hm. szelvény
- új gyalogos peronátjáró építése a jobb és bal vg.-ban

Szigeti Kálmán utca:

- 90+76.66 hm. szelvény
- meglévő gyalogos átjáró átépítése a Szigeti Kálmán utca keresztezésében a jobb és bal vg.-ban

8. szakasz Pestszentimre (kiz.) – Gyál (kiz.) (92+50 – 117+00 hm.)

Útátjárók:

Paula utca/ Ár utca:

- 95+01.31 hm. szelvény
- meglévő gyalogos és közúti átjáró átépítése az átépítendő Paula utca/Ár utca keresztezésében a jobb és bal vg.-ban

Erdőskert (Paula utca) megállóhely kezdőponti oldala:

- 95+13.36 hm. szelvény
- új gyalogos átjáró építése a jobb és bal vg.-ban

Erdőskert (Paula utca) megállóhely végponti oldala:

- 97+14.71 hm. szelvény
- új gyalogos peronátjáró építése a jobb és bal vg.-ban

Kalász utca:

- 100+59.25 hm. szelvény
- meglévő gyalogos átjáró átépítése a Kalász utca keresztezésében jobb és bal vg.-ban

Mátyás király utca:

- 104+45.63 hm. szelvény
- meglévő közúti útátjáró átépítése gyalogos átjáróra a Mátyás Király utca keresztezésében a jobb és bal vg.-ban

Gyál felső megállóhely kezdőponti oldala:

- 104+59.94 hm. szelvény
- új gyalogos peronátjáró építése a jobb és bal vg.-ban

Gyál felső megállóhely végponti oldala:

- 106+59.97 hm. szelvény
- új gyalogos peronátjáró építése a jobb és bal vg.-ban

Kőrösi út – külön szintű keresztezés:

- 107+40.57 hm. szelvény
- meglévő közúti és gyalogos átjáró megszüntetése a Kőrösi út keresztezésében

A Kolozsvári utca – Nagykőrösi út kereszteződésben, és a Mátyás király utca végén a szintbeni vasúti átjárók megszűnnek, kiváltásuk a vasúti pálya alatt átvezetett közúti aluljáró biztosítja.

A vasúti pálya északi oldalán a Nagykőrösi út új nyomvonalához körforgalmú csomóponttal csatlakozik az Ibolya utca. A vasútállomás mellé tervezett P+R parkoló szintén ezen a csomóponton keresztül kapcsolódik a közúthálózathoz.

A körforgalom Ibolya utcai, és a főirány Gyál felől érkező ágán öböllel ellátotta buszmegálló pár létesítése szükséges.

A vasúti pálya déli oldalán a Kőrösi út régi nyomvonalán megmaradó helyi közút, az új nyomvonal és a Gesztenye utca kereszteződésben körforgalmú csomópont létesül.

A közúti aluljáró nyomvonalával érintett, illetve a közúti megközelítéssel nem rendelkező ingatlanokat ki kell sajátítani.

Ady Endre utca:

- 112+66.52 hm. szelvény
- új gyalogos átjáró építése az Ady Endre utca keresztezésében a jobb és bal vg.-ban

Ady Endre utca:

- 112+90.28 hm. szelvény
- meglévő gyalogos átjáró megszüntetése az Ady Endre utca keresztezésében

9. szakasz Gyál állomás (117+00 – 129+00 hm.)

Útátjárók:

Toldi Miklós utca:

- 117+31.76 hm. szelvény
- meglévő gyalogos átjáró átépítése a Toldi Miklós utca keresztezésében a jobb és bal vg.-ban

Kisfaludy utca:

- 120+08.40 hm. szelvény
- meglévő közúti és gyalogos átjáró átépítése gyalogos átjáróra az átépítendő Kisfaludy utca keresztezésében a jobb és bal vg.-ban

Kisfaludy utca:

- 120+17.88 hm. szelvény
- meglévő közúti és gyalogos átjáró átépítése az átépítendő Kisfaludy utca keresztezésében a jobb és bal vg.-ban

Gyál vasútállomás kezdőponti oldala:

- 121+15.48 hm. szelvény
- új gyalogos peronátjáró építése a jobb és bal vg.-ban
- 3.60 m sz. térkő burkolatú járda csatlakozással

Gyál vasútállomás végponti oldala:

- 123+17.08 hm. szelvény
- új gyalogos peronátjáró építése a jobb és bal vg.-ban
- 3.60 m sz. térkő burkolatú járda csatlakozással

Gyál vasútállomás kezdőponti oldala (üzemi átjáró):

- 124+45.45 hm. szelvény
- új üzemi átjáró építése a III. és bal vg.-ban
- 1.80 m sz. térkő burkolatú járda csatlakozással

Gyál vasútállomás kezdőponti oldala (üzemi peronnál):

- 124+61.18 hm. szelvény
- meglévő gyalogos átjáró megszüntetése

Bem József utca:

- 126+96.07 hm. szelvény
- meglévő gyalogos és közúti átjáró átépítése gyalogos átjáróra az átépítendő Bem József utca keresztezésében a jobb és bal vg.-ban

Bem József utca:

- 127+03.30 hm. szelvény

- meglévő gyalogos és közúti átjáró átépítése az átépítendő Bem József utca keresztezésében a jobb és bal vg.-ban

10 A. szakasz Gyál (kiz.) – Ócsa (kiz.) I. (129+00 – 134+00 hm.)

A szakaszon a meglévő és a tervezett állapotban sincs útátjáró.

10 B. szakasz Gyál (kiz.) – Ócsa (kiz.) II. (134+00-202+50 hm.)

Különszintű keresztezés:

- 138+53: az M0 felüljáró bal útpályája keresztezi a vasútvonalat.
- 138+74: az M0 felüljáró jobb útpályája keresztezi a vasútvonalat.
- 175+59: az M5 felüljáró bal útpályája keresztezi a vasútvonalat. A jelenlegi pályaszintet sülyeszteni kell.
- 175+79: az M5 felüljáró jobb útpályája keresztezi a vasútvonalat. A jelenlegi pályaszintet sülyeszteni kell.

Szintbeni keresztezés:

- 140+53: megszüntetendő szintbeni átjáró (földút)
- 149+80: megszüntetendő szintbeni átjáró (földút)
- 162+07: Ady Endre utca szintbeni közúti átjáró helyben átépítése (aszfalt)
- 168+15: megszüntetendő szintbeni átjáró (földút)
- 192+28: mezőgazdasági szintbeni közúti átjáró helyben átépítése (földút)

11. szakasz Ócsa állomás (202+50-219+50 hm.)

Útátjárók:

- 206+74: az új állomási vágánygeometria miatt kiváltandó a jelenlegi állomási átjáró, megépítése az Széchenyi - Akácós utca vonalában tervezett (aszfalt)
- 209+06: jelenlegi szintbeni átjáró megszüntetése a Székesi utca vonalában (aszfalt)
- 218+92: jelenlegi szintbeni átjáró átépítése, gyalogos átvezetés kialakítása (aszfalt)

12. szakasz Ócsa (kiz.) – Inárcs-Kakucs (kiz.) (219+50 – 290+00 hm.)

Útátjárók:

- 232+28.: jelenlegi szintbeni átjáró átépítése (aszfalt)
- 261+94: jelenlegi szintbeni átjáró átépítése (földút)
- 275+09: megszüntetendő szintbeni átjáró (földút)
- 282+14: jelenlegi szintbeni átjáró átépítése (aszfalt)

13. szakasz Inárcs-Kakucs állomás (290+00 - 324+50 hm.)

Útátjárók:

- 293+73: jelenlegi szintbeni átjáró átépítése (aszfalt/földút)
- 303+55: jelenlegi szintbeni átjáró átépítése (aszfalt)
- 316+53: megszüntetendő szintbeni átjáró (földút)
- 322+53: jelenlegi szintbeni átjáró átépítése (aszfalt)

14. szakasz Inárcs-Kakucs (kiz.) – Dabas (kiz.) (324+50 - 357+50 hm.)

Útátjárók

- 347+71: jelenlegi szintbeni átjáró átépítése (aszfalt)
- 328+65: megszüntetendő szintbeni átjáró (földút)

15. szakasz Dabas állomás (357+50 - 377+00 hm.)

Útátjárók:

- 370+80: jelenlegi szintbeni átjáró átépítése (aszfalt), gyalogos átjáró kialakítása

16. szakasz Dabas (kiz.) - Örkény (kiz.) (377+00 - 460+00 hm.)

Útátjárók:

- 390+97: jelenlegi szintbeni átjáró átépítése (aszfalt), gyalogos átjáró kialakítása
- 434+74: jelenlegi szintbeni átjáró átépítése (aszfalt), gyalogos átjáró kialakítása

17. szakasz Örkény állomás (460+00 - 490+00 hm.)

Útátjárók:

- 478+63: jelenlegi szintbeni átjáró átépítése (aszfalt)
- 487+99: jelenlegi szintbeni átjáró átépítése (aszfalt)

18. szakasz Örkény (kiz.) - Táborfalva (kiz.) (490+00 - 521+00 hm.)

Útátjárók:

- 518+53: jelenlegi szintbeni átjáró átépítése (aszfalt) a meglévőtől kismértékben eltérő vonalvezetéssel

19. szakasz Táborfalva állomás (521+00 - 538+50 hm.)

Útátjárók:

- 527+68: jelenlegi szintbeni átjáró átépítése (aszfalt), új gyalogos átvezetés a vasút 529+79 hmsz-ben
- 534+65: jelenlegi szintbeni átjáró átépítése (aszfalt)

Bács-Kiskun megye - határ az 546+20 hmsz

20. szakasz Táborfalva (kiz.) - Lajosmizse (kiz.) (538+50 – 614+50 hm.)

Útátjárók:

- 546+26 hmsz: 34.sz átjáró (Határ út) helyben átépítése
- 554+50 hmsz: 35.sz átjáró helyben átépítése
- 566+68 hmsz: 36.sz kerékpáros átjáró helyben átépítése a geometria korrekciójával Felsőlajos megállóhelynél
- 566+98 hmsz: 37.sz átjáró az 5. sz. főút keresztezése helyben átépítéssel
- 579+84 hmsz: 38.sz átjáró helyben átépítése
- 590+17 hmsz: 39.sz átjáró helyben átépítése
- 603+91 hmsz: megszűnő útátjáró

21. szakasz Lajosmizse állomás (614+50 – 634+00 hm.)

Útátjárók:

- 619+45 hmsz: 41.sz átjáró (5211-Baross tér) 4 vasúti vágányt keresztező átjáró átépítése helyben
- 629+71 hmsz: 42.sz átjáró (Bartók Béla út) 2 vasúti vágányt keresztező átépítése helyben

22. szakasz Lajosmizse (kiz.) - Hetényegyháza (kiz.) (634+00 – 733+40 hm.)

Útátjárók:

- 640+80 szelvényben (rég 189+25) a Pacsirta utca földútja keresztezi a vágányt
Az útátjáró a forgalmi vizsgálatok alapján, önkormányzati jóváhagyással megszüntetésre kerül.
- 645+86 szelvényben (rég 184+15) a Telepi út földútja keresztezi a vágányt

Az összekötő út és az átjáró között aszfalt burkolat épül. Az átjárót követő 50 méteren a meglévő nyomvonalon a földút felújításra kerül. Az első 30 méteres szakaszon méter széles aszfalt burkolat épül, a fenn maradó 20 méteren a 7 méter szélességben mechanikai stabilizációt végeznek.

– 670+22 szelvényben (rég 159+85) a Kecskeméti út (5202.sz.) keresztezi a vágányt
Az útátjáró a jelenlegi geometria megtartásával átépül

– 674+96 szelvényben (rég 155+10) a ménteleki Kecskeméti út földútja keresztezi a vágányt
Az útátjáró a forgalmi vizsgálatok alapján, önkormányzati jóváhagyással megszüntetésre kerül.

– 685+40 szelvényben (rég 144+65) földút keresztezi a vágányt
Az útátjáró keresztezési szelvénye kis mértékben változik, a csatlakozó út szélesítése és az átjárót követő 50 méteren a meglévő nyomvonalon a mezőgazdasági út felújítása tervezett. Az első 30 méteres szakaszon méter széles aszfalt burkolat épül, a fenn maradó 20 méteren a 7 méter szélességben mechanikai stabilizációt végeznek.

– 689+79 szelvényben (rég 140+27) a ménteleki Kecskeméti út földútja keresztezi a vágányt
Az útátjáró a forgalmi vizsgálatok alapján, önkormányzati jóváhagyással megszüntetésre kerül.

– 694+47 szelvényben (rég 135+58) a ménteleki Kecskeméti út földútja keresztezi a vágányt
Az útátjáró keresztezési szelvénye kis mértékben változik, a csatlakozó út szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt, valamint vasúti pálya nyomvonal korrekciója következtében.

– 699+67 szelvényben (rég 130+38) földút keresztezi a vágányt
Az útátjáró a forgalmi vizsgálatok alapján, önkormányzati jóváhagyással megszüntetésre kerül.

– 705+35 szelvényben (rég 124+77) földút keresztezi a vágányt
Az útátjáró keresztezési szelvénye kis mértékben változik, a csatlakozó út szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt, valamint vasúti pálya nyomvonal korrekciója következtében.

– 714+36 szelvényben (rég 115+77) földút keresztezi a vágányt
Az útátjáró keresztezési szelvénye kis mértékben változik, a csatlakozó út szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt, valamint vasúti pálya nyomvonal korrekciója miatt.

– 725+68 szelvényben (rég 104+37) földút keresztezi a vágányt.
Az összekötő út és az átjáró között aszfalt burkolat épül. Az átjárót követő 50 méteren a meglévő nyomvonalon a földút felújításra kerül. Az első 30 méteres szakaszon méter széles aszfalt burkolat épül, a fenn maradó 20 méteren a 7 méter szélességben mechanikai stabilizációt végeznek. A vasút keleti oldalán 7 méter széles, 170 méter hosszú mechanikai stabilizált földút épül.

23. szakasz Hetényegyháza állomás (733+40 - 752+10 hm.)

Útátjárók:

– 738+87 szelvényben (rég 91+15) a Helikon utca keresztezi a vágányt
Az útátjáró a jelenlegi egyről, kétvágányosra bővül. Az útátjáró mellett, a 738+95 szelvényben új kerékpáros átjáró létesül.

– 741+56 szelvényben új peronátjáró létesül, amellyel a II.-III. sz. vágányok közötti peront lehet elérni.

– 743+56 szelvényben új peronátjáró létesül, amellyel a II.-III. sz. vágányok közötti peront lehet elérni.

– 745+26 szelvényben (rég 85+60) a Darányi Ignác utca keresztezi a vágányt
Az útátjáró a megnövekedett vágányhosszok miatt áthelyezésre került, kb. 75 m-rel Kecskemét irányába tolódott. A kezdőponti átjáróhoz hasonlóan a jelenlegi egyről, két vágányosra bővül.

– 750+39 szelvényben (rég 78+44) az Úrihegy tanyához csatlakozó út keresztezi a vágányt

Az útátjáró az alacsony keresztezési szög és helyszűke miatt áthelyezésre kerül, kb. 125 m-rel tolódik a kezdőpont irányába.

24. szakasz Hetényegyháza (kiz.) - Kecskemét alsó (kiz.) (752+10 - 809+80 hm.)

Útátjárók:

- 753+79 szelvényben a gyalogos átjáróban a vasút egyenesben fekszik.
A gyalogos átjáró helyben marad, a vágányzónában lévő burkolat átépül. A tervezett állapotban is az átjáró biztosítása a meglévő labirintkorlát lesz.
- 760+11 szelvényben (régi 69+96) közút keresztezi a vágányt
Az útátjáró gyalogos átjáróvá alakul át, keresztezési szelvénye kis mértékben változik, a csatlakozó járda szűkítése és a nyomvonal kiigazítása miatt. A vágányburkolat gumieleemes burkolat lesz. A tervezett állapotban az átjáró biztosítása labirintkorlát lesz.
- 764+08 szelvényben (régi 65+97) közút keresztezi a vágányt
Az útátjáró gyalogos átjáróvá alakul át, keresztezési szelvénye kis mértékben változik, a csatlakozó járda szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt. A vágányburkolat gumieleemes burkolat lesz. A tervezett állapotban az átjáró biztosítása labirintkorlát lesz.
- 765+82 szelvényben (régi 64+25) közút keresztezi a vágányt
Az útátjáró gyalogos átjáróvá alakul át, keresztezési szelvénye kis mértékben változik, a csatlakozó járda szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt.
- 768+12 szelvényben (régi 61+96) közút keresztezi a vágányt
Az útátjáró keresztezési szelvénye kis mértékben változik, a csatlakozó út szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt.
- 771+02 szelvényben (régi 59+03) közút keresztezi a vágányt
Az útátjáró a forgalmi vizsgálatok alapján, önkormányzati jóváhagyással megszüntetésre kerül.
- 775+80 szelvényben (régi 54+26) a Miklóstelepi út keresztezi a vágányt
Az útátjáró keresztezési szelvénye kis mértékben változik, a csatlakozó út szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt. A tervezett állapotban az átjáró biztosítása fénysorompó lesz.
- 781+75 szelvényben (régi 48+32) a Széles köz keresztezi a vágányt
Az útátjáró keresztezési szelvénye kis mértékben változik, a csatlakozó út szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt. A tervezett állapotban az átjáró biztosítása fénysorompó lesz.
- 792+76 szelvényben (régi 37+32) a III. Béla krt. keresztezi a vágányt
Az úttengely és a vágánytengely metszéspontja, a keresztezés szelvénye nem változik. Az útátjáró mellett, a 792+76 szelvényben a kerékpáros átjáró is átépül. A vágányburkolat szegélygerendás gumieleemes burkolat lesz. A tervezett állapotban az átjáró biztosítása fény- és fénysorompó lesz.
- 805+79 szelvényben (régi 24+66) a Csabay Géza körút keresztezi a vágányt
Az úttengely és a vágánytengely metszéspontja, a keresztezés szelvénye nem változik. Az útátjáró mellett, a 805+89 szelvényben a kerékpáros átjáró is átépül. A tervezett állapotban az átjáró biztosítása fénysorompó lesz.

25. szakasz Kecskemét alsó állomás ((809+80 (142.vv) 23+30 (152. vv) - 826+10 (142. vv) 40+35 (152. vv))

Útátjárók:

- 815+23 szelvényben gyalogos átjáró keresztezi a vágányt
Az átjáró keresztezési szelvénye a csatlakozó út szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt kis mértékben változik, valamint az ív korrekciója következtében. A tervezett állapotban a vasút mindkét oldalán labirintkorlát lesz. 815+38 szelvényben a Dunaföldvári út keresztezi a vágányt

Az átjáró keresztezési szelvénye a csatlakozó út szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt kis mértékben változik, valamint az ív korrekciója következtében. A tervezett állapotban az átjáró bejárati jelzőn belülré kerül, így biztosítása vasúti jelzővel függésben lévő fény- és félsorompó lesz.

– 815+50 szelvényben kerékpárút keresztezi a vágányt

A kerékpáros átjáró keresztezési szelvénye a csatlakozó út szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt kis mértékben változik, valamint az ív korrekciója következtében. A tervezett állapotban biztosítása fény- és félsorompó lesz.

– 819+21 szelvényben a Kiskőrösi út keresztezi a két vágányt

Az útátjáró keresztezési szelvénye a csatlakozó út szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt kis mértékben változik. A tervezett állapotban fénysorompó lesz.

– 819+39 szelvényben gyalogos átjáró keresztezi a vágányt

Az átjáró keresztezési szelvénye a csatlakozó út szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt kis mértékben változik.

– 824+92 (38+95) szelvényben új kerékpáros átjáró keresztezi az állomást (négy vágányt)

– 29+39 szelvényben új peronátjáró létesül, amellyel az I.-II. sz. vágányok közötti peront lehet elérni. A peronátjáró egy vágányt keresztez, biztosítás nélküli.

– 29+19 szelvényben gyalogos átjáró keresztezi az állomást

Az átjáró keresztezési szelvénye a csatlakozó út szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt kis mértékben változik. A tervezett állapotban a vasút mindkét oldalán labirintkorlát lesz. A

– 29+06 szelvényben a Juhász utca keresztezi az állomást (négy vágányt)

Az átjáró keresztezési szelvénye a csatlakozó út szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt kis mértékben változik.

Egyéb létesítmény:

Kecskemét-alsó rakodóterület:

Az állomás végponti jobb oldalán, a Kerti vágány és a HM csonka között új honvédségi igényeknek megfelelő, burkolt rakterület épül, mely részben a meglévő, rossz állapotú betonburkolat helyén kerül kialakításra. A vágányok mellett a felület használható hossza min. 300 m.

Az új rakodó területet megközelítő út létesül a Szegedi út felől, valamint a Vasút utca csatlakozó szakasza is átépítésre kerül.

26. szakasz *Kecskemét alsó (kiz.) - Kecskemét (kiz.)* ((12+37 (152. vv) - 23+30 (152. vv))

Útátjárók:

– 18+01 szelvényben a Műkerti sétány keresztezi a vágányt

Az útátjáró keresztezési szelvénye a csatlakozó út szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt kis mértékben változik.

– 18+16 szelvényben gyalogos-kerékpáros átjáró keresztezi a vágányt

A gyalogosátjáró keresztezési szelvénye a csatlakozó út szélesítése és a nyomvonal kiigazítása miatt kis mértékben változik.

Állomási előterek és épületek

Pest megye

A megállóhelyeken sk+55 magas peronok létesítése tervezett, ezek akadálymentes megközelítése rámpákon keresztül lehetséges. A peronokra esőbeállót, valamint megállóhelyi környezetet szükséges tervezni. Az útátjárók mellett szerint P+R és B+R parkoló készül.

3. szakasz - *Kispest forgalmi kitérő*

Kispest forgalmi kitérőnél perontető, biztosító berendezési épület, felvonó és szolgáltató épületek létesülnek (hrsz. 163353, 164585, 152171, 152635).

4. szakasz - Kispest forgalmi kitérő (kiz.) – Kispest elágazás (kiz.)

A tervezési szakaszon létesül Bivalytrét megálló. Bivalytrét megállónál peron létesül tetővel.

5. szakasz - Kispest elágazás

Kispest elágazásnál két darab előregyártott vasbeton szerkezetű, egy szintes, lapostetős konténer építmény megvalósítása szükséges. Az építményekbe technológiai berendezések (energiaellátás, távközlés) kerülnek telepítésre. A kábelek bevezetése az épület padló síkja alatt történik, a konténerok alatt és mellett létesülő monolit vasbeton szerkezetű kábelalépítményeken keresztül.

- Ingatlan területe: 29841 m²
- Művelési ág: Kivett közforgalmú vasút
- Tulajdonos: MAGYAR ÁLLAM
- Vagyonkezelő: MÁV Zrt.

6. szakasz – Pestszentimre felső megállóhely

A megállóhelyen peron létesül tetővel.

7. szakasz - Pestszentimre állomás

A MÁV területen lévő épületek bontásra kerülnek és új épületet létesítenek az alábbi funkciókkal:

- utasváró
- bérleményi terület
- utasforgalmi mosdóblokk
- vasútszemélyzeti rövid idejű tartózkodó
- gépészeti és kiszolgáló területek
- fedett-nyitott terek.

8. szakasz - Pestszentimre (kiz.) - Gyál (kiz.)

Gyál felső megállóhelyen történő épületbontások

<i>hrsz</i>	<i>ingatlan típusa</i>
3984/1	szolgálati lakás
4007	lakóház
4008	melléképület
4225	lakóház
4226	lakóház
5629/1	üzlet (2db)
5629/2	üzlet
5640	lakóház és melléképülete
5641	lakóház és melléképülete
5642	lakóház és melléképülete
5643	lakóház és melléképülete
5644	lakóház
5645	lakóház és melléképülete
5646	lakóház és melléképülete
5647	lakóház és melléképülete
5648	üzlet
5649	üzlet és melléképülete

Tervezetten peron létesül perontetővel.

9. szakasz - Gyál állomás

A MÁV területen lévő épületek bontásra kerülnek és új épületet létesítenek az alábbi funkciókkal:

- utasváró
- bérleményi terület
- utasforgalmi mosdóblokk
- vasútszemélyzeti rövid idejű tartózkodó
- gépészeti és kiszolgáló területek
- fedett-nyitott terek.

10. szakasz - Felsőpakony megállóhely

Felvételi épület létesül az állomáson. A tervezéssel érintett ingatlan helyrajzi száma: 240 hrsz. Az állomási helyszín a beruházás keretében az új projektelemek figyelembevételével telekalakítással lesz érintett.

A tervezett épületek az alábbi főbb mutatószámokkal rendelkeznek:

- Szintszám: F
- Beépített bruttó alapterület: 249,55 m²
- Tervezett bruttó szintterület 249,55 m²
- Tetővel fedett terület: 888,94 m²
- Tervezett építménymagasság: 4,60 m

Bontandó épületek: kerékpártároló (hrs.: 240), esőbeálló (hrs.: 8)

11. szakasz - Ócsa állomás

A tervezéssel érintett ingatlan helyrajzi száma: 937/7

A tervezett épületek az alábbi főbb mutatószámokkal rendelkeznek:

- Szintszám: F
- Beépített bruttó alapterület: 286,18 m²
- Tervezett bruttó szintterület 286,18 m²
- Tetővel fedett terület: 1142,44 m²
- Tervezett építménymagasság: 4,60 m

Bontásra kerülő meglévő épületek: 987/8 hrsz., 937/9 hrsz. 937/10 hrsz. – szolgálati lakás és melléképületei, 937/13 hrsz. felvételi épület és vasúti üzemi épület, 937/11 hrsz. – lottózó, 937/23 – söröző.

13. szakasz - Inárcs-Kakucs állomás

A tervezett felvételi épület több jelenleg kiszabályozott ingatlanon áll, melyek helyrajzi száma: 1/1 és 067.

- Szintszám: F
- Beépített bruttó alapterület: 249,55 m²
- Tervezett bruttó szintterület 249,55 m²
- Tetővel fedett terület: 888,94 m²
- Tervezett építménymagasság: 4,60 m

A feladatmeghatározás értelmében az állomáson új magasépítési létesítményben (üzemi épület) biztosítani kell az új TEB funkciók elhelyezését.

- Telek helyrajzi száma: 067
- Telek területe: 73446 m²

A 067 hrsz-ú ingatlanon elbontásra kerül a meglévő felvételi épület, raktár, 2 db porta, illetve melléképület.

15. szakasz - Dabas állomás

A MÁV területen lévő épületek bontásra kerülnek és új épületet létesítenek az alábbi funkciókkal:

- utasváró
- bérleményi terület
- utasforgalmi mosdóblokk
- vasútszemélyzeti rövid idejű tartózkodó
- gépészeti és kiszolgáló területek

- fedett-nyitott terek.

16. szakasz - Hernád megállóhely

- A megállóhelyen felvételi épület létesül.
- Helyrajzi szám: Hernád belterület, hrsz. 558
- Ingatlan területe: 12 315 m²
- Tulajdonos hányad: 1/1 arányban a MAGYAR ÁLLAM. A tulajdonososi jogok és kötelezettségek joggyakorlója az MNV ZRT.

Tervezett kialakítás:

- Szintszám: F + üres padlás
- Beépített bruttó alapterület: 122 m²
- Tervezett bruttó szintterület 122 m²
- Tervezett építménymagasság: 4,05 m
- Ereszmagasság: 3,60 m
- Gerincmagasság: 5,75 m

Bontásra kerül a hrsz. 558 alatt lévő mósódó, garázs és gazdasági melléképület.

17. szakasz - Örkény állomás

- Az állomáson felvételi épület létesül.
- A tervezéssel érintett ingatlan helyrajzi száma: 125/3
- Telek területe: 11040 m²
- Beépített terület: 215,19 m²
- Tulajdonos hányad: 1/1 arányban a MAGYAR ÁLLAM.

Tervezett kialakítás:

- Szintszám: F
- Beépített bruttó alapterület: 253,6 m²
- Tervezett bruttó szintterület 253,6 m²
- Tervezett építménymagasság: 3,67 m
- Ereszmagasság: 3,56 m
- Gerincmagasság: 5,81 m

Bontások:

- 125/5 hrsz-on 2 db üzemi épület, 2 db raktár, 1 db wc.
- 125/3 hrsz-on felvételi épület, melléképület, raktár és biztosító berendezés.

19. szakasz - Táborfalva állomás

- Az állomáson felvételi épület létesül.
- Helyrajzi szám: Táborfalva belterület, hrsz. 197
- Ingatlan területe: 28 710 m²
- Tulajdonos hányad: 1/1
- Név: MAGYAR ÁLLAM
- A tulajdonososi jogok és kötelezettségek összeségét tulajdonosi joggyakorló a MNV ZRT.

Tervezett kialakítás:

- Szintszám: F + középső traktus felett üres padlástér
- Beépített bruttó alapterület: 231,51 m²
- Tervezett bruttó szintterület 231,51 m²
- Tervezett építménymagasság: 3,45 m
- Ereszmagasság: 3,55 m
- Gerincmagasság: 6,40 m

A feladatmeghatározás értelmében az állomáson új magasépítési létesítményben biztosítani kell az új TEB funkciók elhelyezését, ezért üzemi épület is létesül:

- Helyrajzi szám: Táborfalva belterület, hrsz. 197
- Ingatlan területe: 28 710 m²
- Tulajdonos hányad: 1/1
- Név: MAGYAR ÁLLAM
- A tulajdonososi jogok és kötelezettségek összeségét tulajdonosi joggyakorló a MNV ZRT.

Tervezett kialakítás:

- Szintszám: F
- Beépített bruttó alapterület: 253,6 m²
- Tervezett bruttó szintterület 253,6 m²
- Tervezett építménymagasság: 3,67 m
- Ereszmagasság: 3,56 m
- Gerincmagasság: 5,81 m

Bács-Kiskun megye

A megállóhelyeken sk+55 magas peronok létesítése tervezett, ezek akadálymentes megközelítése rámpákon keresztül lehetséges. A peronokra esőbeállókat, valamint megállóhelyi környezetet szükséges tervezni.

- 21. szakasz - Lajosmizse alsó megállóhely, Lajosmizse állomás
- 22. szakasz - Méntelek megállóhely
- 23. szakasz - Hetényegyháza állomás
- 24. szakasz - Miklóstelep megállóhely Kecskemét fürdő megállóhely, Máriaváros megállóhely
- 25. szakasz - Kecskemét alsó állomás

20. szakasz - Táborfalva (kiz.) - Lajosmizse (kiz.)

A tervezési szakaszon Felsőlajos településen a 09 hrsz. alatt épületbontásokat végeznek.

21. szakasz - Lajosmizse állomás

A megállóhelyen új felvételi épület, üzemi épület, tető –és perontető, biztosítóberendezés épület, PFT telephelyi épület létesül a 2535 hrsz. alatt. Elbontásra kerül a meglévő váltóház, felvételi épület, üzemi épület, műhely, ól, melléképület, garázsbeálló, kerti wc, műszaki kocsiszolgálat, raktár, garázs.

22. szakasz - Lajosmizse (kiz.) - Hetényegyháza (kiz.)

A tervezési szakaszon meglévő épületek kerülnek elbontásra Kecskemét településen belül, a 0153, 0153/4 hrsz. alatti ingatlanokon, illetve Lajosmizse állomáson a 2570, és a 2569/2 hrsz. alatti ingatlanokon.

23. szakasz - Hetényegyháza állomás

Meglévő épületek elbontásra kerülnek, a 01575/11 hrsz. alatt 2 db melléképület; a 01575/10 hrsz. alatt 2 db üzemi melléképület, 1db felvételi épület, 1 db mosdó és egy rakodóraktár; illetve a 32831 hrsz. alatt 1db mellék és 1 db lakóépület.

A feladatmeghatározás értelmében az utazószemélyzet (mozdonyvezetők, jegyvizsgálók) számára az alábbi funkciók kialakítása szükséges új üzemi épületben:

- létszám: 10 fő;
- egyidejűség: 5-10 fő;
- 1 db étkező minikonyhával, ~12 m², 6 fő részére asztalokkal, székekkel;
- 1 db rövid idejű tartózkodó várakozó, ~25 m² 10 fő részére;
- szociális blokk
 - a. öltöző nemenként külön-külön a megadott létszámnak megfelelő mérettel;
 - b. nemenként külön mosdó, WC;
 - c. nemenként külön zuhanyzó;
- laktanyai elhelyezés biztosítása: 3 db 2 ágyas szoba a hozzá tartozó szociális háttérfunciókkal (öltöző, WC, zuhanyzó, teakonyha).

Felvételi épületet is létesítenek.

- Telek helyrajzi száma: 01575/10
- Telek területe: 6172 m²
- Földhivatali besorolás szerinti művelési ág: Kivett vasútállomás

Tervezett kialakítás:

- Szintszám: F+
- Beépített bruttó alapterület: 328,9 m²
- Tervezett bruttó szintterület 328,9 m²
- Tervezett építménymagasság: 3,67 m
- Ereszmagasság: 3,56 m
- Gerincmagasság: 5,81 m.

24. szakasz - Hetényegyháza (kiz.) - Kecskemét alsó (kiz.)

A tervezési szakaszon épületbontásokat végeznek Kecskemét településen a 9393/20, 9393/21, 10199/7, 02/4, és a 32477 hrsz-ú ingatlanokon.

25. szakasz - Kecskemét alsó állomás

Meglévő épületek elbontásra kerülnek a 9393/20 hrsz. alatt: raktárkonténer, raktárépület és felvételi épület.

A feladatmeghatározás értelmében az állomáson új magasépítési létesítményben biztosítani kell az új TEB funkciók elhelyezését. Előirányzatban az alábbi kialakítás várható:

- Beépített bruttó alapterület: 403,4 m²
- Tervezett bruttó szintterület 403,4 m²
- Tervezett építménymagasság: 3,67 m
- Ereszmagasság: 3,55 m
- Gerincmagasság: 6,16 m.
- A tervezéssel érintett ingatlan helyrajzi száma: 8531/6.

Műtárgyak

A tervezési szakaszon az alábbi műtárgyak találhatóak.

A Kőbánya-Kispest (kiz.) – Kispest ip. vg. kiágazás vonalszakaszokon összefüggő magasvezetésű műtárgyakat terveznek különböző szerkezeti kialakítással.

Meglévő állapotban terepszinten vezetett vasúti vágányok találhatóak, amik teljes egészében elbontásra, átépítésre kerülnek. A pálya a korábbiakkal ellentétben nem terepszinten vezetett, hanem ~8m magas emelést kap. Ezt a magasságot az Üllői úti keresztezés környezetében éri el.

Szakasz	Tervezett szelvény	Jelenlegi műtárgy	Tervezett beavatkozás	
Pest megye				
01	Kőbánya-Kispest állomás	8+32	meglévő közúti felüljáró	űrszelvényvizsgálat
01	Kőbánya-Kispest állomás	8+70	távhő közműhid	elbontás
01	Kőbánya-Kispest állomás	8+72	-	Budapest, Vak Bottyán utcai közúti felüljáró
01	Kőbánya-Kispest állomás	13+93- 15+28	-	vasbeton támfalak kialakítása
03	Kispest forgalmi kitérő	22+92 28+30	-	vasbeton lemezhidak

03	Kispest forgalmi kitérő	20+10	-	33,20 m nyílású, Budapest Üllői út feletti acélhíd
03	Kispest forgalmi kitérő	20+27 - 21 + 59	-	közötti vasbeton szekrény keresztmetszetű gerenda hidak
03	Kispest forgalmi kitérő	21+60 - 22+92	-	változó szélességű vasbeton lemezhidak
03	Kispest forgalmi kitérő	1 + 15 - 3+73	-	vontatóvágány vasbeton lemezhidak
03	Kispest forgalmi kitérő	3+73 - 8+89	-	vontatóvágány vasbeton támfalak
03	Kispest forgalmi kitérő	22+92 - 28+30	-	vasbeton lemezhidak
03	Kispest forgalmi kitérő	23+87	Kispesti gyalogos felüljáró	elbontása
03	Kispest forgalmi kitérő	28+48	-	34,80m nyílású, Budapest Ady Endre
03	Kispest forgalmi kitérő	28+68 - 31+31	-	vasbeton lemezhidak
03	Kispest forgalmi kitérő	31 + 31 - 32+38	-	vasbeton támfalak
03	Kispest forgalmi kitérő	32+40	-	4,00m nyílású vasbeton kerethíd, gyalogos átvezetés a Bozsik stadionhoz
03	Kispest forgalmi kitérő	32+41	meglévő gyalogos felüljáró	bontása
03	Kispest forgalmi kitérő	32+42 - 35+00	-	vasbeton támfalak
03	Kispest forgalmi kitérő	39+74	-	1,5 m ny. vasbeton kerethíd építése
04	Kispest forgalmi kitérő (kiz.) - Kispest elágazás	45+65	-	1.50m ny. vasbeton kerethíd építése a Sósomcsár árok felett
04	Kispest forgalmi kitérő (kiz.) - Kispest elágazás (kiz.)	52+39	Budapest, Méta utcai, meglévő közúti felüljáró	űrszelvényvizsgálat
04	Kispest forgalmi kitérő (kiz.) - Kispest elágazás (kiz.)	53 + 23 - 54+93	-	vasbeton támfalak
05	Kispest elágazás	68+80	-	Pestszentimre, Szálfa utcai közúti aluljáró

05	Kispest elágazás	60+01	1.40m ny. vasbeton csőáteresz	meghosszabbítása és felújítása
06	Kispest elágazás (kiz.) - Pestszentimre (kiz.)	74+47 - 76+17	-	vasbeton támfalak
07	Pestszentimre állomás	85+29	-	Pestszentimre, Nemes utcai közúti aluljáró
08	Pestszentimre (kiz.) - Gyál (kiz.)	105+15	-	Gyál, Körösi úti közúti aluljáró
09	Gyál állomás	121 + 31 - 123+01	-	vasbeton támfalak
10B	Gyál(kiz.) - Ócsa(kiz.)	134+80	Gyáli patak híd	átépítés
10B	Gyál(kiz.) - Ócsa(kiz.)	138+21	M0 felüljáró bal talpárok	felújítása
10B	Gyál(kiz.) - Ócsa(kiz.)	153+22	meglévő csőáteresz	átépítés
10B	Gyál(kiz.) - Ócsa(kiz.)	156+16	meglévő csőáteresz	átépítés
10B	Gyál(kiz.) - Ócsa(kiz.)	138+63	M0 autópálya felüljáró	űrszelvényvizsgálat
10B	Gyál(kiz.) - Ócsa(kiz.)	175+69	M5 autópálya felüljáró	űrszelvényvizsgálat
11	Ócsa állomás	211+99	peronaluljáró	építés
14	Inárcs-Kakucs(kiz.) - Dabas(kiz.)	333+56	csőáteresz	felújítás
17	Örkény állomás	475+57	csőáteresz	bontás
17	Örkény állomás	481+36	gyalogos aluljáró	építés
18	Örkény(kiz.) - Táborfalva(kiz.)	517+31	csőáteresz	bontás és új építés
Bács-Kiskun megye				
Szakasz		Tervezett szelvény	Jelenlegi műtárgy	Tervezett beavatkozás
20	Táborfalva(kiz.)-Lajosmizse(kiz.)	565+35	csőáteresz	bontás és új építés
21	Lajosmizse állomás	631+54	vasbeton keret	átépítés
22	Lajosmizse(kiz.)-Hetényegyháza(kiz.)	689+52	csőáteresz	bontás és új építés
23	Hetényegyháza állomás	744+35	csőáteresz	bontás
23	Hetényegyháza állomás	751+82	vasbeton keret	átépítés
24	Hetényegyháza (kiz.) - Kecskemét alsó(kiz.)	784+13	csőáteresz	bontás és építés

24	Hetényegyháza (kiz.) - Kecskemét a Isó(kiz.)	799+15	vasbeton kerethíd	felújítás
24	Hetényegyháza (kiz.) - Kecskemét a Isó(kiz.)	823+25	csőáteresz	bontás
24	Hetényegyháza (kiz.) - Kecskemét a Isó(kiz.)	761+62	M5 autópálya közúti felüljáró	űrszelvényvizsgálat
25	Kecskemét alsó állomás	825+53	541.sz főút közúti felüljáró	űrszelvényvizsgálat
25	Kecskemét alsó állomás	24+62	5.sz főút közúti felüljáró	űrszelvényvizsgálat
26	Kecskemét alsó (kiz.) - Kecskemét (kiz.)	23+00	vasbeton kerethíd	felújítás
26	Kecskemét alsó (kiz.) - Kecskemét (kiz.)	19+97	csőáteresz	bontás

P+R parkolók

Pest megye

A tervezett P+R parkolók összesített férőhelyszámai a következők:

<i>Parkolók helye</i>	<i>Összesen</i>
Kispest, vasútállomás	116
Bivalyret állomás	749
Pestszentimre-felső állomás	28
Pestszentimre vasútállomás	80
Erdőkert	26
Gyál-felső állomás	29
Gyál városközpont	41
Gyál állomás	178
Felsőpakony állomás	84
Ócsa állomás	339
Inárcs állomás	138
Dabas állomás	154
Hernád állomás	50
Örkény állomás	51
Táborfalva állomás	50

Bács-Kiskun megye

A tervezett P+R parkolók összesített férőhelyszámai a következők:

<i>Parkolók helye</i>	<i>Összesen</i>
Lajosmizse állomás	166
Lajosmizse alsó állomás	33
Méntelek állomás	26
Hetényegyháza megállóhely	50
Miklóstelep megállóhely	26

Területfoglalás

Kőbánya-Kispest és Ócsa között második vágány épül a meglévő mellett, amely területfoglalással jár. Ócsa és Kecskemét között a vasúti pálya felújítása csak egyes szakaszokon teszi szükségessé idegen területek igénybevételét. A beruházás során a területfoglalással érintett területek használata megváltozik (meglévő

tájhasználat megszűnése, korlátozása), a tervezett nyomvonal mentén található zöldfelületek átalakulnak. A tervezett beruházás területfoglalásával várhatóan kismértékben csökken a biológiailag aktív kiegyenlítő felületek nagysága, ami közvetve kedvezőtlenül hat az éghajlatváltozásra.

Fejlesztés megvalósítása, ütemezése

A kivitelezés várható kezdete 2024. szeptember hó, várható befejezése 2028. április hó, mely egyben az üzem felvétele is.

Felhagyás

A vasút felhagyásának lehetősége nehezen megbecsülhető, számos folyamat (pl. gazdasági, társadalmi) befolyásolhatja. A vasútvonal fejlesztése esetén a felhagyás nem valószínűsíthető.

Havária

A havária események során végzendő lokalizációs és kárelhárítási tevékenységeket az üzemeltető által készített tervek alapján végzik. A kivitelezési munkálatok során az esetleges szennyeződések továbbterjedésének azonnali megakadályozására lokalizációs és kárelhárítási eszközöket biztosítanak. Normál üzemmenet mellett a villamos vontatójárművek esetlegesen bekövetkező balesete következtében nem kell a mozdonyból származó üzemanyag kiömléssel, szivárgással számolni. A szállított veszélyes anyagok okozhatnak havária eseményt. A MÁV rendelkezik a havária események lokalizálására, felszámolásra egységgel, eszközzel, tervvel. A technológiai fegyelem betartása mellett a havária esetek bekövetkezése minimálisra csökkenthető. A szennyezés lokalizálásával és a kárelhárítás azonnali megkezdésével a szennyezés továbbterjedése megakadályozható.

Társadalmi-gazdasági hatások

Az új utak, úgy az új vasutak, illetve azok korszerűsítése esetében is az a tapasztalat, hogy átadás után már néhány hónappal kialakul az optimális használatuk. A megépítés után az új utak, illetve vasutak környezetében lévő lakó- és kereskedelmi-gazdasági területek is kihasználják az új közlekedési rendszer előnyeit és a gazdaság, kereskedelem fejlődése is megindul.

Általánosságban feltételezhető, hogy a vasúti fejlesztés valamennyi viszonylatban serkentőleg hat a fejlesztésekre.

Hatásviselők a fejleszteni tervezett vasút környezetében lakók, a gazdasági társaságok és a szolgáltatás jövőbeli használói.

Hatások

Építés alatt

A vasúti fejlesztés egy ideiglenes, átmeneti ideig tartó tevékenység, ahol az építés hatásai a lehatárolható közvetlen munkaterületen, valamint környezetében, illetve a szállítások által a vizsgált terület megközelítő úthálózatán jelentkeznek.

Ezen hatások - társadalmi és gazdasági értelemben - többnyire időlegesek (tekintve, hogy az egyes területeken csak átmenetileg vannak jelen a kivitelező cégek), és a vasút üzemelése által okozott hatásokhoz képest kisebb mértékűek.

Gazdasági-, társadalmi hatás az építési munkákhoz kapcsolódó esetleges vágányzár, kialakuló késések, járatkimaradások, melyek kellemetlenességgel járhatnak.

Üzemelés alatt

Általánosságban elmondható, hogy a tervezett fejlesztés üzemelésének legnagyobb előnye, hogy versenyképes alternatívát kínál az egyéni közúti közlekedéssel szemben a menetidő rövidülése és a közlekedés kényelmesebbé válása által. A lakosság közlekedési szokásainak változása által - vasúti közlekedés közúti helyett - tehermentesül több érintett település az átmenő gépjármű forgalom terhelése alól. E mellett a vasúti szállítás fellendülésére is kedvezően hathat.

Közvetlen hatások

A fejlesztés környezetében lévő térségekre gyakorolt közvetlen társadalmi-gazdasági hatások az alábbi tényezőkben jelentkezhetnek:

- a vasúti vonal által érintett települések elérhetősége javul,

- az érintett települések lakosságának közlekedési szokásai, mobilitása megváltozik, a pontosabb, kényelmesebb vasúti közlekedés és a P+R parkolók nyújtotta lehetőségek miatt nagyobb eséllyel használják majd a vasutat a közút helyett,
- a települések területfejlesztéseire kedvezően hat a jobb vasúti elérhetőség,
- a településeken végzett egyéb szolgáltatások felértékelődnek,
- a települések az ipari termelés számára vonzóbbá válnak a közlekedési infrastruktúra jobb kiépítettsége miatt,
- a települések közlekedésbiztonsága javul.

Közvetett hatások

Ezek a hatások az előbbieken felsorolt közvetlen hatásoknak és az ezekre adott társadalmi válaszoknak részben eredői, részben egymással is összefüggnek:

- a demográfiai helyzet megváltozik a vasútvonal által érintett - részben fővárosi agglomerációba tartozó - településeken, ezek vonzóbbá válnak a családok és fiatalok számára a jobb közlekedési elérhetőség miatt, így a kisebb települések lakosságának előregedése visszafordulhat,
- a foglalkoztatási helyzet javulhat az érintett településeken, hiszen egyrészt a nagyobb településekre (Budapest, Kecskemét) való ingázást segítheti a korszerűsített vasúti közlekedés, másrészt az érintett településeken új munkahelyek betelepülését is elősegítheti a fejlettebb vasúti kapcsolat,
- a foglalkoztatási helyzettel javulásával együtt a lakosság jövedelmi viszonyai is javulhatnak,
- a települések népesség megtartó képességét növeli a vasútvonal fejlesztése, a lakosság nagyobb száma és a megjelenő új vállalkozások a közösségi/önkormányzati bevételekre is kedvező hatást gyakorolnak,
- a települések infrastrukturális helyzete javul, a vasútvonal, a kapcsolódó kiszolgáló létesítmények (állomások, parkolók, stb) korszerűbbek lesznek,
- a lakosság képzettségi szintjére is kedvező hatást gyakorolnak a közlekedési fejlesztések, hiszen a nagyobb városokba koncentrálódó közép- és felsőoktatás, valamint szakképzés könnyebben elérhetővé válik,
- a lakosság egészségi állapotára az oktatás esetén bemutatott kedvező hatás szintén elmondható, hiszen könnyebben elérhetővé válnak bizonyos egészségügyi szolgáltatások,
- a települések közötti, kistérségi kapcsolatok fejlődnek,
- javul a lakosság környezeti attitűdje, hiszen gépjárművel való egyéni közlekedés helyett a kényelmesebbé és vonzóbbá váló közösségi közlekedést is versenyképes alternatívává válik, a P+R parkolók létesülésével a gépjárműveket a lakosság egy része csak a vasút eléréséig használja,
- közlekedési szempontból a vasúton történő utazás biztonságosabb a közútnál.
- Az érintett vasútvonalra jelenleg jellemző a személyforgalom túlsúja, a fejlesztés által nem csak az utazási idő rövidülése várható, de a teherforgalom jelentős élénkülése is:
- a menetidő csökkenésével az áru fuvarozás versenyképessége javul,
- a vasúti szállítás fajlagosan alacsonyabb költségekkel jár, mint a közúti szállítás így egyes áruk, nyersanyagok ára csökkenhet, mely a vasúti pályától távolabb is kedvezően hathat a lakosság gazdasági helyzetére,
- a közúti teherforgalom csökkenésével a környező területek környezeti terhelése (zaj- és levegőterhelés) csökken, mely a lakosság komfort érzetére és egészségügyi állapotára is kedvező hatással lehet,
- a vasúti szállítás sok esetben biztonságosabb, mint a közúton történő, így biztonsági okokból is kedvezőbb a vasúti szállítás, mely a térségben a vasútvonal fejlesztésével versenyképes alternatíva lehet.

A fejlesztés megvalósulása esetén az érintett települések vonatkozásában a fejlesztés pozitív hatását.

- a központi funkciói Budapest és Kecskemét esetén(pl. egészségügyi, oktatási intézmények) könnyebben, gyorsabban elérhetővé válik az agglomerációban található, illetve más környező települések lakossága számára;
- A javuló közlekedési infrastruktúra jobb feltételeket teremt a beruházásokhoz, ami vonzóbbá teszi a térséget a befektetők számára, ezáltal új munkahelyeket teremt, növeli a helyi adóbevételeket;
- a jobb közlekedési kapcsolat miatt javul a munkahelyek elérhetősége, új munkahelyek jönnek, ezáltal a hátrányos helyzetű csoportok, munkanélküliek számára új lehetőséget teremt.

Egészségügyi hatások

A vasúti fejlesztés megvalósítása esetén az emberre ható két legjelentősebb hatás a zajterhelés és levegőterhelés. A változáshoz köthetően a területen élő lakosság egészségügyi helyzetében a hatásvizsgálati dokumentáció alapján nem várható negatív hatás, a dokumentációban bemutatott intézkedések, jelen engedélyben előírtak betartása esetén.

Az építés légszennyezése minden esetben ideiglenes és egy-egy szakaszt viszonylag rövid ideig terhel. Ez a többletterhelés elsősorban a szállítási forgalomból, a munkagépek kipufogó gázaiból, valamint a durva földmunkákból származtatható.

A munkagépek valamint a szállítójárművek portterhelése a földmunkákhoz képest elhanyagolható, az építés alatti teljes többlet portterhelésnek kevesebb, mint 10%-át adja. Az ideiglenes határértéktúllépés a szállítási utak mentén felvert por miatt alakulhat ki, ami a védelmi intézkedések betartásával jelentős mértékben csökkenthető.

A kivitelezés és üzemelés vonatkozásában a hatásvizsgálati dokumentáció alapján védelmi intézkedések, továbbá a hatályos jogszabályokban előírt levegővédelmi követelményeknek megfelelő munkagépek és a szállítójárművek használata szükséges.

Zajvédelmi szempontból összegezve megállapítható, hogy a beruházás és üzemelés hatásterülete lakott területet is érint, ahol a védendő épületeket érő zajterhelés intézkedés nélkül határértéket meghaladó lenne, ezért több szakaszon zajvédelmi intézkedések szükségesek.

A beruházás közvetlen és közvetett hatásterületén egészséget károsító mértékű terhelés a hatásvizsgálati dokumentációban bemutatott intézkedések, jelen engedélyben tett előírások betartása mellett nem várható.

Az egészségügyi hatások vizsgálata érdekében bevont népegészségügyi hatóságok az környezetvédelmi engedély kiadásához hozzájárultak, a szakmai állásfoglalásaikban tett előírás javaslatokat a rendelkező részben előírta hatóságunk.

Várható környezeti hatások

Országhatáron áttérjedő hatások

Az országhatár a tervezési területtől min. 83 km-re található. Országhatáron áttérjedő környezeti hatások a tervezett beruházás kapcsán nem jelentkeznek.

Zaj- és rezgésvédelem

A fejlesztéssel érintett vasútvonalszakasz (142. sz. vasútvonal, Kőbánya-Kispest – Lajosmizse – Kecskemét) környezetében a védendő épületek kis- és kertvárosias, falusias lakóterület, vegyes terület, gazdasági- és mezőgazdasági terület, illetve erdőterület besorolású övezetekben helyezkednek el.

A vasútvonal mentén, több településen, az állomásokhoz kapcsolódva P+R parkolók kerülnek kialakításra. A kialakítandó új parkolók tervezési területe nagyjából már jelenleg is parkolási célra hasznosított. A fejlesztés e területek kapacitásbővítésével jár.

A tervezési területen vasúti vonalhálózat fejlesztés valósul meg, amely a távlatban megnövekedett vasúti forgalom emelt sebességgel történő elvezetését teszi lehetővé a hálózaton. A kivitelezési munkálatok során a vonal villamosítása miatt új felsővezeték-oszlopok elhelyezésére is sor kerül. A pálya Kőbánya-Kispest és Ócsa között kétvágányú pályaszerkezettel kerül kiépítésre. A tárgyi fejlesztéssel összefüggésben a tervezési terület mentén zajtől védendő funkciójú új épületek nem kerülnek elhelyezésre.

A tervezett tevékenység a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet hatálya alá tartozik.

Jelenlegi állapot

A vasútvonal Budapest X., XVIII., XIX., XX. és XXIII. kerület, valamint Pest- és Bács-Kiskun megye területén húzódik, nagyjából egyvágányú, nem villamosított. Műszaki infrastruktúrája rossz állapotú; 60 km/h sebességre és 210 kN tengelyterhelésre engedélyezett. Az elavult műszaki állapot miatt Dabasig szinte teljes hosszban 40 km/h-s sebességkorlátozás van érvényben.

A létesítmény jelenlegi hatásterületének zajhelyzetét a vasútvonal forgalma, illetve az összekötött települések közúti forgalma határozza meg.

A benyújtott környezeti hatásvizsgálati dokumentációban foglalt mérési, illetve számítási eredmények szerint a vasúti közlekedésből eredő zajterhelés a jelenlegi állapotban több ponton meghaladja a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében meghatározott határértékeket. A túllépés legnagyobb mértéke nappal 2dB, éjjel 7,8 dB.

A tárgyi beruházás megvalósulásához kapcsolódóan egyes szintbeni útátjárók megszüntetésre kerülnek, helyettük külön szintű útátjárók kerülnek kialakításra (Bp. XIX. kerület – Vak Bottyán utcai felüljáró, XVIII. kerület – Szálfa utcai és Nemes utcai aluljárók és Gyálon a Kőrösi úti aluljáró).

A számítással meghatározott zajterhelési értékeket a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet vonatkozó határértékeivel összevetve a dokumentáció megállapítja, hogy a jelenleg meglévő útátjárók közelében egyes védendő épületeknél nappal és éjjel is határértéket meghaladó a zajterhelés (Bp. XVIII. ker., tervezett Nemes utcai aluljáró és Gyál, tervezett Kőrösi úti aluljáró környezetében lévő védendő homlokzatok).

A jelenleg is parkoló céljára igénybe vett területektől származó zajterhelés sehol sem haladja meg a jogszabályban meghatározott határértéket.

A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció a projekt közvetett hatásterületeként vizsgálja a tervezett külön szintű útátjárók megvalósulását követően az érintett útszakaszok környezetét.

Ezen útszakaszok mentén a legközelebbi védendő épületek mintegy 10-25 m távolságban helyezkednek el. A jelenlegi, közúti közlekedéstől származó zajterhelés ezen védendőknél nappal 3,3 – 11,2 dB-el, éjjel 6,6 – 14,4 dB-el meghaladja a vonatkozó határértékeket.

Kivitelezés

Az építési munkálatok során környezeti zajterhelés az építési technológiától, a munkagépektől, a rakodási munkáktól és a szállítási forgalomtól származik.

A kivitelezés főbb munkafolyamatai:

- *Vasútépítés:* vágánybontás- és építés, földmunkák, hídépítés.
- *Út- és parkolóépítés:* burkolatbontás, útátjárók építése (felül- és aluljárók építése), útburkolat építés.
- *Felsővezeték építés:* árokásás, daruzás.

Az építési szállítás következtében a szállítási útvonalak mentén a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 7. § szerinti hatásterület alakulhat ki. A tervezési terület sajátosságai miatt az építési célú szállítások legnagyobb része vasúton történik, közúti szállítás céljára az 5. sz. főutat, valamint a települések közötti összekötő utakat veszik igénybe. A dokumentáció szerint a kivitelezés ütemezésétől függően a tervezési területre várhatóan 2-3 tehergépkocsi/óra szállítási forgalom irányul. E többletforgalom hatására az építkezés időtartama alatt várhatóan nem emelkedik számottevően a zajterhelés. Az előzőek alapján az építési szállítási tevékenység hatásterülete nem terjed túl a tervezési terület határain, a megközelítést biztosító útvonalak mentén nem okoz 3 dB-nél nagyobb járulékos zajterhelés változást.

A beruházás megvalósítása több évet vesz igénybe, ezen belül az egyes, zajvédelmi szempontból figyelembe vett, szakaszosan megvalósuló építési fázisok tervezett időtartama 1 hónap – 1 év, illetve 1 hónap vagy annál kevesebb időn belül várható. Építési és szállítási munkálatokat várhatóan csak a zajszempontú nappali időszakban végeznek (6-22 óra).

A benyújtott dokumentáció számításai szerint a kivitelezésből eredő zajterhelés – a felvonulási terület védendő épületekhez való közelsége miatt – több helyszínen meghaladja a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 2. számú melléklete szerinti zajterhelési határértékeket. A várható túllépés számos esetben nagymértékű határérték feletti zajterhelést jelent.

Az építkezéstől eredő zajterhelés - a felvonulási terület védendő épületekhez való viszonylagos közelsége miatt - egyes vizsgált építési fázisok esetén túllépi a jogszabályban megengedett határértéket, ezért zajvédelmi intézkedések kerültek vizsgálat alá:

- kisebb zajteljesítményű gépek, berendezések alkalmazása,
- a keletkező zaj terjedésének korlátozása,
- az építési tevékenységhez kapcsolódó szállítási útvonalak olyan módon történő kijelölése, hogy a meglévő vasút- és főúthálózatot vegyék igénybe és minél kisebb mértékben terheljék az eddig terheletlen környezetet,
- zajszegény építési technológia választása.

Az építési terület mentén mobil zajvédő falak elhelyezésének lehetősége munkavédelmi, balesetbiztonsági szempontok, valamint a helyi adottságok és a hosszanti, nagy kiterjedésű munkaterület miatt elvetésre került. A munkavégzés idejére vonatkozó zajvédelmi lehetőség a lakott területek közvetlen környezetében az éjszakai munkavégzés elkerülése. Végső lehetőség az építés alatti zajterhelési határértékek alóli felmentés.

A jelenlegi tervfázisban az építéstől származó zajterhelés nagyságára vonatkozóan kizárólag előzetes becslés adható. *A tervezett építkezésre a kiviteli terv szintjén, a végleges organizációs terv ismeretében zajvédelmi tervet kell készíteni a kedvezőtlen hatások csökkentése és a határértékek betartása érdekében.*

Azokra a védendő létesítményekre vonatkozóan, ahol a zajcsökkentő intézkedésekkel sem csökkenthető határértékre az építési tevékenységtől származó zajterhelés, a kivitelezőnek felmentést kell kérnie a környezetvédelmi hatóságtól a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 12. § és 13. §-a alapján.

Üzemelés

A jelenlegi (2022. év) és a távlati (2037. év) vasúti közlekedésből eredő zajterhelést a mérési adatokból a mértékadó forgalmi adatok, vonat típus, vonathajta, vonathossz, sebesség, helyi adottságok, beépítési jellemzők, mérési eredmények figyelembevételével a 93/2007.(XII.18.) KvVM rendelet 8. mellékletében foglaltaknak megfelelően, számítógépes szoftveres modellezéssel számították.

A számított eredményekből szerkesztett zajtérképek összehasonlításával megállapítható, hogy a közvetlen hatásterület tágabb környezetében a jelenlegi állapothoz képest különböző mértékben csökkenni fog egyes szakaszokon a vasúti zajterhelés mértéke a fejlesztések megvalósítását követően. Ennek oka, hogy a sínpályát korszerűsítik, hegesztett sínkapcsolattal látják el. A 142. számú vasútvonal Kőbánya-Kispest – Kecskemét közötti szakaszán az éves forgalom mértéke meghaladja a 30000 db szerelvény/évet, így beletartozik *a stratégiai zajtérképek, valamint az intézkedési tervek készítésének részletes szabályairól szóló 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelet* szerint a stratégiai zajtérképezési feladatok közé, ami azt jelenti, hogy távlatban a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. melléklete szerinti határértékeknek kell teljesülni.

Az előzőek értelmében a tervezési terület mentén lesznek olyan védendő területek, létesítmények, ahol zajvédelmi intézkedésekre van szükség a jogszabályban meghatározott zajterhelési határértékek teljesülésének biztosításához.

A vasútfejlesztéshez kapcsolódóan az állomások környezetében építendő, illetve bővítendő parkolók üzemelés alatti zajkibocsátására készült számítások eredményéből megállapítható, hogy *a P+R parkolóktól távlatban származó közúti zajterhelés a legközelebbi védendő ingatlanok homlokzata előtt várhatóan sehol sem haladja meg a jogszabályban meghatározott határértéket.*

A vasúti pályán az átjutás biztosítása érdekében a tárgyi fejlesztéshez kapcsolódva külön szintű útátjárók létesülnek:

Különszintű útátjáró helye	Átjáró típusa
Budapest	
Vak Bottyán u. – Derkovits Gyula u.	Felüljáró

Szálfa u. – Kettős-Körös u. – Külső kerület körút	Aluljáró
Nemes u. – Dózsa György u.	Aluljáró
Gyál	
Körösi út – Ibolya u. – Gesztenye u.	Aluljáró

A fenti táblázatban bemutatott *budapesti útátjárók távlati megvalósulását követő állapotra* szoftveres modellezéssel készített zajtérkép eredményeit összehasonlítva a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet szerinti határértékekkel megállapítható, hogy *a közúti zajterhelés a környező védendő lakóépületek jelentős részénél nappal és éjjel is túllépi a határértékeket, ami miatt zajvédelmi intézkedések meghozatalára van szükség.*

A különszintű útátjárók megvalósulását követően *a környező utak forgalmában, távlatban bekövetkező változásokat vizsgálva* a dokumentáció a legközelebbi védendő épületeknél *a Derkovits Gyula u. (Vécsey u. - Malomkő u.), a Dózsa György u. (Bocskai u. - Bercsényi Miklós u.), a Nagykörösi út (Nemes u. - Pamut u.), (Hunyadi János u. - Bethlen Gábor u.) valamint (Ignic u. - Gesztenye u.) szakaszán határérték-túllépéssel számol. A felsorolt útszakaszok esetében a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet szerinti határértékek betartása csak zajvédelmi intézkedések mellett biztosítható.*

Javasolt zajvédelmi intézkedések

A tárgyi vasúti fejlesztéshez és a kapcsolódó más közlekedési létesítményekhez készített zajvédelmi javaslatok célkitűzése a lehető legnagyobb mértékű zajterhelés-csökkenés elérése. Ahol szükséges, a zajterhelés csökkentésére zajvédelmi intézkedések kerülnek bevezetésre. A zajvédelmi intézkedési javaslatok meghatározó kiinduló pontja a zajforrás kibocsátásának minél nagyobb arányú mérséklése, illetőleg a zaj terjedésének útjába állított akadály segítségével megvalósuló zajterhelés-csökkentés. A műszaki és biztonsági követelményeket is figyelembe véve a zajárnyékoló falakat a lehető legközelebb szükséges elhelyezni a zajforráshoz. A megvalósított intézkedésekkel elérhető a zajterhelési követelmények teljesülése.

A projekthez kapcsolódóan létesülő különszintű útátjárók esetében a határérték-túllépés miatt zajvédelmi intézkedés, zajárnyékoló falak kialakítása szükséges az alábbi helyszíneken:

Irány	Zajvédő fal jele	Szelvényezés		Zajárnyékoló fal hossza (m)	Zajárnyékoló fal pályaszinttől mért magassága (m)
Budapest					
Vak Bottyán utcai felüljáró					
Bal	B1	0+027	0+159	132	3
Bal	B2	0+566	0+900	330	2,5
Jobb	J1	0+035	0+300	260	2,5
Szálfa utcai aluljáró					
Jobb	J2	0+000	0+283	435	3,5
Jobb	J3	0+515	0+980	465	3

Nemes utcai aluljáró					
Bal	B3	0+137	0+197	48	3,5
Bal	B4	0+358	0+440	70	2,5

A benyújtott dokumentáció szerint a fenti zajárnyékoló falak megépülésével a külön szintű útátjárók környezetében található zajtól védendő homlokzatoknál biztosítható a közlekedéstől származó zaj terhelési határértékeknek való megfelelése. Az egyetlen kivétel a Budapest, Vak Bottyán u. 91. szám alatti lakóépület. Itt az útkereszteződés miatt nem építhető elegendő hosszúságban zajárnyékoló fal, így a zajterhelés szintje aktív zajvédelemmel nem csökkenthető a határérték alá. Az említett lakóépület esetében passzív akusztikai védelemmel biztosítható a védendő helyiségekben a határértékek teljesülése.

A jelenlegi állapothoz képest a beruházás megvalósulásával egyes helyszíneken a közúti zajterhelés további növekedése várható. A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció ennek okán zajvédelmi intézkedésként javasolja a közúti kopóréteg AC11 (F) kopórétegre (SPBI érték: 69-70 dB) történő cseréjét az alábbi útszakaszokon:

- Derkovits Gyula u. (Vécsey u. – Malomkő u.)
- Dózsa György u. (Bocskai u. – Bercsényi Miklós u.)
- Nagykőrösi út (Hunyadi János u. – Bethlen Gábor u.)
- Nagykőrösi út (Nemes u. – Pamut u.)
- Nagykőrösi út (Ignic u. – Gesztenye u.)

A kopóréteg cseréjét követő állapotra modellezett távlati zajterhelés nem fogja meghaladni a jelenlegi zajterhelés (L_{AMR6}) mértékét, így meg fog felelni a jogszabályi előírásoknak.

A vasúti pálya zajkibocsátásának csökkentésére vonatkozóan a hatásvizsgálati dokumentáció megállapítja, hogy a pálya rugalmas elemekkel, rendszerekkel való ellátása rezgésnövekedés szempontjából kedvező hatású, azonban az elvégzett mérések szerint az ilyen elemekkel ellátott pálya csak a személyvonatok elhaladásából eredő zajt csökkenti hatékonyan, a tehervonatok elhaladási zajára gyakorlatilag nincs hatása. Tekintve, hogy a tárgyi vasútfejlesztési projekt a teherforgalom növekedésével jár, ezzel a módszerrel nem lehet hatásos zajcsökkentést elérni. Ugyancsak csekély mértékű zajcsökkentést lehet elérni a sínekre erősíthető, vagy a sínek közvetlen közelébe telepített ún. zajárnyékoló „kisfal” segítségével.

A vasúti pálya mentén elhelyezkedő lakóépületeknél a határérték alatti zajszintet az alábbi táblázat szerint, zajárnyékoló falakkal biztosítják:

Fal jele	Oldal	Kezdő- és végszelvény [hm]		Hossz [m]	Magasság a sínkorona szintjétől (sk) [m]	Vágánytengelytől való távolság (m)	Zaj-árnyékoló fal típusa
Budapest							
J10	Jobb	10+00	10+70	70	2,5	4,65	Vasút felé elnyelő
J14	Jobb	14+19	14+80	60	2,5	3,5	Vasút felé elnyelő
J37	Jobb	37+90	38+60	70	2,5	4,65	Vasút felé elnyelő
B12	Bal	12+30	14+74	246	2,5	4,5	Mindkét oldalon elnyelő
B18	Bal	18+41	19 + 28	87	2,5	3,5	Vasút felé elnyelő

Fal jele	Oldal	Kezdő- és végszelvény [hm]		Hossz [m]	Magasság a sínkorona szintjétől (sk) [m]	Vágánytengelytől való távolság (m)	Zaj-árnyékoló fal típusa
B69	Bal	69 + 30	74+21	491	3,5	4,65	Vasút felé elnyelő
J70	Jobb	70 + 60	74+13	354	3	5,15 - 4,8	Vasút felé elnyelő
B74	Bal	74+37	78+60	432	3	6,5 - 3,8	Mindkét oldalon elnyelő
J74	Jobb	74+37	78+01	365	3	6,5 - 5,15	Vasút felé elnyelő
B78	Bal	78+90	84+34	540	3	4,65	Vasút felé elnyelő
J80	Jobb	80+40	83 + 50	310	3	5,15	Vasút felé elnyelő
J85	Jobb	85+10	90+70	542	3	5,95	Mindkét oldalon elnyelő
B87	Bal	87+50	90+60	310	3	6,2-9	Mindkét oldalon elnyelő
B90	Bal	90+94	94+58	368	3	6,2 - 4,85 - 4,65	Mindkét oldalon elnyelő
J90	Jobb	90+92	94+80	390	3	4,65-5,5	Mindkét oldalon elnyelő
B95	Bal	95+15	100+45	535	3	6,5 - 5,15 - 6,2	Mindkét oldalon elnyelő
J95	Jobb	95+80	100+53	473	3	6,5 – 5,15 – 6,2	Mindkét oldalon elnyelő
B100	Bal	100+62	103+20	258	3	5,15-6,2	Mindkét oldalon elnyelő
J100	Jobb	100+77	103+70	270	3	4,8	Mindkét oldalon elnyelő
Gyál							
J106	Jobb	106+65	107+40	75	3	4,8	Mindkét oldalon elnyelő
B107	Bal	107+70	112+63	493	3	4,8	Mindkét oldalon elnyelő
J110	Jobb	110+70	112+63	193	3	6,2	Mindkét oldalon elnyelő
J117	Jobb	117+40	120+00	265	3	6,2	Mindkét oldalon elnyelő
J120	Jobb	120+35	122+60	225	3	4,5-6	Mindkét oldalon elnyelő
J121	Jobb	121+17	121+99	82	3	4,5-6	Mindkét oldalon elnyelő
J124	Jobb	124+90	126+90	200	2,5	3,35-5,5	Mindkét oldalon elnyelő
J127	Jobb	127+20	128+90	170	2,5	3,35-4,65	Mindkét oldalon elnyelő
Felsőpakony							

Fal jele	Oldal	Kezdő- és végszelvény [hm]		Hossz [m]	Magasság a sínkorona szintjétől (sk) [m]	Vágánytengelytől való távolság (m)	Zaj-árnyékoló fal típusa
J162	Jobb	162+35	164+18	183	2,5	4,8-6	Vasút felé elnyelő
J164	Jobb	164+23	164+77	54	2,5	5,4	Mindkét oldalon elnyelő
B164	Bal	164+23	165+00	77	2,5	5,1	Mindkét oldalon elnyelő
Ócsa							
B201	Bal	201+89	203+61	170	2,5	5,1	Mindkét oldalon elnyelő
B220	Bal	220+74	223+31	259	2,5	5,1	Vasút felé elnyelő
B225	Bal	225+52	226+49	97	2,5	5,1	Vasút felé elnyelő
J227	Jobb	227+15	228+21	107	2,5	5,1	Vasút felé elnyelő
Inárcs							
J303	Jobb	303+68	304+19	50	2,5	4,15-4,8	Vasút felé elnyelő
Örkény							
J477	Jobb	477+96	478+48	52	2,5	4,5-5	Vasút felé elnyelő
J478	Jobb	478+75	479+32	57	2,5	4,5-5	Mindkét oldalon elnyelő
J479	Jobb	479+30	481+29	198	2,5	5-6,5	Vasút felé elnyelő
Táborfalva							
B523	Bal	523+00	525+05	205	2,5	4,15-5,15	Mindkét oldalon elnyelő
J532	Jobb	532+45	534+57	212	2,5	4,5-5,3	Vasút felé elnyelő
Lajosmizse							
J626	Jobb	626+23	627+58	133	n.a.	4,5-5,3	Mindkét oldalon elnyelő
B634	Bal	634+22	636+32	212	n.a.	4,15-5,15	Vasút felé elnyelő
Kecskemét							
J820	Jobb	820+15	822+67	255	n.a.	4-5,15	Vasút felé elnyelő

A környezeti hatásvizsgálati dokumentációban bemutatott szoftveres modellezéssel készült zajtérképek alapján megállapítható, hogy a fent bemutatásra került zajárnyékoló falak megépítésével a jelenleg is meglévő határérték-túllépés jelentős része megszűnik. Ugyanakkor egyes védendő létesítmények esetén a zajterhelés határérték alá történő csökkentése nem oldható meg aktív zajcsökkentéssel. Ezeket az épületeket

passzív akusztikai védelemmel kell ellátni, annak érdekében, hogy az épület zajtól védendő helyiségeiben teljesüljenek a vonatkozó határértékek. A passzív akusztikai tervezésnél az éjszakára vonatkozó 55 dB-nél nagyobb homlokzati zajterhelést szükséges figyelembe venni.

A passzív védelemre vonatkozóan a jelenleg hatályos akusztikai szabályozásokat a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet, a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet és az MSZ 15601-1 és MSZ 15601-2 számú szabvány követelményei tartalmazzák.

A passzív akusztikai védelem tervezésére, illetőleg az ehhez szükséges részletes építészeti, akusztikai felmérésre a következő tervfázisban van lehetőség.

A passzív védelemre javasolt lakóépületek az alábbiak:

Cím vagy helyrajzi szám	Szelvény	Oldal	Érintett szintek	Éjszakai zajsztint (dB)
Budapest				
Arany János u. 2.	74+34	Bal	1. em.	56
Nagykőrösi út 31/b.	78+00	Jobb	1. em.	55,8
Nagykőrösi út 32.	78+13	Jobb	Fsz.	55,3
			1. em.	57
Nagykőrösi út 33/a.	78+22	Jobb	Fsz.	55,6
Nagykőrösi út 33/b.	78+41	Jobb	Fsz.	55,6
			1. em.	57,2
Nagykőrösi út 48.	83+48	Jobb	Fsz.	55,1
			1. em.	56,4
Nagykőrösi út 48/a.	83+66	Jobb	Fsz.	55,1
			1. em.	56,4
Paula u. 2/a.	95+00	Bal	1. em.	56,9
Nagykőrösi út 92.	95+26	Jobb	1. em.	55,4
Vasút u. 86.	95+42	Bal	Fsz.	55,3
Vasút u. 88.	95+91	Bal	Fsz.	55,3
Köztársaság u. 2/a.	96+29	Bal	Fsz.	55,6
Gyál				
Kőrösi út 4.	103+30	Bal	Fsz.	55,2
			1. em.	56,7
Kőrösi út 8.	103+73	Bal	Fsz.	55,5
			1. em.	57
Kőrösi út 10/a.	104+08	Bal	Fsz.	55,2
Kőrösi út 18.	105+20	Jobb	1. em.	55,4
Vasút u. Hrsz.: 4608	120+64	Jobb	Fsz.	56,3
Vasút u. 2.	121+21	Bal	Fsz.	56,1
Ócsa				
Kölcsey u. 20.	216+45	Bal	Fsz.	58
			1. em.	59
Kölcsey u. 18.	216+64	Bal	Fsz.	57
Kölcsey u. 30.	215+54	Bal	Fsz.	55,5
			1. em.	57,9
Kölcsey u. 14.	217+00	Bal	Fsz.	55,4
			1. em.	57,1
Kölcsey u. 6/b.	217+71	Bal	Fsz.	55,8
Kölcsey u. 6.	217+85	Bal	Fsz.	56,5
Kölcsey u. 4.	218+00	Bal	Fsz.	55,5
Hrsz.: 098/12	231+58	Jobb	Fsz.	56,8
Hrsz.: 0298/30	232+93	Jobb	Fsz.	60,1
Hrsz.: 0295/103	233+48	Jobb	Fsz.	57,8

			1. em.	58,5
Lajosmizse				
Vasút u. 41.	627+81	Jobb	Fsz.	55,4
Vasút u. 42-45.	628+00	Jobb	Fsz.	57,5

A fentiek szerint tervezett vasúti és közúti zajvédelmi intézkedésekkel a jogszabályban foglalt előírások teljesülnek, a tervezett beruházás zajvédelmi szempontból megfelel a vonatkozó követelményeknek.

Zajmonitoring

A beruházáshoz kapcsolódóan a környezet állapotának meghatározására, majd folyamatos figyelemmel kísérésére *monitoring* pontok kerültek kijelölésre a hatásvizsgálati dokumentációban. A monitoring vizsgálatok részeként minden esetben rögzítik a vonatkozó forgalmi adatokat is. Az egyes vizsgálatok helyszínei az alábbiak:

Vasút esetén:

Zajmérés pont jele	Budapest és Pest megye
Z1	Budapest, Vasút u. 7.
Z2	Gyál, Vasút u. 37.
Z3	Felsőpakony, Állomás u. 3.
Z4	Ócsa, Erdősor u. 84/2.
Z5	Inárcs, Vasút u. 1.
Z6	Kakucs, Hrsz.: 169/4
Z7	Dabas, Beton út 7.
Z8	Hernád, Köztársaság út 3.
Z9	Örkény, Vörösmarty u. 83.
Z10	Táborfalva, Vasút u. 12.
Bács-Kiskun megye	
Z11	Felsőlajos, Mizse tanya 20/A.
Z12	Lajosmizse, Közös tanya 4/H.
Z13	Kecskemét, Hunyadi János u. 31.

A vizsgálandó zajforrás a 142. számú vasútvonal forgalma, illetve építése. A mérések elvégzésére az építési tevékenység megkezdését megelőzően (alapállapot mérés), az építési tevékenység ideje alatt (a legnagyobb zajhatással járó munkafolyamat/legnagyobb szállítási kapacitás mellett), valamint az elkészült létesítmények üzembe helyezését követően kerül sor.

Különszintű útátjárók esetében:

Zajmérés pont jele	Budapest és Pest megye
Z14	Budapest, Víztorony u. 25.
Z15	Budapest, Vasút u. 1.
Z16	Budapest, Kölcsey u. 102/a.
Z17	Gyál, Kőrösi út 20/a.

A vizsgálandó zajforrás a tervezett alul-, és felüljárók forgalma, illetve építése. A mérések elvégzésére az építési tevékenység megkezdését megelőzően (alapállapot mérés), az építési tevékenység ideje alatt (a legnagyobb zajhatással járó munkafolyamat/legnagyobb szállítási kapacitás mellett), valamint az elkészült létesítmények üzembe helyezését követően kerül sor.

P+R parkolók esetén:

Zajmérési pont jele	Budapest
Z18	Budapest, Vasút u. 13/b.

A vizsgálandó zajforrás a P+R parkoló építése. A mérések elvégzésére az építési tevékenység ideje alatt (a legnagyobb zajhatással járó munkafolyamat/legnagyobb szállítási kapacitás mellett) kerül sor.

Rezgésvédelem

A vizsgált területen a meghatározó rezgésforrás a projekt által érintett vasútvonalon történő vasúti közlekedés. A projekt keretében megvalósuló közúti fejlesztésekhez kapcsolható rezgés kibocsátás a hatásviselekre kisebb mértékű kockázatot jelent. Az épületekben tartózkodó emberekre vonatkozó rezgésterhelés határértékeit a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 5. melléklete tartalmazza.

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 8. § szerint a „környezeti rezgésforrás hatásterülete az a terület, ahol a forrástól származó környezeti rezgés - külön jogszabályban meghatározott - rezgésterhelés-növekedést okoz”. Az ide vonatkozó külön jogszabály nem készült el, ezért a rezgésterhelés hatásterületének meghatározására vonatkozó követelményrendszer jogilag jelenleg nincs szabályozva.

A vasúti és közúti forgalomtól eredő rezgés kibocsátásra is igaz, hogy a talajban való terjedési feltételektől függően olyan mértékben csillapodik, hogy a rezgésvédelmi hatásterület minden esetben közel a mindenkori közlekedési pálya nyomvonalához, a közvetlen zajvédelmi hatásterületen belül határozható le.

A tervezett vasútvonalon fejlesztés hatásterületére eső védendő épületek jelenlegi rezgésterhelését helyszíni rezgésvizsgálat segítségével, a vonatkozó jogszabályi és szabványügyi előírások figyelembe vétele mellett állapították meg.

Az alapállapotú rezgésterhelés meghatározásához az alábbi helyszíneken végeztek vizsgálatokat:

Helyszín		A_M [mm/s ²] nappal/éjjel	A_{Max} [mm/s ²] nappal/éjjel	Határérték [mm/s ²]		Túllépés mértéke [mm/s ²]	
				A_M nappal/ éjjel	A_{Max} nappal/ éjjel	A_M nappal/ éjjel	A_{Max} nappal/ éjjel
KRMP 1	Budapest, Vasút u. 7. (164081 hrsz.)	2,683/4,599	29,174/22,646	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP 2	Gyál, Vasút u. 37. (4303 hrsz.)	1,738/2,79	22,909/15,136	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP 3	Felsőpakony, Állomás u. 3. (237 hrsz.)	1,540/2,223	16,218/11,350	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP 4	Ócsa, Erdősor u. 84/2. (3263 hrsz.)	4,078/5,858	51,88/41,687	10/5	200/100	-/0,858	-/-

KRMP 5	Kakucs, Vasút u. 1. (0156/1 hrsz.)	2,469/4,717	39,355/29,854	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP 6	Dabas, Beton út 7. (7613 hrsz.)	0,924/1,703	8,128/8,511	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP 7	Hernád, Köztársaság út 3. (252/1 hrsz.)	2,438/4,147	22,909/23,442	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP 8	Örkény, Vörösmarty u. 83. (1541/1 hrsz.)	4,85/7,436	48,303/42,557	10/5	200/100	-/2,436	-/-
KRMP 9	Táborfalva, Vasút u. 12. (25/1 hrsz.)	3,167/4,667	28,51/23,147	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP 10	Felsőlajos, Mizse tanya 20/A. (010/9 hrsz.)	2,855/4,409	26,915/26,303	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP 11	Lajosmizse, Közös tanya 4/H. (4262 hrsz.)	1,25/2,402	13,335/14,791	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP 12	Kecskemét, Hunyadi János u. 31. (2260 hrsz.)	1,217/4,908	14,454/38,019	10/5	200/100	-/-	-/-

A vizsgálati eredményekből látható, hogy az éjjeli megítélési időszakban (22-6 óra) a vizsgált épületek A_M rezgésterhelési értéke nagyobb, mint a nappali időszakban (6-22 óra).

A védendő épületekben a nappali megítélési időszakban a rezgésterhelés mértéke határérték alatti, az éjjeli megítélési időszakban a KRMP4 és KRMP8 vizsgálati pontokban határérték feletti, ezen kívül több mérési ponton megközelíti a határértéket.

A tervezett fejlesztés megvalósítása során jelentős környezetet érő rezgésterhelés az építési, alapozási, valamint a szállítási tevékenységgel összefüggésben várható. A rezgésterhelés szempontjából legnagyobb kockázatú munkafolyamatok a talaj tömörítése, a zúzottkő ágyazat vibrációs aláverése, a vibrohengeres tömörítés. Az építési tevékenységet a rezgésterhelést csökkentő intézkedések mellett fogják végezni. Az intézkedések célja, hogy az építkezés a legkisebb dinamikai terhelést okozza az építési terület mentén található épületekben.

A projekt keretében megvalósult létesítmények távlati üzemeltetésével kapcsolatban várható rezgésterhelés meghatározásához szükséges a várható forgalom nagyságának ismerete mellett a pályát használó személy-, illetve tehervonatok rezgésterhelési adatainak ismerete. A vizsgálatok során az egyes mérési pontokon a tehervonatok esetében csak csekély számú elhaladás volt tapasztalható, amelyből a valóságos helyzetet reprezentáló átlagérték nem képezhető, ezért a személyvonatoktól származó, legnagyobb terhelést adó A_{Max} érték került felhasználásra a számításokhoz. Az előzőekben leírtak szerint, az adatok ismeretében számítással meghatározásra került a *távlati környezeti rezgésterhelés*. Az eredményeket az alábbi táblázat tartalmazza:

Helyszín		A_M [mm/s ²] nappal/éjjel	A_{Max} [mm/s ²] nappal/éjjel	Határérték [mm/s ²]		Túllépés mértéke [mm/s ²]	
				A_M nappal/ éjjel	A_{Max} nappal/ éjjel	A_M nappal/ éjjel	A_{Max} nappal/ éjjel
KRMP 1	Budapest, Vasút u. 7. (164081 hrsz.)	11,358/8,014	48,624	10/5	200/100	1,358/3,014	-/-
KRMP 2	Gyál, Vasút u. 37. (4303 hrsz.)	7,745/6,463	45,817	10/5	200/100	-1,463	-/-
KRMP 3	Felsőpakony, Állomás u. 3. (237 hrsz.)	5,394/4,489	32,436	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP 4	Ócsa, Erdősor u. 84/2. (3263 hrsz.)	13,645/11,427	78,710	10/5	200/100	3,645/6,427	-/-
KRMP 5	Kakucs, Vasút u. 1. (0156/1 hrsz.)	7,905/7,007	72,616	10/5	200/100	-2,007	-/-
KRMP 6	Dabas, Beton út 7. (7613 hrsz.)	2,381/2,292	17,023	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP 7	Hernád, Köztársaság út 3. (252/1 hrsz.)	6,746/6,535	46,885	10/5	200/100	-1,535	-/-
KRMP 8	Örkény, Vörösmarty u. 83. (1541/1 hrsz.)	13,88/13,441	96,606	10/5	200/100	3,88/8,441	-/-
KRMP 9	Táborfalva, Vasút u. 12. (25/1 hrsz.)	8,83/8,131	57,020	10/5	200/100	-3,131	-/-
KRMP 10	Felsőlajos, Mizse tanya 20/A. (010/9 hrsz.)	8,399/7,751	53,831	10/5	200/100	-2,751	-/-
KRMP 11	Lajosmizse, Közös tanya 4/H. (4262 hrsz.)	3,714/3,14	29,582	10/5	200/100	-/-	-/-

KRMP 12	Kecskemét, Hunyadi János u. 31. (2260 hrsz.)	9,484/7,211	76,038	10/5	200/100	-/2,211	-/-
--------------------	---	-------------	--------	------	---------	----------------	-----

A bemutatott eredmények alapján megállapítható, hogy távlatban a vasúti pálya mentén megnövekszik a rezgésterhelés. Egyes vizsgálati pontokon a megengedhető rezgésterhelés értéke mind a nappali, mind az éjjeli megítélési időszakokra vonatkozóan meghaladja a határértéket, ezért az adott szakaszokon rezgéscsillapítási intézkedés szükséges.

A megfelelő rezgéscsillapítási intézkedések meghozatalához a távlati vasúti forgalmi adatok alapján megbecsülhető a várható eredő rezgésterhelés. A rezgésterhelés értéke függ a vasúti szerelvények futási jellemzőitől, a pályaszerkezet rezgésátviteli tulajdonságaitól, a pályaszerkezet és a védendő létesítmény közötti talaj rezgéscsillapításától, a talaj és a védendő épület közötti rezgésátvitel értékétől, valamint a talajszerkezet dinamikai tulajdonságától és az épület szerkezetének dinamikai jellemzőitől.

A vasúti rezgés jelentős mértékben tartalmaz magasabb (a hallható hangok tartományában levő) frekvenciákat, amelyek az épületekbe bejutva, az épületszerkezetek sajátfrekvenciáit gerjesztve másodlagos zajterhelést (szerkezeti zaj) okoznak az épületek helyiségeiben. A szerkezeti zajokat utólag, passzív védelemmel alig, vagy nem lehet csökkenteni, ezért fontos a vasúti pályától a megfelelő védőtávolság betartása.

A környezeti hatásvizsgálati dokumentációban a tárgyi fejlesztés távlati állapotra vonatkozó védőtávolságai – a rezgésterhelés megengedhető értékre való csökkentésének teljesülési távolságai – az alábbiak szerint kerültek megállapításra:

Település	Védőtávolságok a távlati állapotra vonatkoztatva (m)		
	csillapítás nélkül	5 dB(v) csillapítással	10 dB (v) csillapítással
Budapest	21	12	7
Gyál	32	18	10
Felsőpakony	31	17	10
Ócsa	50	28	16
Kakucs	46	26	15
Dabas	14	8	4
Hernád	44	25	14
Örkény	46	26	14
Táborfalva	32	18	10
Felsőlajos	33	18	10
Lajosmizse	16	9	5
Kecskemét	15	8	5

A rezgésterhelés távlati csökkentéséhez, illetve a vonatkozó jogszabályi követelmények teljesítéséhez egyes pályaszakaszokon rugalmas sínágyazat beépítésére van szükség.

A rugalmas sínágyazat beépítésére kijelölt pályaszelvények a következők:

Település	Pályaszelvény (hm)		Sínágyazat hossza (m)	Rezgéscsillapítási követelmény [dB(v)]
	kezdet	vége		
Budapest	8+50	12+50	400	10

	12+50	19+50	700	10*
	26+50	28+50	200	5*
	36+60	39+00	240	5
	70+00	103+00	3300	5
Gyál	103+00	119+00	1600	5
	119+00	129+50	1050	10
Felsőpakony	162+00	165+00	300	5
	202+00	215+00	1300	5
Ócsa	215+00	223+00	800	10
	225+50	230+00	450	5
	230+00	234+00	400	10
Kakucs	299+50	304+00	450	5
	321+50	324+50	300	5
Hernád	433+00	442+00	900	5
Örkény	478+00	483+00	500	10
	518+00	519+00	100	5
Táborfalva	523+00	527+00	400	5
	530+00	534+50	450	5
Felsőlajos	561+00	562+50	150	5
	621+50	624+00	250	5
Lajosmizse	626+00	628+50	250	5
	631+50	636+60	500	5
	645+50	646+50	100	5
	689+50	690+50	100	5
	756+50	758+50	200	5
Kecskemét	773+50	774+50	100	5
	780+50	781+50	100	5
	818+50	819+50	100	5
	820+00	822+50	250	5

* - magasvezetésű műtárgyon

Az 5 dB(v) meghatározott csillapítási követelmény mellett a rugalmas sínágyazás a lakóépületekhez legközelebbi átmenő (két) fő vágányoknál, a 10 dB(v) csillapítási követelmény esetében a lakóépületekhez legközelebbi (két vagy több) átmenő fő vágányok mindegyikénél kiépítésre kerül. A csillapítási követelmények teljesülése a rugalmas sínágyazat és aljlapucs elemek beépítésével biztosítható.

A rezgés csillapító elemekkel ellátott vasúti pályaszakaszok várható rezgésterhelése a dokumentációban számítással került meghatározásra. A beépített elemekkel a várható, számított rezgésterhelést az alábbiak szerint alakul:

Helyszín	Csillapítás	A_M [mm/s ²]	A_{Max} [mm/s ²]	Határérték [mm/s ²]	Túllépés mértéke [mm/s ²]
----------	-------------	-------------------------------	-----------------------------------	------------------------------------	--

		mértéke [dB(v)]	nappal/éjjel	nappal/éjjel	A _M nappal/ éjjel	A _{Max} nappal/ éjjel	A _M nappal/ éjjel	A _{Max} nappal/ éjjel
KRMP1	Budapest, Vasút u. 7. (164081 hrsz.)	10	3,592/2,534	15,376	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP2	Gyál, Vasút u. 37. (4303 hrsz.)	10	2,449/2,044	14,489	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP3	Felsőpakony, Állomás u. 3. (237 hrsz.)	5	3,033/2,525	18,240	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP4	Ócsa, Erdősor u. 84/2. (3263 hrsz.)	10	4,315/3,614	24,890	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP5	Kakucs, Vasút u. 1. (0156/1 hrsz.)	5	4,445/3,94	40,835	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP6	Dabas, Beton út 7. (7613 hrsz.)	-	2,381/2,292	17,023	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP7	Hernád, Köztársaság út 3. (252/1 hrsz.)	5	3,794/3,675	26,365	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP8	Örkény, Vörösmarty u. 83. (1541/1 hrsz.)	10	4,85/7,436	30,549	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP9	Táborfalva, Vasút u. 12. (25/1 hrsz.)	5	4,966/4,572	32,065	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP 10	Felsőlajos, Mizse tanya 20/A. (010/9 hrsz.)	5	4,723/4,359	30,271	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP 11	Lajosmizse, Közös tanya 4/H. (4262 hrsz.)	-	3,714/3,14	29,582	10/5	200/100	-/-	-/-
KRMP 12	Kecskemét, Hunyadi János u. 31. (2260 hrsz.)	5	5,333/4,055	42,759	10/5	200/100	-/-	-/-

A rezgéscillapítással elvégzett számítások igazolják, hogy az intézkedéseket követően távlatban az előírt követelményértékek a védendő épületek vonatkozásában mind a nappali, mind az éjjeli megítélési időszakokban teljesülnek.

A megfelelő mértékű rezgésterhelés csökkentés eléréséhez a fentiekben bemutatott vasúti pályaszakaszokon olyan rugalmas sínágyazat beépítése szükséges, amely hatására a vonatok rezgés kibocsátása az előző

táblázatban megadott értékekkel [5-10 dB(v)] csökken. A csillapításnak a 31,5-100 Hz intervallumban kell hatást kifejteni.

A rezgéscsillapítási megoldások kiépítését a dokumentáció az előzőekben bemutatott szakaszokon az alábbiak szerint javasolja:

- 5 dB(v): méretezett rugalmas sínalátét kialakítása vagy 0,7-1,0 cm vastag USP (under sleeper pad - aljlapucs) elhelyezése a beton elemek alá - statikus ágyazási modulusa,
Cstat=0,15-0,25 N/mm³
- 10 dB(v): 1,5-2,0 cm vastag USP elhelyezése a beton elemek alá - statikus ágyazási modulusa,
Cstat=0,15 N/mm³

A rezgéscsillapítási megoldások kiépítésénél figyelembe kell venni, hogy az aljlapucskok mellett további kiegészítő intézkedések utólagos beépítése jelentős többletköltséggel jár, ha egyáltalán lehetséges, ezért a tervdokumentáció nem javasolja rezgéscsillapító műszaki megoldások utólagos, kiegészítő telepítését.

A tanulmányok és vizsgálatok alapján megállapítható, hogy távlatban a vasúti pálya mellett növekedni fog a rezgésterhelés, különösen a településenként megállapított védőtávolságokon belül elhelyezkedő épületekben. A környezeti rezgésterhelés rövid időre meghaladhatja az épületekben tartózkodók érzékelési küszöbértékét, de ez a túllépés néhány másodpercig, legfeljebb néhány percig tarthat (a szerelvény elhaladási ideje alatt). A felújított pálya dinamikai terhelés szempontjából várhatóan jobb tulajdonságokkal rendelkezik a jelenlegi szerkezetnél, azonban az érzékelési küszöb fölött és a határérték körül várható a környezeti rezgésterhelés legnagyobb, pillanatnyi értéke, ezért adott szakaszokon rezgéscsillapítási intézkedések kerülnek bevezetésre.

Összefoglalva megállapítható, hogy távlati állapotban, a rezgésvédelmi intézkedések megvalósítása mellett, a vasútvonaltól származó rezgés kibocsátás nem fogja meghaladni rezgésvédelmi követelményeket.

A rezgésterhelés monitorozására a környezeti hatásvizsgálati dokumentáció a következő pontokat jelöli ki:

Vasút esetén:

Rezgésterhelés vizsgálati pont jele	Budapest és Pest megye
R1	Budapest, Vasút u. 7. (164081 hrsz.)
R2	Ócsa, Erdősor u. 84/2. (3263 hrsz.)
R3	Kakucs, Vasút u. 1. (0156/1 hrsz.)
R4	Örkény, Vörösmarty u. 83. (1541/1 hrsz.)
R5	Táborfalva, Vasút u. 12. (25/1 hrsz.)
Bács-Kiskun megye	
R6	Felsőlajos, Mizse tanya 20/A. (010/9 hrsz.)
R7	Kecskemét, Hunyadi János u. 31. (2260 hrsz.)

A mérések elvégzésére az építési tevékenység megkezdését megelőzően (alapállapot mérés), az építési tevékenység ideje alatt (a legnagyobb rezgéshatással járó munkafolyamat/legnagyobb szállítási kapacitás mellett), valamint az elkészült létesítmények üzembe helyezését követően kerül sor.

P+R parkolók esetében:

Rezgésterhelés vizsgálati pont jele	Budapest
R8	Budapest, Vasút u. 13/b. (141491 hrsz.)

A mérések elvégzésére az építési tevékenység ideje alatt (a legnagyobb rezgéshatással járó munkafolyamat/legnagyobb szállítási kapacitás mellett) kerül sor.

Különszintű útátjárók esetében:

Rezgésterhelés vizsgálati pont jele	Budapest és Pest megye
R9	Budapest, Víztorony u. 25. (163195 hrsz.)
R10	Budapest, Vasút u. 1. (141512 hrsz.)
R11	Budapest, Kölcsey u. 102/a. (144330 hrsz.)
R12	Gyál, Körösi út 20/a. (4001 hrsz.)

A mérések elvégzésére az építési tevékenység megkezdését megelőzően (alapállapot mérés), az építési tevékenység ideje alatt (a legnagyobb rezgéshatással járó munkafolyamat/legnagyobb szállítási kapacitás mellett), valamint az elkészült létesítmények üzembe helyezését követően kerül sor.

Levegőtisztaság-védelem

Építés

A dokumentációban leírtak szerint a tervezés jelenlegi fázisában nem ismert, hogy a tervezett fejlesztést milyen gépparkkal és milyen ütemezés szerint kívánják megvalósítani. Továbbá nem ismert, hogy az anyagnyerőhelyeket és a humusz elhelyezésére szolgáló területeket, illetve az egyes keverőtelepeket, a munkagépek tárolására szolgáló telepeket hol kívánják kialakítani. A tehergépjárművek Pest megyében várhatóan a 4. és 5. sz. főúton, valamint az M5 és M0 gyorsforgalmi úton, Bács-Kiskun megyében az 5. és 52. sz. főúton és az M5 gyorsforgalmi úton közelítik meg a tervezési területet. A vasúti sínek, kitérők és betonáljak ki- és beszállítását várhatóan vasúton végzik. Az anyagnyerőhelyeken kibányászott homokot, kavicsot deponálás nélkül, bányanedves állapotban rakodják és szállítják.

Az építési munkák során a környezet porterhelésének átmeneti növekedésével kell számolni, mivel a területfoglalás, tereprendezés, alapozási és egyéb földmozgatással járó munkálatok ideiglenes kiporzással járnak. A porszennyezés csökkentése érdekében a szállítást fedett tehergépkocsikkal végzik, a szállításra használt útvonalakat és a deponált földanyagot rendszeres időközönként locsolják. A durva földmunkák fázisában, csapadékmentes időben a P+R parkolók, az útátjárók és a vasút építése esetében, azokon a területeken, ahol 5-15 m-re helyezkednek el a védendő épületek, ideiglenesen felállított farostlemez fallal mérséklék a porterhelést. Az anyagnyerőhelyeket a közelség és gazdaságosság elvét figyelembe véve választják meg.

A munkagépek várható kibocsátása a földmunka fázisában, napi 8 óra üzemidővel számolva:

	Munkafázis			
	Pest és Bács-Kiskun megye			Pest megye
Kibocsátott légszennyező anyag (g/óra)	<i>Vasút (át)építése</i>	<i>Felsővezeték oszlophelyeinek kialakítása</i>	<i>P + R parkolók építése</i>	<i>Aluljárók építése</i>
Szén-monoxid	1.026	590	462	899
Nitrogén-oxid	621	358	286	522
Részecske (PM ₁₀)	6,5	3,7	3,0	6

A dokumentációban foglaltak szerint az építés alatti levegőminőség romlás minden munkafázis esetében ideiglenes, rövid ideig jelentkezik.

Üzemelés

Fékezéskor – elsősorban az állomások előtt – a súrlódás következtében a féktuskókból por kerülhet a környezetbe, mely a képződés helyéhez közel, az ágyazati kövön kiülepszik. A karbantartási, felújítási munkák során, a sínek csiszolásakor minimális mennyiségű fémpor keletkezik.

Hatásterület

A kivitelezés során elsősorban a vasút, a felsővezeték oszlopok, a P + R parkolók, és a külön szintű útátjárók alapozásához szükséges földmunkák során, a bontási folyamatokból származó porfelverődés, valamint a munkagépek károsanyag-kibocsátása okoz levegőterhelést. A peronok átépítését és a szintbeni átjárók kiépítését Pest és Bács-Kiskun megyében egyaránt a vasút átépítésével együtt tervezik, mely munkák során a vasúttal kapcsolatos építési munkák porterhelése lesz a mértékadó, így az építés alatti levegőterheltségi szint meghatározásánál ezen munkafolyamatokat együtt kezeli a dokumentáció.

Az építés (és bontás) hatásterületét a durva földmunkák felületi porterhelésének nagyságából és a munkagépek által kibocsátott károsanyag mennyiségéből határozták meg, a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet (továbbiakban: Lvr.) 2. §, 12c) bekezdés a) pontja szerint.

A szintbeni útátjárók és a P + R parkolók építésének hatásterületi lehatárolása az Lvr.) 2. §, 12c) bekezdés b) pontja alapján történt.

A fentiek alapján az építés hatásterülete szálló por (PM₁₀) vonatkozásában az alábbi:

Pest megye:

- vasút (át)építése: 145 m,
- felsővezeték oszlophelyek kialakítása: 16 m,
- P + R parkolók és felüljáró építése: 120 m,
- aluljárók építése: 132 m.

A dokumentációban foglaltak szerint a fenti hatásterületeken belül lakó- és gazdasági épületek, kereskedelmi és szolgáltató épületek, oktatási intézmény, sportlétesítmény, tó, erdő, mezőgazdasági terület, tanya, utak, vasút, üzemi területek, iparterület, valamint egyéb növényzettel borított területek találhatóak.

Bács-Kiskun megye:

- vasút (át)építése: 145 m,
- felsővezeték oszlophelyek kialakítása: 16 m,
- P + R parkolók építése: 120 m.

A dokumentációban foglaltak szerint a fenti hatásterületeken belül lakó- és gazdasági épületek, kereskedelmi és szolgáltató épületek, temető, sportlétesítmény, tó, erdő, mezőgazdasági terület, tanya, utak, vasút, iparterület, valamint egyéb növényzettel borított területek találhatóak.

Az építési terület határától legközelebbi védendő épületek:

Pest megye	
Legközelebbi védendő épület	Távolság (m)
<i>vasút (át)építése</i>	
Budapest X. kerület, Vaspálya utca 56.	75

Budapest XVIII. kerület, Vasút u. 7.	13
Budapest XIX. kerület, Móricz Zsigmond u. 88.	14
Budapest XIX. kerület, Hoffherr Albert u. 21.	17
Budapest XX. kerület, Nagykőrösi út 256.	447
<i>felsővezeték kiépítése</i>	
Budapest X. kerület, Vaspálya utca 56.	73
Budapest XVIII. kerület, Vasút u. 7.	11
Budapest XIX. kerület, Móricz Zsigmond u. 88.	12
Budapest XX. kerület, Nagykőrösi út 256.	447
<i>P + R parkolók építése</i>	
Budapest XVIII. kerület, Liszt Ferenc u. 10.	13
Budapest XIX. kerület, Tülök u. 61.	320
Budapest XVIII. kerület, Vasút u. 13b	10
Budapest XVIII. kerület, Vasút u. 56/a	15
Budapest XVIII. kerület, Köztársaság u. 2/a	13
Gyál, Kőrösi út 20/A.	25
Gyál, Munkácsy Mihály u. 90.	10
Gyál, Móra Ferenc u. 4.	15
Felsőpakony, Állomás u. 3.	12
Ócsa, Dózsa György utca 1.	102
Inárcs, Vasút u. 7.	20
Dabas, Vonat u. 10.	25
Hernád, Sport utca 2/A.	26

Örkény, Jókai u. Hrsz.: 138.	25
Táborfalva, Szeles utca 12.	12

Bács-Kiskun megye	
Legközelebbi védendő épület	Távolság (m)
<i>vasút (át)építése</i>	
Kecskemét, Hunyadi János u. 31.	11
<i>felsővezeték kiépítése</i>	
Kecskemét, Hunyadi János u. 31.	9
<i>P + R parkolók építése</i>	
Lajosmizse, Vasút u. 4.	16
Lajosmizse, Bartók Béla út 2.	42
Kecskemét, Kecskeméti u. 37.	91
Kecskemét, Méhész u. 4.	34
Kecskemét, Belsőnyír 135.	45

Az építés fázisában átlagos meteorológiai körülmények között, levegővédelmi intézkedések nélkül, a durva földmunkák idején a vasút átépítése, valamint a P + R parkolók és az útátjárók építése során a legközelebbi védendő épületek távolságban a szálló por (PM₁₀) kibocsátásának mértéke várhatóan meghaladja a 24 órás szálló por (PM₁₀) egészségügyi határértéket.

A vasútvonal tervezett villamosításának köszönhetően Pest és Bács-Kiskun megyében egyaránt elhanyagolható mértékű dízelvontatás (csúcspontban maximum 1 elhaladás) várható a vasútvonalon, így annak levegőterhelő hatása nem kimutatható mértékű.

Az üzemelés alatti hatásterület lehatárolást Pest megye területén a P + R parkolók és a külön szintű útátjárók, míg Bács-Kiskun megyében a P + R parkolók építése esetében végezték el. A P + R parkolók építésének hatásterületét a bivalyréti parkoló esetében az Lvr. 2. §, 14. bekezdés a) pontja szerint, minden más parkoló esetében az Lvr. 2. §, 14. bekezdés c) pontja alapján határozták meg, nitrogén-oxid kibocsátás tekintetében.

P + R parkolók	Hatásterület (m)
Pest megye	
Kispest vasútállomás	10
Bivalyréti állomás	122
Pestszentimre-felső állomás	3
Pestszentimre vasútállomás	5
Erdőskert	3

Gyál-felső állomás	3
Gyál városközpont	3
Gyál állomás	8
Felsőpakony állomás	6
Ócsa állomás	11
Inárcs állomás	6
Dabas állomás	11
Hernád állomás	8
Örkény állomás	4
Táborfalva állomás	5
Bács-Kiskun megye	
Lajosmizse állomás	11
Lajosmizse-alsó állomás	4
Kecskemét, Méntelek állomás	4
Kecskemét, Hetényegyháza állomás	6
Kecskemét, Miklóstelep állomás	3

A fenti hatásterületek védendő épületet nem érintenek.

A külön szintű útátjárók hatásterületi lehatárolása az Lvr. 2. §, 14. bekezdés a) pontja szerint történt.

Külön szintű útátjárók (Pest megye)	Hatásterület (m)
Vak Bottyán utcai felüljáró	102
Szálfa utcai aluljáró	108
Nemes utcai aluljáró	86
Kőrösi úti aluljáró	52

Felhagyás

A vasútvonal és kapcsolódó létesítményeinek megszüntetése nem valószínűsíthető. Esetleges felhagyás esetén a bontási és rekultivációs munkálatok levegőterhelő hatása megegyezik az építési fázis hatásaival.

Havária

Az üzemeltetés során haváriából adódó levegőterhelés elsősorban a veszélyes áruszállítás esetén fordul elő. A tervezett nyomvonalszakaszokon, üzemelés során a veszélyes árut szállító járművek vasúti vagy közúti balesete, illetve a tervezett infrastruktúra esetében tüzesetek következtében keletkezhetnek légszennyező anyagok. Levegővédelmi szempontból a rendkívüli események közvetlen hatásterületét alapvetően a szállított anyagok fajtája, mennyisége, valamint az aktuális meteorológiai jellemzők határozzák meg.

Éghajlatváltozás

A dokumentáció vizsgálja a tevékenység és az éghajlatváltozás kapcsolatát. A tevékenység éghajlati hatásokkal szembeni érzékenysége a felszíni levegő átlaghőmérsékletének lassú növekedése, a hőségnapok (napi maximum ≥ 30 °C) számának és a hőhullámos napok (napi középhőmérséklet > 25 °C) számának növekedése tekintetében magas. A tervezett vasútvonal helyszíne az erdőtüzek gyakoriságának növekedése és az aszályos időszakok hosszának növekedése szempontjából magasan kitett.

A hőmérséklet emelkedése a vasúti síneken dilatációs mozgásokat idézhet elő, továbbá a sínek kivetődését, az acél tartóelemek sérülését okozhatja. A megnövekedett UV-sugárzás az útátjárók és a parkolók esetében a bitumen öregedésének felgyorsulásához vezet, valamint hozzájárul a felületi repedések kialakulásához. A csapadék intenzitásának növekedése, a belvíz hatására a földmű teherbírása csökken. A viharos szél elsősorban az elektromos távvezetéseket, a vasúti elektromos felsővezetéseket, a távközlési légvezetéseket (esetleg antennarendszereket) és a vasúti biztosítórendszereket, másodsorban a különböző gazdasági és lakóépületek tetőszerkezetét, kiálló falazatát károsíthatja.

A hőmérséklet növekedés hatásaival szembeni alkalmazkodás lehetséges módja merevebb kötőanyagok, megfelelő (magas hőmérsékletet elviselő) bitumentípusok alkalmazása. Hirtelen lezúduló nagyobb mennyiségű csapadék ellen az útátjárók és a parkolók területén a kopóréteg vízáteresztő képességének minimalizálásával, illetve a pályaszerkezeten belüli vizek megfelelő elvezetésével védekeznek, valamint az állomásokon a csapadékvizet földbe süllyesztett tározókba gyűjtik össze.

Üvegházhatású gázkibocsátást a kivitelezési munkák okoznak, azonban a kivitelezés levegőterhelő hatása átmeneti. A beruházás után, a tervezett vasútvonalon villamos üzemű mozdonyok közlekednek, így az üzemelés során üvegházhatású gázok kibocsátásával nem kell számolni.

Pest megyében a vasúti dízelvontatásból származó éves CO₂ kibocsátás referencia állapotban 5.102,7 tonna CO₂/év. A Pest megyei szakaszon a fejlesztés következtében nem várható dízelvontatás, így a távlati állapotban számszerűsíthető CO₂ kibocsátással nem kell számolni.

Bács-Kiskun megyében a vasúti dízelvontatásból származó éves CO₂ kibocsátás referencia állapotban 1.205,5 tonna CO₂/év, míg a távlati állapotban 195,2 tonna CO₂/év. A referencia állapothoz képest a távlati állapotban évente 1.010,3 tonna CO₂ kibocsátás csökkenés várható a beruházás megvalósulása esetén.

A meglévő állomások és környezetük éves CO₂ kibocsátása:

- Pest megyében referencia állapotban megközelítőleg 8,60 tonna CO₂/év, az átépítést követően 41,41 tonna CO₂/év.
- Bács-Kiskun megyében referencia állapotban megközelítőleg 1,21 tonna CO₂/év, az átépítést követően 6,02 tonna CO₂/év.

A fejlesztés megvalósulása esetén Pest megyében 32,80 tonna, Bács-Kiskun megyében 4,80 tonna CO₂/év kibocsátás növekedés várható az állomásokon és környezetükben.

Földtani közeg védelem

Építési, kivitelezési munkák hatása

A vasúti pálya felújítása

A vasúti üzemből adódóan számítani lehet arra, hogy a vasúti ágyazat szennyezett, így annak elbontása, és esetlegesen visszaépítése előtt annak vizsgálata szükséges. Az új ágyazatba csak szennyezésmentes ágyazati anyag kerülhet beépítésre. Amennyiben nagy mennyiségű talaj kitermelése szükséges (például műtárgy építés esetében), javasolt a szennyezettségének részletesebb vizsgálata a kitermelést megelőzően, illetve a kitermelést követően. Amennyiben szennyezett talaj kerül kitermelésre, annak elszállítása és hulladékként történő kezelése szükséges.

A kivitelezési időszak negatív hatásait a beruházás területfoglalása, a földmunkák nagyságrendje, a munkagépek és szállítójárművek mozgása, azok karbantartása, a keletkező hulladékok tárolása, és a fokozottan, illetve kiemelten érzékeny területek és vízbázisok érintettsége jelenti.

Az újonnan kialakított létesítmények építési területén a talaj eredeti funkciója megváltozik. Ezek a helyeken, a jelenlegi természetes állapota megszűnik, a terület infrastrukturális létesítmény része lesz. Ezen felül a bontás és építés alatt szükségessé váló egyéb munkaterületek (pl. anyagrakodás, deponálás, szerelési terek) átmenetileg roncsolt felszín kialakulásával járnak.

A kivitelezés időszakában a beruházás során nagy tömegű munkagépek haladnak el, melyek kedvezőtlen mértékű talajtömörödést idézhetnek elő. A munkagépek tárolására használt telepeken (a telepek helyszíne az organizációs tervben kerül meghatározásra pontosan) létrejöhet talajszennyezés, esetlegesen a munkagépek

kenőanyag és hidraulika olaj elfolyásából, vagy a veszélyes anyagok tárolásából származó szennyezés. Az esetleges szennyezése megelőzése érdekében az építéskor keletkező veszélyes hulladék ideiglenes tárolóinak, valamint a munkagépek üzemanyag-tárolóinak kijelölését és kialakítását burkolt felületen vagy megfelelő védelem mellett oldják meg. A munkagépek javítása központi javítóműhelyben, ill. szakszervizben történik. Olajcserét a nehézgépeknél, illetve földmunkagépeknél szakműhelyben végzik.

Villamos felsővezeteki hálózat átépítése

A kivitelezési időszak negatív hatásait az oszlopok területfoglalása és a földmunkák nagyságrendje jelentik. A felsővezeték átépítése és az új építések következtében a beavatkozással érintett nyomvonal szakaszok mentén szállítási és vezetékhúzási tevékenységet fognak végezni kb. 3 méter széles sávban. Ezen a területrészen taposási kár keletkezik. Talajszennyezés esetleg a munkagépek kenőanyag és hidraulika olaj elfolyásából eredhet, de a munkagépek megfelelő karbantartásával talajszennyezéssel nem kell számolni a területen.

A beruházás részét képező parkoló és útépítések

A tervezett beruházás részeként P+R, B+R parkolók építése tervezett az állomásokhoz, megállóhelyekhez kapcsolódóan. A beruházások kapcsán a talaj minőségi és felületi csökkenése elkerülhetetlen, az útpálya és a kapcsolódó létesítmények által elfoglalt terület az infrastrukturális létesítmény része lesz. A kivitelezés során, a nagytömegű munkagépek következtében a talaj tömörödik. A talaj tömörödés mértékét a munkaterület kiterjedésének csökkentésével lehet minimalizálni, amit a szükséges mértékűnél szélesebb letaposást kerülésével, valamint a munkagépek minél rövidebb idejű terhelő hatásával és munkaszervezéssel lehet elérni. Talajvédelmi szempontból légvezeték, földkábel és gázvezeték kiváltása többlet területfoglalással, földmunkával jár. A távvezetékek átépítése következtében a beavatkozással érintett nyomvonal szakaszok mentén szállítási és vezetékhúzási tevékenységet fognak végezni, ami nyomán taposási kár keletkezik. A kivitelezés során a kialakítandó oszlophelyek mellett nagy tömegű munkagépek elhaladásával, ennek következtében kedvezőtlen mértékű talajtömörődéssel kell számolni. A földkábel és gázvezeték fektetése során a szükséges munkagödört kialakítják, majd a munkálatok végeztével feltöltik. A beavatkozásnak ez által a vezetékek nyomvonalában van közvetlen hatása a talaj szerkezetére.

Üzemelési és üzemeltetési állapotok hatása

A vasút üzemelése

Mivel meglévő vasútvonal átépítéséről van szó, a vizsgált beruházás megvalósulását követően, az üzemelés időszakában a jelenleg is fennálló hatásokkal lehet számolni. Esetleges szennyezés forrása lehet gondatlan karbantartási tevékenység, az alkalmazott járművek, gépek nem megfelelő műszaki állapota, illetve a nem megfelelő körülmények között gyűjtött, tárolt hulladék, melyek következtében alakulhat ki közvetlen szennyezés, amely a földtani közeg vonatkozásában további környezeti kockázatot hordoz magában. A fentiek nem tekinthetők normál üzem alatt létrejövő hatásnak. A talaj és felszín alatti víz szennyezése történhet a pályára kerülő közvetlen olajszennyezés által, illetve közvetve az esővíz által bemosott szennyeződésekkel. A vasút üzemelése során a lefolyó csapadékvízzel, a védőrétegeken át (zúzottkő, SZK1) feltehetően csekély mennyiségű szennyező anyag jut a vízelvezető árokba, amelyek visszatartó hatása megakadályozza a szennyező anyagok földtani közegekbe, illetve felszíni vizekbe kerülését.

Fékezéskor a súrlódás következtében a féktuskókból por kerülhet a környezetbe, ez elsősorban az állomások előtt okoz szennyezést. Mivel a fémpor elég nehéz, a képződés helyéhez közel kiülepszik, így a szennyezés elsősorban az ágyazati kövön jelentkezik, a távolabbi területeken – így a humusszal fedett területeken – már nem jelentős. A vasúti ágyazat alá SZK1 védőréteget helyeznek el, amely közel vízzáró jellegéből adódóan megfogja a keletkező fémport is.

A vasúti pálya vegyszeres gyomirtása a vasúti kavicságyra és attól mindkét irányba fél méterre terjed ki. A vegyszer kijuttatása elsodródás gátló adalékanyag, hatásfokozó hozzáadásával történik, így annak a légmozgás által távolabbi területekre történő elsodródása minimalizálható. A lemosódás veszélye csekély, mert a vegyszer megszáradását követően a permetezett növény felületéről, az már nem, vagy rendkívül kis mértékben mosódik le. Ennek megfelelően az alkalmazott vegyszerek bemosódása a földtani közegen keresztül a mélyebben lévő felszín alatti vizekbe nem valószínű.

A karbantartási, felújítási munkák során sor kerül a sínek csiszolására is, azonban ez ritkán történik, illetve az ebből származó fémpor mennyisége minimális, ezért ennek hatása elhanyagolhatónak számít.

Az alkalmazott váltók kenése környezetbarát, könnyen lebomló olajjal történik, így a váltók környezetének szennyeződését kizárják.

A megfelelő mennyiségű síkosság-mentesítő oldat használata mellett nem következhet be a környezet értékelhető mértékű terhelése. Mivel a só a növényzetre nézve károsító hatású, környezet- és növényvédelmi szempontból is célszerű a só helyett más, biológiailag lebontható jégolvasztó anyagok használata.

A kommunális szennyvíz zárt rendszerben kezelt, engedéllyel rendelkező átvevőnek kerül átadásra, így a talaj és talajvízre nincs hatással.

Felsővezeték üzemelése

A karbantartási munkálatokon kívül az üzemelés során a talaj és a felszín alatti víz szennyeződéssel a felsővezeték esetében nem kell számolni.

A beruházás részét képező parkoló és út üzemelése

Üzemelés során a talaj és a felszín alatti víz szennyeződése elsősorban a közúti közlekedés emissziói, a levegőből kiülepedő poron megkötött szennyezőanyagok, és az út mentén olajosan szennyeződő porszemcsék következtében léphet fel. Ilyenek a kopásanyagok, kenőanyagok, benzin-, dízelcseppek, téli sózásból származó lé, ülepedő por. Normál működés esetén ezek az anyagok a csapadékkal kerülnek le az útpályáról, és az út melletti padka és árok fogja fel.

Az üzemeltetés során a téli síkosság-mentesítés szintén szennyezheti beszivárgás útján a talajt, illetve a felszín alatti vizeket. Az esetlegesen felhalmozódó sómennyiség megváltoztatja a talaj pH értékét és tápanyag összetételét, a talaj szikesedését idézi elő, valamint rossz vízvezetésű talajokon a növényzet károsodását okozhatja. Ennek kockázatát jelentős mértékben csökkenti, hogy e károsító hatás viszonylag rövid ideig, jellemzően az út tengelyétől számított 10-15 m-es sávon belül jelentkezik, az út szélétől távolodva csökkenő koncentrációban. A megfelelő víztelenítési megoldások hivatottak biztosítani, hogy minél kevesebb só tudjon pangó vízi körülmények között felhalmozódni és a lemosódó vizek biztonságosan elvezetésre kerüljenek. A P+R parkolók normál üzemelése a homok-olajfogó berendezések beépítése esetén a felszín alatti vizekre nézve sem közvetlen, sem közvetett módon nem gyakorol jelentős negatív hatást.

Felhagyás hatása

A vasúti pálya, valamint az ehhez kapcsolódó létesítmények (útátjárók, párhuzamos utak, P+R, B+R parkolók, felsővezeték)

A vasútvonal és kapcsolódó létesítményeinek megszüntetése nem valószínűsíthető. Esetleges felhagyás esetén megszűnik a forgalom a nyomvonalon és a vasútvonalat, a kapcsolódó műtárgyakat, létesítményeket elbontják, a rekultivációs munkálatokat elvégzik; ennek hatásai hasonlóak az építési fázishoz. Amennyiben mégis felmerülne a felhagyás igénye, úgy annak hatásai megegyeznek az építés során várható hatásokkal, illetve a bontási munkálatok befejeződésével a teljes területet rekultiválni kell.

Havária

A talaj, illetve a talajvíz szennyeződésére elsősorban haváriákkal kapcsolatban kell számítani az üzemeltetőnek. Havária esemény bekövetkezhet a szállított áruk helytelen csomagolásából, kezeléséből, közlekedési balesetkből, építés során bekövetkező eseményektől, valamint természeti katasztrófáktól. Előírás szerinti üzemvitel esetén nem valószínű, de előfordulhat (pl. helytelen rakodás, hibás csomagolás következményeképp), hogy a teherszállító vonatokon fuvarozott anyagokból a pályára, illetve a földtani közegre is jut. Az esetleges havária eseményekre (olaj, vagy üzemanyag szivárgás, gépborulás stb.) való felkészülés a kárelhárítás általános eszközállományának (szivárgásmentes konténer, lapát, burkolt területek esetében adszorbens anyag) készenlétben tartásával oldják meg az üzemeltetők. Az üzemszerű működés esetén a teherárak kiszóródása vagy kiömlése nem következhet be, így a földtani közeg, illetve a felszín alatti víz elszennyeződésének kockázata minimális.

Üzemelés időszakában amennyiben haváriák esetén hulladékok, elfolyások keletkeznek, a talajra kerülő anyagok minőségétől függően azokat semlegesítik a szakemberek. Az eltakarításra, illetve semlegesítésre a MÁV Zrt.-nek külön szervezeti egysége van, a Vasúti Vegyi Elhárító Szolgálat (VVESZ). A VVESZ felkészült a veszélyes anyagok által okozott baleseti helyzetek és károk felszámolására, melyhez rendelkezik megfelelő technikai és személyi feltételekkel. Havária esetekre a kivitelezőnek, majd üzemelés során a kezelőnek megfelelő havária tervvel kell rendelkeznie.

Kármentesítés

A felszámolni tervezett vasúti pálya kavicságya, illetve a közvetlen alatta elhelyezkedő talajréteg potenciálisan szennyezettnek tekintendő, ezen anyagok további kezelése csak az előírt vizsgálati eredmények birtokában végezhető.

A tervezési terület környezeti kármentesítéssel két helyszínen is érintett. Az egyik kármentesítési helyszín az 5. szakasz területére esik, a 60+00 – 69+00 hm. szelvény közötti részterületre, a Budapest XVIII. kerület Ipacsfa utca 19. szám (140018/3 hrsz.) alatti ingatlan területére és környezetére. Fenti ingatlan közvetlenül szomszédos a tervezett vasúti korszerűsítési beruházással, és a területén a Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/01484-11/2021. számon módosított PE-06/KTF/769-1/2018. számú határozata alapján beavatkozás végzése és beavatkozás alatti kármentesítési monitoring folytatása szükséges.

A másik kármentesítési helyszín a tervezett beruházás 12. szakaszán, a 234+00 – 248+00 hm. szelvény közötti részterületen található, az Ócsa 0278/3 és 0278/4 hrsz. alatti ingatlanokon, a volt katonai üzemanyagbázis telephelyén és annak környezetében. A kármentesítéssel érintett ingatlanok közvetlen szomszédosak az adott szakaszon tervezett vasúti fejlesztés területével, és a vasúti töltés környezetében kiépített kármentesítési vízeléstményekkel. Az Ócsa 0278/4 hrsz. alatti ingatlanon rétegvíz tekintetében a Pest Megyei Kormányhivatal a PE-06/KTF/1745-8/2017., PE-06/KTF/1976-12/2018., PE-06/KTF/1890-12/2019. és PE-06/KTF/01390-14/2020. számokon módosított, PE/KTF/2470-35/2016. számú határozata alapján, míg talajvíz tekintetében a PE-06/KTF/1890-27/2019. számú határozata alapján beavatkozás végzése és beavatkozás alatti kármentesítési monitoring végzése van folyamatban.

A tervezett vasúti fejlesztés során, a fent hivatkozott szakaszokon az építési bontási munkálatok és a földmunkák végzése esetén szennyezett feltöltés vagy szennyezett talaj jelenlétével kell számolni, és a földmunkák során a kármentesítési határozatokban foglalt előírásoknak megfelelően kell eljárni.

Táj- és természetvédelem

A tervezett beruházás a rendelkezésre álló információk, a környezeti hatásvizsgálati dokumentációban foglaltak alapján az alábbiak szerint érint természetvédelmi oltalom alatt álló területeket:

Országos jelentőségű védett természeti területek:

A beruházás közvetlenül határos az Ócsai Tájvédelmi Körzet területével, amely az *Ócsai Tájvédelmi Körzet védettségének fenntartásáról szóló 138/2007. (XII.27.) KvVM rendelet* (a továbbiakban: R.) alapján országos jelentőségű védett természeti területnek minősül.

Az **R. 3. §-a** szerint: „*A védettség indoka és célja a terület természetes élőhelyeinek (turjános láprétek, zombékos nádasok, mocsári és lápi társulások, égerlápok, fűzesek stb.), növénytársulásainak, az itt található védett és fokozottan védett növény- és állatfajoknak a megőrzése, a földtani- és felszínalaktani természeti értékek, kultúrtörténeti értékek, valamint a jellegzetes tájképi adottságok megóvása.*”

Natura 2000 területek:

A beruházás továbbá az *európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet* (a továbbiakban Nkr.), valamint az *európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészletekről szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet*:

- 5. számú melléklet 5.51. pontja alapján a Turjánvidék elnevezésű, HUDI20051 azonosítószámú, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési, Natura 2000 területet érinti, illetve az
- 5. számú melléklet 8.28. pontja alapján a Nagynyíri-erdő elnevezésű, HUKN20006 azonosítószámú, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési, Natura 2000 területre hatással van, mivel annak 100 m-es körzetében megtalálható.

Az **Nkr. 4. § (1) bekezdése** alapján „*a Natura 2000 területek lehatárolásának és fenntartásának célja az azokon található, az 1-3. számú mellékletben meghatározott fajok és a 4. számú mellékletben meghatározott élőhelytípusok kedvező természetvédelmi helyzetének megőrzése, fenntartása, helyreállítása, valamint a Natura 2000 területek lehatárolásának alapjául szolgáló természeti állapot, illetve a fenntartó gazdálkodás feltételeinek biztosítása*”.

A HUDI20051 azonosítószámú, Turjánvidék elnevezésű, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési, Natura 2000 terület:

Közösségi jelentőségű élőhelytípusok: 6410 Kékperjés láprétek meszes, tözeges vagy agyagbemosódásos talajokon (*Molinion caeruleae*), 6440 Cnidion dubii folyóvölgyeinek mocsárrettjei, 6510 Sík- és dombvidéki kaszálóréték (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*), 91F0 Keményfás ligeterdők nagy folyók mentén Quercus robur, Ulmus laevis és Ulmus minor, Fraxinus excelsior vagy Fraxinus angustifolia fajokkal (*Ulmion minoris*)

Kiemelt közösségi jelentőségű élőhelytípusok: 6260 Pannon homoki gyepek, 91E0 Enyves éger (*Alnus glutinosa*) és magas kőrös (*Fraxinus excelsior*) alkotta ligeterdők (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*), 91N0 Pannon homoki borókás-nyárasok (*Junipero Populetum alba*)

Közösségi jelentőségű állatfajok: lápi póc (*Umbra krameri*), vágó csík (*Coebitis taenia*), magyar futrinka (*Carabus hungaricus*), nagy hiscincér (*Cerambyx cerdo*), ezüstsávós szénalepke (*Coenonympha oedippus*), magyar tarsza (*Isophya costata*), réti csík (*Misgurnus fossilis*), szivárványos ökle (*Rhodeus sericeus amarus*), vérfő boglárka (*Maculinea teleius*), szarvas álganéjtűró (*Bolbelasmus unicornis*) Kiemelt közösségi jelentőségű állatfajok: rákosi vipera (*Vipera ursinii rakosiensis*)

Közösségi jelentőségű növényfajok: csengettyővirág (*Adenophora lilifolia*), homoki niszzirom (*Iris humilis* subsp. *arenaria*), homoki kikerics (*Colchicum arenarium*)

A HUKN20006 azonosítószámú, Nagynyíri-erdő elnevezésű kiemelt jelentőségű természetmegőrzési, Natura 2000 terület:

Jelölő élőhely: 9110 (eurosibériai erdőssztyepp-tölgyesek)

Jelölő növényfajok: *Colchicum arenarium* (homoki kikerics), *Iris humilis* ssp. *arenaria* (homoki niszzirom).

Az Nkr. 10. § (1) bekezdése szerint „Olyan terv vagy beruházás elfogadása, illetőleg engedélyezése előtt, amely nem szolgálja közvetlenül valamely Natura 2000 terület természetvédelmi kezelését vagy ahhoz nem feltétlenül szükséges, azonban valamely Natura 2000 területre akár önmagában, akár más tervvel vagy beruházással együtt hatással lehet, a terv kidolgozójának, illetőleg a beruházást engedélyező hatóságnak – a tervvel, illetve beruházással érintett terület kiterjedésére, az érintett területnek a Natura 2000 területhez viszonyított elhelyezkedésére, valamint a Natura 2000 területen előforduló élővilágra vonatkozó adatokra figyelemmel – vizsgálnia kell a terv, illetve beruházás által várhatóan a Natura 2000 terület jelölésének alapjául szolgáló, az 1–4. számú mellékletben meghatározott fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére gyakorolt hatásokat.”

Az Nkr. 10. § (2) bekezdése szerint: „Amennyiben az (1) bekezdés szerinti vizsgálat alapján a tervnek, illetve beruházásnak jelentős hatása lehet, hatásbecslést kell végezni.”

Az Nkr. 10. § (3) bekezdése szerint: „A terv kidolgozója, illetve a beruházó a 14. számú mellékletnek megfelelően hatásbecslési dokumentációt készít, amely alapján a hatásbecslést a természetvédelmi hatóság végzi. A hatásbecslési dokumentációt a környezetvédelmi, természetvédelmi és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló jogszabály alapján a természetvédelem szakterület megfelelő részterületén szakértői jogosultsággal rendelkező szakértő is elkészítheti.”

A fentiek szerint a tervező elkészítette a Turjánvidék és a Nagynyíri-erdő kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területek esetében a Natura 2000 hatásbecslési dokumentációkat és csatolta a környezeti hatásvizsgálati dokumentációhoz.

A nyomvonal érinti továbbá a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvényben meghatározott Országos Ökológiai Hálózat valamennyi elemét (magterület, ökológiai folyosó, pufferterület), illetve annak hatásterületén belül található:

- a Dabasi Pusztatemplom-domb helyi jelentőségű védett természeti terület: Dabas Város Önkormányzata Képviselő-testületének 33/2018. (XII.17.) önkormányzati rendelete,
- a Mária-kápolna rétje helyi jelentőségű védett természeti terület: Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének 8/2002. (II.11.) önkormányzati rendelete, valamint
- a Felsőlajosi bakterház egyedi tájérték.

A területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI.14.) MvM rendelet alapján a vasúti nyomvonal Pest megye területén belül Ócsa, Inárcs és Kakucs, Bács-Kiskun megye területén belül Kecskemét esetében érint országos jelentőségű tájképvédelmi területet.

A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció táj- és természetvédelmi megállapításai:

1. Védett, fokozottan védett növényfajok

A terepi felmérések során 17 természetvédelmi oltalom alatt álló növényfaj (1 fokozottan védett, 16 védett státuszú) állományba került elő a tervezés szakaszán és az azzal határos élőhelyeken, amelyek az alábbiak:

báránypirosító (*Alkanna tinctoria*), budai imola (*Centaurea scabiosa subsp. sadleriana*), csikófark (*Ephedra distachya*), fehér zászpa (*Veratrum album*), fekete kökörcsin (*Pulsatilla nigricans*), homoki árvalányhaj (*Stipa borysthénica*), homoki bakszakáll (*Tragopogon floccosus*), homoki csüdfű (*Astragalus varius*), homoki fátyolvirág (*Gypsophila arenaria*), homoki imola (*Centaurea arenaria*), homoki nőszirm (*Iris arenaria*), homoki varjúháj (*Sedum urvillei subsp. hillebrandtii*), hússzínű ujjaskosbor (*Dactylorhiza incarnata*), kései szegű (*Dianthus serotinus*), pusztai árvalányhaj (*Stipa pennata*), rákosi csenkesz (*Festuca wagneri*), tőzegpáfrány (*Thelypteris palustris*). További 1 védett faj (mocsári sisakoskosbor) ismeretes a tervezési területről, amely a terepi vizsgálatok során nem került elő, de az illetékes természetvédelmi kezelő biotikai adatbázisában szerepel.

Botanikai szempontból a leginkább kritikus szakasznak a 441-452 hm. szelvények közötti, Pest megyében levő szakasz tekinthető, ahol a védett és fokozottan védett növényfajok közvetlenül a vasút töltése melletti homoki gyepeken találhatók.

2. Emlősök

A tervezési területről az alábbi védett fajok kerültek elő: keleti sün, közönséges vakond, mezei és erdei cickány, mókus, menyét, hermelin rőt koraidenevér, szoprán törpedenevér, szőröskarú denevér, durvavitorlájú törpedenevér/fehérszélű törpedenevér.

Az Ócsai Tájvédelmi Körzet területén található, sínhez legközelebbi erdőtagokban, illetve a Duna-völgyi-őcsatorna és a vasút keresztezésénél célzott denevérfelmérést végeztek. A rőt korai denevérek általánosan előfordulnak az erdei élőhelyeken, különösen a ziverebb részekben. Ez a felmérés során is igazolódott, hiszen függönyhálóval és detektorral is sikerült rögzíteni a faj jelenlétét. Említésre méltó továbbá a szoprán törpedenevérek tömeges előfordulása. Kimondottan jó erdei élőhelyekre jellemző a faj. A felmérés során megfogott vemhes nőstény bizonyítja, hogy szaporodó kolóniák is vannak a terület közelében. A felmérés során a szőröskarú denevérek egyedei is sikeresen detektálásra kerültek. A faj nem általánosan fordul elő, megfigyelése, pontos regisztrálása ritkán sikerül és az élőhelyek jó minőségét jelzi. A vizsgálat során Myotis-fajok jelenlétét, illetve fokozottan védett vagy Natura 2000-es jelölő denevér fajokat nem sikerült kimutatni. A Natura 2000-es site területén az előfordulásuk biztosra vehető más élőhelyekről származó adatok alapján, de a felmérés vasút melletti sávjában a vizsgálat során nem fordultak elő.

3. Madarak

A tervezési területről 83 természetvédelmi oltalom alatt álló madárfaj került detektálásra, amelyből 5 fokozottan védett fajnak (fehér és fekete gólya, gyurgyalag, nagy kócsag, szalakóta) minősül. A dokumentációban felsorolt fajlistában a területen és annak hatásterületén fészkelőként 51 madárfajt jelöltek meg.

A fokozottan védett fehér gólya és gyurgyalag több helyszínen fészkel mindkét érintett megyében a nyomvonalától számított 500 m-en belül, ahonnan táplálkozni járnak a vasúti sínek menti élőhelyekre. A szalakóta 1 egyede került észlelésre Örkény külterületén (Pest megye), amely a sínek menti dróton ülve vadászott. Nagy kócsag táplálkozó egyedeit több helyen lehetett detektálni a sínek mentén lévő gyepeken mindkét megyében, míg fekete gólyából (ezek pl. az Ócsai TK erdeiben költenek) 1 pl. táplálkozott szintén sín menti gyepeken a Dunavölgyi-őcsatorna mentén (Pest megye).

4. Kétéltűek, hüllők

A fejlesztéssel érintett nyomvonalat keresztező vízfolyások, illetve a közeli tavak vizében az alábbi hüllő és kétéltű fajok szaporodnak mindkét megyében: fürge, homoki, zöld és faligyík, vízi és rézsikló, kecskebéka fajkomplex, zöld levelibéka, zöld és barna varangy, vöröshasú unka, dunai tarajosgöte.

5. A létesítés és üzemelés hatásai

A tervezett beruházás részelemei teljes egészében már eddig is használt földutakon, szervizutakon vagy eddig is használt szántókon elérhetők, így külön szállító utak létrehozása nem valósul meg. A Budapest-Ócsa között tervezett kétvágányúsítás jelent új területi igénybevételt. Új organizációs utak létrehozását nem tervezik, csak MÁV telekhatáron belül. Átmeneti hatásként a kimozgatott talajmennyiség átmeneti elhelyezése jelentkezik.

A beruházás változatos élőhelyi környezetben valósul meg, így a védett és fokozottan védett fajok potenciális hatásviselői a fejlesztéseknek. Az érintett védett növények élőhelye megszűnik, így ezen

növények áttelepítéséről gondoskodni szükséges a munkálatok megkezdése előtt. Az élővilág többlet igénybevétele nem valósul meg az átépítés során, mivel a beruházás már eddig is a vasúti közlekedés által igénybe vett nyomvonalakon, azok közvetlen környezetében (pl. utátjárók átépítése) valósulna meg. Új élőhelyek igénybevétele Budapest-Ócsa között a kétvágányúsítás során történik, a jelenleg is használt nyomvonal kerül felújításra, a betervezett nyomvonal-korrekciók nem érintenek védendő természeti élőhelyeket. Az átépítésekkel érintett területek (utátjárók) jellemzően degradáltak, nem természetes élőhelyek.

A létesítéstől származó zavarás enyhének tekinthető, mivel a már jelenleg is rendszeresen használt földutak környezetében vagy a vasúti közlekedés által rendszeresen használt vasúti pálya mentén fognak a munkák megvalósulni. Tekintettel arra, hogy a földutakon járó munkagépek, illetve a vonatok eleve egyfajta zavarási szintet képviselnek, az érintett védett fajok szempontjából ez nem jelenti a zavarás érdemi szintemelkedését. Az érintett védett madárfajok zöme (pl. tövisszűrő gébics, amelyek a vasút környezetében, pl. bokrosokban fészkelnek) a tervezett beruházás felszínalakítást igénylő megvalósításának előírt időszakában már vonulásban lehet, így már nem használja a területeket. A teelől, táplálkozó fajok jelenléte csökkenhet átmenetileg a munkaterületek közvetlen környezetében.

Az építkezés során fokozottan védett vagy kiemelt jelentőségű taxonok, élőhelyek a rendelkezésre álló információk alapján kis területen szenvednek károsodást, az előírtak szerint megvalósított munkák esetében az élővilágra kifejtett hatás enyhe.

A dokumentációban foglaltak alapján az üzemeléstől származó hatások számottevően nem növekednek a korábbiakhoz képest. Potenciális veszélyforrás a sebességnövelésből adódó ütközésveszély, valamint a vasúti légvezetékek okozta áramütések. A hatások csökkenthetőek megfelelő előírások betartásával.

A Natura 2000 hatásbecslési dokumentációk megállapításai:

1. Turjánvidék elnevezésű, HUDI20051 azonosítószámú, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési, Natura 2000 terület. (közvetlenül érintett és határos is)

A fejlesztéssel érintett, meglévő vasúti pálya a Natura 2000-es terület közvetlen határán helyezkedik el a jobb oldalon a 232-282 hmsz-ek között, illetve keresztezi a vizsgált Natura 2000 területet a 328-334 hmsz. között.

A vizsgálatok alapján a beruházás az alábbi jelölő élőhelyekre van hatással:

- 6260 Pannon homoki gyepek
- 6410 Kékperjés láprétek
- 6440 Ártéri mocsárrétek
- 91E0 Puhafás ligeterdők, éger-és kőrsligetek, illetve láperdők

A megnevezett Natura 2000 jelölő élőhelyek a projekt megvalósítása során a 277+00 – 279+50 hmsz között jobb oldalon, valamint a 331+50 – 333+50 hmsz. között mindkét oldalon érintettek.

A 6260 Pannon homoki gyepek élőhely a nyomvonalszakasz közvetlen hatásterületén belül nem fordul elő, de 100 m-en belül jelen van. A jelölő élőhelyre negatív hatás nem várható.

A 6410 Kékperjés láprétek élőhely a nyomvonalszakasz közvetlen hatásterületén belül nem fordul elő, de 100 m-en belül jelen van. A jelölő élőhelyre negatív hatás nem várható.

A 6440 Ártéri mocsárrétek élőhely a nyomvonalszakasz közvetlen hatásterületén belül, a sínek mellett előfordul. A jelölő élőhelyre átmeneti negatív hatás, időszakos zavarás, kis mértékű, populáció egészét nem érintő negatív hatás várható.

A 91E0 Puhafás ligeterdők, éger-és kőrsligetek, illetve láperdők élőhely a nyomvonalszakasz közvetlen hatásterületén belül nem fordul elő, de 100 m-en belül jelen van. A jelölő élőhelyre negatív hatás nem várható.

A dokumentáció alapján a tervezett munkálatok illetékes természetvédelmi kezelő által kért módon történő megvalósulása esetén a közvetlenül érintett jelölő élőhelyre gyakorolt hatóságok minimálisra csökkenthetőek.

A vizsgálatok alapján a beruházás jelölő fajokra nincs hatással. Sem a felmérések eredményeiből, sem a természetvédelmi kezelő adatbázisából nem ismertek jelölő fajok előfordulási adatai az érintett szakasz 250 m-es hatásterületén belül.

2. Nagynyíri-erdő elnevezésű, HUKN20006 azonosítószámú, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési, Natura 2000 terület. (nyomvonalszakasz hatásterületén belül található, de közvetlenül nem érintett)

A tárgyi Natura 2000 terület a nyomvonal 725-726 hmsz-ei között található annak 100 m-es környezetében. A tárgyi beruházás jelölő élőhelyet nem érint, továbbá az elvégzett vizsgálatok, illetve az illetékes természetvédelmi kezelő adatbázisa alapján a nyomvonal 250 m-es hatásterületén belül jelölő faj sem került detektálásra. Tekintettel arra, hogy sem jelölő élőhely, sem jelölő faj nem érintett a tervezett tevékenységgel, így azokra negatív hatás sem várható. A Natura 2000 területre vonatkozó hatások, mint pl. a kiporzás megfelelő előírások betartása mellett csökkenthető.

A területileg illetékes természetvédelmi kezelők nyilatkozatai

A Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság DINPI/5995-1/2022. ügyiratszámú kezelői nyilatkozatában a tervezett beruházás kapcsán felhívta a természetvédelmi hatóság figyelmét a benyújtott dokumentációban tapasztalható hiányosságokra. A természetvédelmi hatóság a BK/KTF/06885-95/2022. iktatási számon tényállás tisztázására hívta fel a VIBROCOMP Kft.-t. A tényállás tisztázását követően a DINPI a DINPI/5995-4/2022. és a DINPI/5995-5/2022. számú nyilatkozatával egészítette ki a korábbi nyilatkozatában foglaltakat.

A természetvédelmi hatóság rendelkezésére álló DINPI nyilatkozatokban szereplő információkat, előírás-javaslatokat figyelembe vette az előírások meghozatalakor.

A Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatóság ÁLT/2250-2/2022. ügyiratszámú kezelői nyilatkozatában a tervezett beruházás kapcsán előírások megtételére tett javaslatot. A természetvédelmi hatóság ezen előírásokat a rendelkező részben foglaltak szerint figyelembe vette.

A Pest Megyei Kormányhivatal szakvéleménye

A DINPI beruházásra vonatkozó nyilatkozatai alapján a Pest Megyei Kormányhivatal a PE-06/KTF/23326-7/2022. számon adott szakvélemény, amelyet a természetvédelmi hatóság a rendelkező részben foglaltak szerint figyelembe vett.

*

Tekintettel arra, hogy a tervezett tevékenység a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 8/A. § (1) bekezdés alapján a **Pest Megyei Kormányhivatal**, mint környezetvédelmi (és természetvédelmi) hatóság illetékességi területét is érinti, így az Ákr. 25. §-a alapján, a tárgyi ügy kapcsán, hatóságunk a 2022. október 12. napján kelt, **BK/KTF/06885-19/2022.** számú levelével, majd a hivatkozott megkeresést követően a meghatalmazás alapján eljáró VIBROCOMP Kft. által 2022. október 13., 2022. november 10., 2022. november 18., 2022. november 24. és 2022. december 6. napján küldött hiánypótlásra és tényállás tisztázásra vonatkozó válaszaira, a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság DINPI/5995-1/2022., DINPI/5995-4/2022. és DINPI/5995-5/2022. számú nyilatkozataira, továbbá az eljárás során tett, a Pest Megyei Kormányhivatal illetékességi területét érintő szóbeli és írásbeli észrevételekre tekintettel, a 2022. december 7. napján kelt, **BK/KTF/06885-115/2022.** számú levelével az illetékességi területére vonatkozó nyilatkozat iránt megkereste a **Pest Megyei Kormányhivatalt**, valamint a **BK/KTF/06885-20/2022.** számú levelével, majd a fent hivatkozottakra tekintettel a 2022. december 7. napján kelt, **BK/KTF/06885-116/2022.** számú levelével a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdés és 5. sz. melléklet I. táblázat B oszlopában meghatározott hullagazdálkodási szakkérdés tekintetében, mint **hulladékgazdálkodási hatóságot is megkereste a Pest Megyei Kormányhivatalt, amely** környezetvédelmi (és természetvédelmi) hatóságként és hulladékgazdálkodási hatóságként **PE-06/KTF/23326-7/2022 számon** az alábbi szakvéleményt adta (melyet hatóságunk az előírások megtétele során figyelembe vett):

*„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztályára (a továbbiakban: BKMKH KTHF) az NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt. (1027 Budapest, Horvát utca 14-26.) megbízásából a VIBROCOMP Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. (1118 Budapest, Bozókvar utca 12.) által benyújtott, a **Kőbánya-Kispest (bez.)** –*

Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítésére vonatkozó 131/2021. témaszámú környezeti hatástanulmány és kiegészítései (a továbbiakban együttesen: Dokumentáció), alapján a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet] szerint folyamatban lévő környezeti hatásvizsgálati eljárás ügyében a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya (a továbbiakban: Környezetvédelmi Hatóság; hulladékgazdálkodási hatáskörben: Hulladékgazdálkodási Hatóság; természetvédelmi hatáskörben: Természetvédelmi Hatóság) az alábbi szakvéleményt adja.

A Környezetvédelmi Hatóság a Dokumentáció alapján a Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának megvalósításához – Pest Megye illetékességi területét érintő szakaszon – hozzájárul.

A Környezetvédelmi Hatóság a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 5. § (2) bekezdésének cc) pontja alapján a fentiekkel egyidejűleg **megállapítja, hogy a tervezett beruházás Pest megye területén a létesítés helye szerinti településrendezési eszközökkel csak részben van összhangban, azonban az összhang legkésőbb a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig megteremthető.**

A Környezetvédelmi Hatóság felhívja a figyelmet, hogy **a kizáró okot a kivitelezési tevékenység megkezdéséig meg kell szüntetni.**

*

A Környezetvédelmi Hatóság az illetékességi területére vonatkozó előírásokat az alábbiak szerint kéri rögzíteni a környezeti engedély rendelkező részében.

1. Zaj-és rezgésvédelmi szempontból:

- 1.1. Tárgyi létesítmény építési engedélyezési eljárása során az engedélyezési dokumentációban be kell mutatni a kivitelezési munkákból származó és a végleges szállítási útvonalak mentén kialakuló zaj- és rezgésterhelés mértékét és a tervezett zaj-, és rezgéscsökkentési intézkedéseket. Határérték feletti zajt okozó építési munkák csak a Környezetvédelmi Hatóság túllépési engedélyének birtokában kezdhetők meg.
- 1.2. Az építési tevékenység során az alábbi zaj- és rezgésvédelmi előírásokat kell betartani:
 - 1.2.1. Az éjszakai (22:00-6:00) megítélési időben a környezeti zajkeltéssel járó munkavégzés és szállítási tevékenység nem végezhető, kivéve, ha az adott munkavégzés különösen indokolt, és az építkezést ellehetetlenítené annak kizárása. Az építés alatti környezetvédelmi tervben meg kell indokolni az adott munkafolyamat szükségességét, továbbá be kell mutatni a munkafolyamatok pontos körét, helyét, időtartamát és környezeti hatásait.
 - 1.2.2. Ahol lehetséges, ott a gépeket és / vagy gépelemeket zajvédelmi szigeteléssel, zajcsökkentő burkolatok kell ellátni, ha az adott munkavégzés 100 méteres környezetében zajtól védendő ingatlan, vagy terület található.
 - 1.2.3. A szállítási útvonalakat a meglévő fő és gyűjtő úthálózat mentén kell kijelölni, a lehető legkisebb zajterhelés megvalósításával.
- 1.3. A tárgyi létesítmény vasúti szakasza mentén található, a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet] 2. §-ban meghatározott területek és építmények zaj elleni védelme érdekében a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet [a továbbiakban: 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet] 3. mellékletében előírt zajterhelési határértékek teljesülését biztosító, a Dokumentációban javasolt vagy ezzel zajvédelmi szempontból egyenértékű műszaki megoldást kell alkalmazni.
- 1.4. A létesítmény forgalomba helyezését irásban be kell jelenteni a Környezetvédelmi Hatóságnak.
- 1.5. Tárgyi létesítmény **forgalomba helyezését követő 30. és 60. napok között zajméréseket kell végezni** annak vizsgálatára, hogy a monitoring pontokon a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. mellékletében szereplő zajterhelési határértékek teljesülnek.
A mérésekről készült vizsgálati jegyzőkönyveket be kell nyújtani a Környezetvédelmi Hatóságra.

Benyújtási határidő: a létesítmény forgalomba helyezését követő 90 napon belül, a környezetvédelmi engedély ügyiratszámára való hivatkozással.

- 1.6. *A tárgyi létesítmény vasúti szakasza mentén található építmények rezgés elleni védelme érdekében a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 5. mellékletében előírt rezgésterhelési határértékek teljesülésének biztosításához a Dokumentációban javasolt vagy ezzel rezgésvédelmi szempontból egyenértékű műszaki megoldást kell alkalmazni.*
- 1.7. *A zajkibocsátási határértékek megállapításának, valamint a zaj- és rezgés kibocsátás ellenőrzésének módjáról szóló 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 4. § (3) bekezdése szerinti módszerrel, **rezgésmérések** alapján készült szakvéleményben kell bemutatni, hogy a tárgyi létesítmény üzemeléséből származó, épületen belüli, emberre ható rezgés a mértékadó vizsgálati helyszíneken teljesíti-e a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 5. melléklete szerinti rezgésterhelési határértékeket.*

A mérésekről készült vizsgálati jegyzőkönyveket be kell nyújtani a Környezetvédelmi Hatóságra.

Benyújtási határidő: a létesítmény forgalomba helyezését követő 90 napon belül, a környezetvédelmi engedély ügyiratszámára való hivatkozással.

3. Levegővédelmi szempontból:

1. *A kivitelezés során az elérhető legjobb technikán alapuló műszaki intézkedések végrehajtásával kell a levegőterhelést megelőzni, illetőleg a legkisebb mértékűre csökkenteni.*
2. *Az építési anyagok szállítását a kiporzást és kiszóródást megakadályozó ideiglenes takarású konténerben, vagy e feltételeket biztosító célgéppel, szállítójárművel, levegőterhelést kizáró módon kell végezni.*
3. *Az építési munkálatok ideje alatt a szabadban végzett anyagtárolást úgy kell kialakítani, működtetni, fenntartani, hogy abból a lehető legkevesebb légszennyező anyag kerüljön a környezetbe.*
4. *A por emisszió csökkentése érdekében a munkaterület rendszeres karbantartásáról és portalanításáról gondoskodni kell, amennyiben szükséges, locsolását biztosítani kell.*

4. Hulladékgazdálkodási szempontból:

1. *A hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény (a továbbiakban: Ht.) 4. §-ában foglaltaknak megfelelően a tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy az a környezetet a lehető legkisebb mértékben érintse, vagy a környezet terhelése és igénybevétele csökkenjen, ne okozzon környezetveszélyeztetést vagy környezetszennyezést, biztosítsa a hulladékképződés megelőzését, a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentését, a hulladék hasznosítását, továbbá környezetkímélő ártalmatlanítását.*
2. ***A kivitelezés (felhagyás) során keletkező talajt a további felhasználás előtt vizsgálni kell a Ht. 2. § (4) bekezdésében foglaltak figyelembe vételével.** Az anyagot szennyezettség esetén, illetve abban az esetben, ha azt nem a kitermelés helyén használják fel, azonosító kód szerint be kell sorolni a hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet [a továbbiakban: 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet] 2. melléklete szerint.*
3. ***Feltöltésre, illetve visszatöltésre kizárólag hulladéknak nem minősülő tiszta ásványi anyag, illetve a Ht. 9. § (1) bekezdésében foglalt hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó feltételek teljesülését igazoló dokumentummal rendelkező, szennyeződésmentes anyag használható fel. A felhasznált anyag eredetét igazoló dokumentumokat, illetve a hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó feltételek teljesülését igazoló dokumentumokat a Környezethasználónak meg kell őriznie.***
4. *Az építési munkálatok/kivitelezés, illetve az üzemeltetés során keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékokat azonosító kód szerint be kell sorolni a 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet 2. melléklete szerint, és a környezet veszélyeztetését kizáró módon, a további kezelés, hasznosítás elősegítése érdekében szelektíven kell gyűjteni a munkálatok organizációs tervében megjelölt munkaterületen belül.*

A hulladékokat további kezelésre csak az adott típusú hulladéokra érvényes hulladékkezelési, hulladékgazdálkodási vagy egységes környezethasználati engedéllyel rendelkező szervezetnek szabad átadni. A kezelési engedély meglétéről a hulladék átadását megelőzően kell meggyőződni. A keletkező hulladékok kezelése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.

5. A kivitelezési munkálatok végzése során figyelembe kell venni az építési-bontási hulladékok kezelésének feltételeit meghatározó, hatályos jogszabály (jelenleg: az építési és bontási hulladék kezelésének részletes szabályairól szóló 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM együttes rendelet [a továbbiakban: 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM együttes rendelet]) előírásait.
6. A keletkező hulladékok átmeneti gyűjtésének céljából létesítendő üzemi vagy munkahelyi gyűjtőhely(ek) kialakítása illetve üzemeltetése során figyelembe kell venni az egyes hulladékgazdálkodási létesítmények kialakításának és üzemeltetésének szabályairól szóló 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet] vonatkozó előírásait.
7. A hulladékok gyűjtőhelyeit egyértelműen jelölni kell. A gyűjtő edényzeteket azonosító címkével kell ellátni.
8. **A kivitelezési munkálatok során keletkezett hulladékok megfelelő kezelését, elszállítását, hasznosítását, illetve ártalmatlanítását igazoló dokumentumokat (veszélyes hulladék esetén az „SZ”-lapokat) be kell nyújtani a Hulladékgazdálkodási Hatóság részére.**
9. A kivitelezési munkálatok, illetve az üzemeltetés során keletkező hulladékok nyilvántartása és az adatszolgáltatás a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről szóló 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet] előírásai szerint végzendő.
10. A tevékenység végzése során bekövetkező rendkívüli eseményekről, a megtett intézkedésekről és azok eredményéről a Hulladékgazdálkodási Hatóságot értesíteni kell.

5. **A felszín alatti vizek és a földtani közeg védelme szempontjából:**

1. A földtani közeg minősége nem veszélyeztethető. Az építési munkálatok, illetve az üzemeltetés során a kockázatos anyagokkal kapcsolatban be kell tartani a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet] előírásait, és fokozott figyelmet kell fordítani arra, hogy a földtani közeg ne szennyeződjön.
2. A munkagépek üzemanyaggal való feltöltése csak vízzáró burkolatú területen, vagy kármentő tálca használatával végezhető. Amennyiben olaj- vagy üzemanyag elfolyás következik be, azt azonnal a megfelelő anyaggal fel kell itatni. A használt felitató anyagot illetve az esetlegesen kitermelendő szennyezett talajt veszélyes hulladékként kell kezelni.
3. A földmunkák során kitermelésre kerülő, organoleptikusan szennyezettnek ítélt kavicságy, illetve földtani közeg állapotát vizsgálni kell, és azt a minőségtől függően engedélyezett lerakó telepre kell elszállítani, vagy más módon, a jogszabályok betartásával lehet felhasználni.
4. A tervezett beruházás 12. szakaszán, a 234+00 – 248+00 hm. szelvény közötti részterületen közvetlen a vasúti pálya nyomvonala mellett létesített kármentesítési vízelékesítmények műszaki épségét és mintázhatóságát az építési bontási munkálatok alatt is biztosítani kell.
5. A földtani közeg szennyezettségének észlelése esetén a szükséges környezetvédelmi lépéseket haladéktalanul meg kell tenni, amelyeket a Környezetvédelmi Hatóságnak be kell jelenteni.

6. **Táj- és természetvédelmi szempontból:**

1. Természetvédelmi, botanikai szempontból a leginkább kritikus szakasznak tekinthető 441-452. hmsz. szelvények közötti szakasz kiviteli terveit a későbbiekben a kivitelezésért felelős vállalkozás képviselőjének a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatósággal (a továbbiakban: DINPI) előzetesen egyeztetni kell, az egyeztetésről jegyzőkönyvet kell készíteni. Továbbá a kivitelezés megkezdése előtt a DINPI-t értesíteni kell.
2. A kiviteli terveket műszaki szempontból a védett növények és élőhelyük szükséges minimális igénybevételével kell megtervezni.
3. A tervezési területen lévő országos jelentőségű védett természeti és Natura 2000 területen (főként gyeper, vizes élőhelyen) depóniákat, anyagnyerő helyeket létesíteni, munkagépeket elhelyezni nem lehet, új organizációs utak itt nem létesíthetők, a munkálatok csak a felújítás közvetlen sávját vehetik igénybe, nem veszélyeztethetik, vagy károsíthatják az ott található közösségi jelentőségű és kiemelt közösségi jelentőségű fajokat, illetve élőhely típusokat.
4. A tevékenység során védett és fokozottan védett fajok egyedei nem károsodhatnak.
5. Szállítás, anyagmozgatás csak a meglévő közutakon, mezőgazdasági utakon vagy a vasúti pályán és azok mellett már meglévő organizációs utakon, telephelyeken, depóniáknál történhet, a Natura 2000 területen új nyomvonal nem létesíthető.

6. *Országos jelentőségű védett természeti területen, és Natura 2000 területen a vasúttal párhuzamos földutak nem alakíthatók ki. Ez alól kivétel a Kakucs 0153 hrsz.-ú ingatlan, ami az ingatlannyilvántartás szerint kivett terület és a természetben is földút.*
7. *Az Ócsai TK közvetlenül érintett területein (240-283 hmsz.között) a munkaterületet csak a vasúti pálya északi (bal) oldaláról lehet megközelíteni, minden munkavégzést arról az oldalról kell megvalósítani, illetve a villamosítás oszlophelyeit is a vasút közút felőli oldalán kell kijelölni és létesíteni. Az Ócsai TK területét semmiféle formában nem lehet igénybe venni.*
8. *A 330-335 hmsz.között, Natura 2000 területen az oszlophelyeket a vasúti pálya jobb (nyugati) oldalán kell kijelölni a vasút és a már létező földút között. A vasút bal (keleti) oldalán a Natura 2000 élőhelyet nem lehet igénybe venni.*
9. *A 440-475 hmsz. között az oszlophelyeket a vasút északi (bal) oldalán kell kialakítani, azonban a 442-452 hmsz. között végzett bármilyen jellegű munkák esetében csak és kizárólag természetvédelmi szakértő és/vagy természetvédelmi őr jelenlétében végezhető munkák. Az oszlophelyek kijelölése során is ennek kell érvényesülnie a védett és fokozottan védett növények megóvása érdekében.*
10. *A 446 - 451 hmsz. között, olyan műszakilag kivitelezhető megoldást (meredekebb rézsű, burkolt vízelvezető árok, stb.) kell alkalmazni, amely biztosítja, hogy a fokozottan védett csikófark (*Ephedra distachya*) egyedei ne károsodjanak. A kivitelezési munkák ideiglenesen sem érinthetik a csikófark egyedek élőhelyét, védelmük érdekében azokat jól láthatóan körül kell határolni (pl. mobil kerítés, szalagozás) a munkálatok során.*
11. *A vasút mellett a 446 - 451 hmsz. között a fokozottan védett faj élőhelyét érintően tervezett út nem alakítható ki.*
12. *Az Országos Ökológiai Hálózat Ökológiai folyosójának (441+30 – 443+70) és pufferterületének (438+50 – 450+30) érintettsége miatt a kábel elhelyezését, a sínpárhoz közel, zárt csatornában aknás elhelyezéssel kell megoldani.*
13. *Az Ócsai Tájvédelmi Körzet területén épített elemek nem kerülhetnek elhelyezésre, a védett természeti területen, a vasúttól délnyugatra csak földmedrű vízelvezető árok alakítható ki, a vasúthoz kapcsolódó más műszaki létesítmény nem létesíthető.*
14. *A rézsűk erózió elleni védelmének biztosítására mérnökbiológiai módszerek alkalmazását kell előtérbe helyezni – elsősorban őshonos fajokból álló gyepesítéssel és cserjetelepítéssel.*
15. *A vasút felújítása során az Ócsai Tájvédelmi Körzet vasúttól délnyugatra eső területéből csak a tervezett földárok által érintett terület vehető igénybe, a munkavégzés során depónia, megközelítési út, egyéb, a kivitelezést szolgáló terület a vasúti pályától délnyugatra a védett természeti területen nem létesíthető.*
16. *A vasútvonal felsővezeték-rendszerét úgy kell kialakítani, hogy a madarak áramütés veszélye minimálisra csökkenjen. A kiépítendő felsővezeték oszlopcsúcs távolságát a vezeték távtartótól olyan messze kell helyezni, hogy a legnagyobb ragadozó madarak szárnya se érhesen hozzá a távtartóhoz, vezetékhez fel- vagy leszállás során. A területen előforduló, rendszeresen oszlopra ülő, legnagyobb szárnyfesztávolságú (max. 220 cm) madarak a fehér gólyák (fokozottan védett, Natura 2000 jelölőfajok, amelyek fészkelnek a vasút mentén), hozzájuk kell igazítani a méreteket. Ez a védelmi intézkedés kiváltható olyan műszaki megoldás alkalmazásával, amely eléri a kívánt célt, a védett madarak áramütésének elkerülését. Az alkalmazni kívánt műszaki megoldásokat még a tervezési fázisban egyeztetni szükséges a DINPI-vel, a Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatósággal és a Természetvédelmi Hatósággal.*
17. *Vasúti térvilágítás állomási területen belül, közvilágítás pedig települési belterületen belül létesíthető.*
18. *Az országos védettséget élvező Ócsai Tájvédelmi Körzet, mint védett rovaroknak, lepkéknek és az ezeket fogyasztó védett denevéreknek élőhelyet adó természetközeli élőhely 500 m-es környezetében (240-283 hmsz.között) tervezett felújításoknál az újonnan kialakításra kerülő kültéri világítás a védett erdő felé nem sugározhat fényt, abban az irányban árnyékoló bűrákkal kell ellátni a lámpatesteket, továbbá a lehető legkisebb (jogszabályban meghatározott minimum) megvilágítást kell biztosítani.*
19. *Fásításokra kizárólag termőhelynek megfelelő, őshonos fafajok alkalmazhatóak.*
20. *A munkálatokat a védett és Natura 2000 területeken kizárólag napkeltétől, napnyugtáig lehet végezni.*
21. *A munkát végző gépeket olyan műszaki állapotban kell tartani, hogy elkerülhető legyen a meghibásodás és az abból eredő olajszivárgás. Amennyiben mégis olajszivárgás történne, a gépkezelő köteles a szennyezett talajt haladéktalanul eltávolítani a védett természeti és Natura 2000 területről és köteles a szennyeződés tényét a természetvédelmi kezelőnek haladéktalanul bejelenteni.*
22. *A védett természeti és Natura 2000 területek állapotát veszélyeztető műszaki javítások (pl. olajcsere, hidraulika csőcsere, stb.) védett természeti területen nem végezhetőek, gépek nem tárolhatóak.*

23. *A munkagödröket reggelente ellenőrizni kell, az esetlegesen bekerült kisemlősöket, hullóket, kétéltűeket ki kell emelni és szabadon kell engedni.*
24. *A létesítés előtt esetlegesen szükségessé váló fa és cserje kivágást, jelentősebb gallyazást vegetációs időszakon (szeptember 1. – március 31.) kívülre kell tervezni.*
25. *A vegetációs időszakban esetlegesen szükségessé váló növényzetirtást a védett madárfajok védelme érdekében a DINPI szakembereivel a helyszínen egyeztetni kell.*
26. *Az idős fák kivágását lehetőség szerint vegetációs időszakon kívül, de a denevér betelepítés előtti időszakon kívül kell végezni. Az idős fák kivágásának időpontját egyeztetni kell a DINPI szakembereivel.*
27. *A kivágások alkalmával denevér mentésben járatos szakember folyamatos jelenlétéről kell gondoskodni. A fakivágás után meg kell vizsgálni az idősebb odvas fákat és az esetlegesen előforduló denevérkolóniák mentése érdekében szükség esetén gondoskodni kell az áttelepítésről.*
28. *Fedetlen bekötőcsatorna (vízelvezető árok) burkolása esetén a kétéltűek, hullók és kisemlősök csapdázódása elkerülése érdekében függőleges vagy közel függőleges falú árokburkolás kialakítása nem elfogadható.
Amennyiben vízelvezető árok burkolása csak függőleges falú kialakítással valósítható meg, úgy legalább 25 méterenként 1 méter szélességben szükséges olyan enyhe hajlásszögű falú mederszelvény kialakítás (pl. önbeálló földmedrű szakasz, vagy maximum 45'-os hajlásszögű mederfal burkolás és érdes felület kialakítás) ami az esetlegesen csapdázódott kétéltűek és kisemlősök számára a menekülést lehetővé teszi.*

*

A Környezetvédelmi Hatóság az illetékességi területére vonatkozó indokoló részt az alábbiak szerint kéri rögzíteni a környezetvédelmi engedélyben.

INDOKOLÁS

A BKMKGH KTHF a tárgyi ügyben 2022. október 12. napján megkereste a Környezetvédelmi Hatóságot, hogy az illetékességi területére vonatkozó tájékoztatást megadja.

*Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 1. számú melléklet 2.1.26. pont (A 142. számú vasútvonal, Kőbánya-Kispest-Lajosmizse-Kecskemét szakasz rekonstrukciója) és 2. melléklet 9. pont alapján jelen eljárás tárgya **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy**, valamint **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra beruházással összefüggő ügy**.*

A tárgyi beruházás által közvetlen hatásterülettel érintett települések a főváros és két megye illetékességi területét is érintik az alábbiak szerint:

Budapest közigazgatási területéből: X. kerület, XVIII. kerület, XIX. kerület, XX. kerület, XXIII. kerület;
Pest megye közigazgatási területéből: Gyál, Felsőpakony, Ócsa, Inárcs, Kakucs, Dabas, Hernád, Örkény, Táborfalva;
Bács-Kiskun megye közigazgatási területéből: Felsőlajos, Lajosmizse, Kecskemét.

Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 15. § (1) bekezdése értelmében a hatóság a hatáskörébe tartozó ügyben az illetékességi területén, vagy kijelölés alapján köteles eljárni.

A Technológiai és Ipari Minisztérium KMF/40826-3/2022-TIM számú végzésével a tárgyi környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatására a BKMKGH KTHF-et jelölte ki.

*

*Külön-külön az egyes környezeti elemekre és a beruházás egyes környezeti hatásaira vonatkozóan a **következők szerinti értékelést tette a Környezetvédelmi Hatóság**, figyelembe véve a terület igénybevételének nagyságát (beleértve a kapcsolódó műveletek, létesítmények területigényét is), a más természeti erőforrás igénybevételének, illetve használata korlátozásának nagyságát, a tevékenység kapacitásának vagy más méretjellemzőjének nagyságát, a tevékenység telepítése, megvalósítása és felhagyása során keletkező*

hulladék mennyiségét, veszélyességét, kezelhetőségét, a környezetterhelés nagyságát, jelentőségét, a baleset, üzemzavar kockázatának mértékét (különös tekintettel a felhasznált anyagokra és az alkalmazott technológiára), valamint a vonzerőt más jelentős környezeti hatású tevékenységek, létesítmények létesítésére a telepítési hely szomszédságában.

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

Létesítés:

A teljes építkezés időtartama várhatóan több mint 1 év, ezen belül az egyes, zajvédelmi szempontból figyelembe vett szakaszosan megvalósuló építési fázisok tervezett időtartama 1 hónap-1év, illetve 1 hónap vagy annál kevesebb időn belül várható. A vasútépítés főbb zajos munkafázisai a vágánybontás, földmunkák és a vágányépítés.

Az építkezéstől eredő zajterhelés - a felvonulási terület védendő épületekhez való viszonylagos közelsége miatt - egyes vizsgált építési fázisok esetén túllépi a jogszabályban megengedett határértéket.

A várható zajterhelés értékelése alapján javasolt a lakott területek közvetlen környezetében az éjszakai munkavégzés elkerülése.

A szerviz utak, meglévő főutak, ill. részben a vasúti vonal igénybevétele esetén az építési forgalom nem okoz érzékelhető zajszint-növekedést a főutak és összekötő utak melletti lakóterületeken. Az építési szállítás zajvédelmi hatásterülete a tervezési terület határain nem terjed túl.

Üzemelés, zajvédelem:

Vasúti zajterhelés:

A fejlesztések megvalósítását követően a vasúti zajterhelés mértéke a jelenlegi állapothoz képest különböző mértékben csökkenni fog egyes szakaszokon. Ennek oka, hogy a vasúti forgalom növekedése ellenére a sínpályát korszerűsítik, hegesztett sínkapcsolat lesz. Ugyanakkor a tervezési terület menti védendő területek egyes részein megmaradó határérték túllépés következtében zajvédelmi intézkedésekre van szükség.

Kapcsolódó létesítmények:

A vasútfejlesztés keretében az állomás környezetében 20 helyszínen létesül P+R parkoló. A parkolók üzemeléséből származó zajterhelés a legközelebbi védendő épületeknél a vonatkozó zajkibocsátási határértéket nem fogja meghaladni.

A tervezett különszintű útátjáróktól származó közúti zajterhelés a lakóépületeknél nappal 1,5 -9,4 dB-el és éjjel 1,1-12,5 dB-el lépi túl az előírt határértéket. A határértéktúllépés miatt zajvédelmi intézkedésekre van szükség.

Az összekötő út megvalósulása esetén a forgalomváltozással érintett útszakaszok környezetében a Budapest XIX. kerület, Derkovits Gyula u. (Vécsey u. - Malomkő u.), a Budapest XVIII. kerület, Dózsa György u. (Bocskai u. - Bercsényi Miklós u.), a Budapest XVIII. kerület, Nagykőrösi út (Nemes u. - Pamut u.), (Hunyadi János u. - Bethlen Gábor u.) valamint (Igric u. - Gesztenye u.) szakaszán a határértékek túllépésével kell számolni.

Zajvédelmi intézkedések

Vasút:

A lakóépületek védelmére a szükséges zajcsökkentés biztosítása érdekében, az elhelyezést, magassági viszonyokat figyelembe véve, a védendő lakóépületek felőli legszélső vasúti sínpár mellé, a rézsű tetejére zajárnyékoló falakat terveznek elhelyezni.

Közút (Budapest XIX. ker. Vak Bottyán utcai felüljáró, Budapest XVIII. ker. Szálfa utcai aluljáró, Nemes utcai aluljáró):

A Vak Bottyán u. 91. lakóépület esetében a zajárnyékoló fal műszaki okok miatt (útkeresztződés) nem húzható teljes hosszában végig, így a védelem nem elegendő, ezért a Vak Bottyán u. 91. lakóépület esetében passzív zajvédelmi intézkedés indokolt.

A zajvédelmi intézkedések hatására az útátjárók zajárnyékoló fallal ellátott szakaszainak környezetében a zajterhelés nappali és éjjeli időszakban egyaránt 2,5 – 12,5 dB-el csökken.

A jelenlegi zajterheléshez képest a beruházás hatására egyes helyeken a közúti zajterhelés további növekedése miatt zajvédelmi intézkedésként javasoljuk a kritikus helyeken a közúti kopóréteget AC11 (F) kopórétegre (SPBI értéke: 69-70 dB) cserélni.

Passzív védelem:

A tervezett zajárnyékoló falakkal az érintett területen a jelenlegi határérték túllépés jelentős része megszűnik, ugyanakkor a határérték túllépés egyes épületek esetén aktív beavatkozással nem megoldható. Ezeket az épületeket a megfelelő passzív akusztikai védelemmel szükséges ellátni.

Rezgésvédelem:

A jelenlegi állapot vizsgálata:

Vizsgálatok alapozva megállapításra került, hogy a megengedhető rezgésterhelés mértéke a védett épületekben a nappali megítélési időszakban határértékek alatti, míg az éjjeli időszakban két vizsgálati pont esetében határérték feletti terhelés tapasztalható a jelenlegi állapotban. Több mérési pontnál is határérték körüli rezgésterhelés tapasztalható az éjjeli megítélési időtartamra vonatkozóan.

A tervezett fejlesztés megvalósulása melletti állapot vizsgálata:

A vasúti pálya melletti P+R parkolók, illetve útátjárók és az épületek közötti távolság alapján megállapítható, hogy a tervezett építés a meglévő épületek rezgésterhelése szempontjából nem jelent lényeges változást. A tervezett beruházás hatására a meglévő épületekben nem kell kimutatható mértékű rezgésterhelés növekedésre számítani, a rezgés súlyozott egyenértékű gyorsulása továbbra sem fogja meghaladni a 27/2008. (XII. 3.) sz. KvVM–EüM együttes rendelet szerinti határértéket.

Számítások alapján megállapítható, hogy távlatban a vasúti pálya mellett a megengedhető rezgésterhelés mértéke több védett épület esetében is mind a nappali, mind az éjjeli megítélési időszakra vonatkoztatva határérték feletti, ezért adott szakaszokon rezgéscsillapítást terveznek.

A szükséges 5-10 dB(v) rezgéscsökkentés a MÁV által is elfogadott USP (Under Sleeper Pad – keresztaljpapucs) elemek beépítésével megoldható.

Az elvégzett számítások igazolják, hogy az intézkedéseket követően távlatban az előírt követelményértékek a védendő épületek vonatkozásában mind a nappali, mind az éjjeli megítélési időszakokban teljesülnek.

Hatásterület:

A fejlesztés közvetlen zajvédelmi hatásterületének határát a 45 dB isophon görbe jelöli ki.

A fentiek alapján, a rendelkező részben tett előírások maradéktalan betartása esetén a tervezett beruházással szemben zaj- és rezgésvédelmi szempontból kizáró ok nem áll fenn.

A Környezetvédelmi Hatóság zaj- és rezgésvédelmi szempontú előírásait és megállapításait a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet, a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet és a 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet figyelembevételével tette.

Levegővédelmi szempontból:

A Dokumentáció alapján megállapítható, hogy a létesítés során a munkálatokkal, illetve szállítással járó kiporzás, valamint a munkagépek és szállítójárművek által kibocsátott légszennyező anyagok lokálisan jelentkező, időszakos levegőterhelést okozhatnak. Az építés légszennyezése minden esetben ideiglenes és egy-egy szakaszt viszonylag rövid ideig terhel.

Az építési fázisban, átlagos meteorológiai körülmények között a szálló por (PM10) közvetlen hatásterülete a vasút építés estén 145, felsővezeték oszlophelyek kialakítása estén 16, P+R parkolók és felüljáró építése esetén 120, az aluljárók építése esetén pedig 132 méterben határozható meg.

Települések és épületek közelében kiemelten fontos a porszennyezés minimalizálása, amit a munkaterület szükség szerinti locsolásával lehet csökkenteni. Az anyagmozgatás és szállítás során jelentkező levegőterhelést pedig megfelelő műszaki állapotban levő szállítójárművek használatával és a szállított anyag takarásával lehet mérsékelni.

Az építkezés légszennyezéssel terhelt területei várhatóan megegyeznek az építkezés és felvonulás területeivel, illetve ezek közvetlen környezetével. A tapasztalatok alapján megfelelő munkafegyelemmel a lakott területek

határérték feletti terhelése elkerülhető illetve minimalizálható. A hatás átmeneti és az üzembe helyezés után megszűnik.

Az új létesítmény üzemeltetése során levegőterhelés kevésbé lesz jellemző, miután a villamosított vasúton történő szállítás az egyik legtisztább és leginkább környezetbarátabb. Az esetenként szükséges fenntartási, karbantartási munkákhoz köthető munkálatok jelentős levegőterheléssel nem járnak.

Mind az építés mind az üzemelés alatti időszakban havária esemény bekövetkezésének a valószínűsége igen csekély.

Összességében megállapítható, hogy a tervezett munkafolyamatok kismértékű változást okoznak a levegő minőségében, azonban a rendelkező részben tett előírások betartása esetén a tervezett beruházással kapcsolatban levegővédelmi szempontból kizáró ok nem áll fenn.

A Környezetvédelmi Hatóság levegőtisztaság-védelmi szempontú előírásait és megállapításait a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet figyelembevételével tette.

Hulladékgazdálkodási szempontból:

A Dokumentáció részletesen tartalmazza a vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódó kivitelezés, a majdani üzemelés, illetve az esetleges felhagyás során várhatóan keletkező hulladékok fajtáit és becsült mennyiségét.

A vasútvonal fejlesztésével kapcsolatos kivitelezési időszakban nagy mennyiségű építési-bontási hulladék keletkezése várható (nem veszélyes hulladéknak minősülő föld és kövek, beton, aszfalt, ásványi eredetű építőanyag-hulladék, vas és acél hulladék, műanyag, fa, fém csomagolási hulladék, illetve veszélyes hulladéknak minősülő szennyezett csomagolóanyag, törlőkendők, védőruházat, szénkátrányt tartalmazó bitumen-hulladék, újrahasználatra alkalmatlan vasúti talpfa, azbeszttartalmú építőanyag, szennyezett építési-bontási hulladék, szennyezett talaj), melyek kezeléséről, folyamatosan történő elkülönített gyűjtéséről, lehetséges helybeni felhasználásáról vagy elszállítatásáról a kivitelező fog gondoskodni.

Az üzemelés során a normál vasútüzemből származó hulladékok (festékmарadékok, festék por, használt tonerek, elhasznált csapágyzsír, csiszolóvászor, fáradt olaj, műanyag és fém csomagolási hulladék, szórópalackok, festékes csomagolópapír, festékes szűrőpaplan, olajos homok, olajos rongy, elhasznált fékbetétek, elhasznált fénycsövek, danamit műanyag forgács, jármű üveg, elhasznált lengéscsillapító, széncsúszó, gumi tömlő, ólomakkumulátor, papír és karton, elektronikai hulladék, műanyagok, kommunális hulladék) keletkezése várható.

A létesítmény esetleges felhagyása során nagy mennyiségű építési-bontási hulladék keletkezése valószínűsíthető.

A tervezett beruházás megvalósítása, illetve az üzemeltetés, illetve a felhagyás során a keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékok jogszabályi követelményeknek megfelelő gyűjtése, illetve a hulladékok további kezelésének (hasznosítás, ártalmatlanítás) megoldása esetén, valamint a rendelkező részben tett előírások betartása mellett a tervezett beruházás megvalósításával kapcsolatban kizáró ok hulladékgazdálkodási szempontból nem áll fenn.

A Hulladékgazdálkodási Hatóság a hulladékgazdálkodási előírásait és megállapításait a Ht., a 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet, a 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet, a 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet, a 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet, a 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM együttes rendelet és a hulladékgazdálkodási hatóság kijelöléséről szóló 124/2021. (III.12.) Korm. rendelet illetve további, az környezeti hatásvizsgálati Dokumentáció benyújtásakor hatályos jogszabályok alapján tette meg.

A Hulladékgazdálkodási Hatóság a kivitelezési munkálatok során keletkezett hulladékokkal kapcsolatos előírását a Ht. 82. § (1) bekezdése alapján tette meg.

A későbbi tevékenység során a jogszabályváltozásokra figyelemmel, a hatályos rendelkezések betartása szükséges, különös tekintettel az építési és bontási hulladékok vonatkozásában.

A Hulladékgazdálkodási Hatóság feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet szabályozza.

Kármentesítési szempontból:

A tervezett vasúti korszerűsítés Pest megyét érintően vasúti pálya nyomvonal korrekciókból, meglévő állomási- esetleg nyíltvonali vágányok elbontásából, valamint új különsvintű vasúti keresztezések kiépítéséből áll.

A korszerűsítéshez kapcsolódóan a Dokumentációban foglaltak alapján a földtani közegre nézve legnagyobb mértékű káros hatást az építés során munkagépekből, az üzemelés során a vonatokból elcsöpögő olaj fejthet ki, továbbá havária esetén nagyobb mennyiségű üzemanyag-, kenő- vagy hidraulikai olaj elfolyás okozhat talajszennyezettséget.

Az építés során esetlegesen fellépő olajelfolyások megfelelő állapotú és karbantartott munkagépek használatával minimalizálhatóak, a haváriás esetekre történő felkészülés a kárelhárítás általános eszközállományának készenlétben tartásával megoldható.

A felszámolni tervezett vasúti pálya kavicságya, illetve a közvetlen alatta elhelyezkedő talajréteg potenciálisan szennyezettnek tekintendő, ezen anyagok további kezelése csak az előírt kémiai vizsgálati eredmények birtokában végezhető.

A tervezési terület Pest megyei része környezeti kármentesítéssel két helyszínen is érintett. Az egyik kármentesítési helyszín az 5. szakasz területére esik, a 60+00 – 69+00 hm. szelvény közötti részterületre, a Budapest XVIII. kerület Ipacsfa utca 19. szám (140018/3 hrsz.) alatti ingatlan területére és környezetére. Fenti ingatlan közvetlenül szomszédos a tervezett vasúti korszerűsítési beruházással, és a területén a Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/01484-11/2021. számon módosított PE-06/KTF/769-1/2018. számú határozata alapján beavatkozás végzése és beavatkozás alatti kármentesítési monitoring folytatása szükséges.

A Pest megyei részre eső másik kármentesítési helyszín a tervezett beruházás 12. szakaszán, a 234+00 – 248+00 hm. szelvény közötti részterületen található, az Ócsa 0278/3 és 0278/4 hrsz. alatti ingatlanokon, a volt katonai üzemanyagbázis telephelyén és annak környezetében. A kármentesítéssel érintett ingatlanok közvetlen szomszédosak az adott szakaszon tervezett vasúti fejlesztés területével, és a vasúti töltés környezetében kiépített kármentesítési vízeléptetővel. Az Ócsa 0278/4 hrsz. alatti ingatlanon rétegvíz tekintetében a Környezetvédelmi Hatóság a PE-06/KTF/1745-8/2017., PE-06/KTF/1976-12/2018., PE-06/KTF/1890-12/2019. és PE-06/KTF/01390-14/2020. számokon módosított, PE/KTF/2470-35/2016. számú határozata alapján, míg talajvíz tekintetében a PE-06/KTF/1890-27/2019. számú határozata alapján beavatkozás végzése és beavatkozás alatti kármentesítési monitoring végzése van folyamatban.

A tervezett vasúti fejlesztés során a fent hivatkozott szakaszokon az építési bontási munkálatok és a földmunkák végzése esetén szennyezett feltöltés vagy szennyezett talaj jelenlétével kell számolni, és a földmunkák során ennek megfelelően kell eljárni.

Felhívom a figyelmet arra, hogy az Ócsa 0278/3 hrsz. alatti ingatlan területén folytatott kármentesítés a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet III. melléklet 2. táblázat 3. pontja alapján a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Kormányhivatal illetékességébe tartozó kármentesítés, melyről további felvilágosítást a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya tud adni.

A Környezetvédelmi Hatóság kármentesítési szempontú előírásait és megállapításait a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet figyelembevételével tette.

Táj- és természetvédelmi szempontból:

A tárgyi vasútvonal fejlesztésének a Természetvédelmi Hatóság illetékességi területére eső szakasza az Ócsai Tájvédelmi Körzet védettségének fenntartásáról szóló 138/2007. (XII. 27.) KvVM rendeletben [a továbbiakban: 138/2007. (XII. 27.) KvVM rendelet] meghatározott **Ócsai Tájvédelmi Körzet védett és fokozottan védett területét érinti.**

Továbbá érinti az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X.8.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 275/2004. (X.8.) Korm. rendelet] és az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészeletekről szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet] által meghatározott a **HUDI20051 jelű, Turjánvidék elnevezésű kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet** és a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvényben (a továbbiakban: 2018. évi CXXXIX. törvény) kihirdetett **országos ökológiai hálózat magterület, ökológiai folyosó és puffterület övezetét is.**

Az Ócsai TK érintett részén Ócsa közigazgatási területén szántóterületek, illetve a vasutat kísérő degradált fás sáv található, természetvédelmi szempontból értékes élőhely nem található a nyomvonal közvetlen közelében. Ezen a szakaszon nincs adat védett növény- és állatfajok előfordulásáról. Inárcs közigazgatási területén a hatásterület fokozottan védett természeti területet érint. Itt foltokban mocsárrétek és homoki sztyepprétek a vasúttal határosan is előfordulnak.

A Dokumentációban ismertetik a vasúti felsővezeték tervezett kialakítását, az építés során betartandó védelmi intézkedések között pedig szerepel, hogy milyen természetvédelmi szempontoknak kell megfelelnie a felsővezetéknek.

Természetvédelmi, botanikai szempontból a leginkább kritikus szakasznak a 441-452. szelvények közötti, Pest megyében levő szakasz tekinthető, ahol a védett és fokozottan védett növényfajok közvetlenül a vasút töltése melletti homoki gyepekben (élőhelytérképen H5b) található.

A Dokumentáció szerint burkolt árok alkalmazása esetén, a MÁV kérésére tervezett 1:2,5 rézsűvel 2 tő csikófark (*Ephedra distachya*) érintett a vasút korszerűsítés miatt.

A csikófark fokozottan védett faj, mely élettani sajátosságai miatt a DINPI véleménye szerint nem áttelepíthető, az áttelepítés sikeressége erősen kétséges, ezért az állomány megóvásáról a helyszínen kell gondoskodni.

A védett növények előfordulásának környezetében ivkorrekciót terveznek, ezért a kiviteli és organizációs tervek készítése során annak vizsgálata szükséges, hogy a tervezési terület érinti-e a védett növények élőhelyét, megvalósítható-e a felújítás a védett növényegyedek helyszíni megóvásával. A 442-452 hmsz. között bármilyen jellegű munkát csak természetvédelmi szakértő jelenlétében lehet végezni, ezért a munkák megkezdése előtt a természetvédelmi kezelő DINPI-t ezért értesíteni kell, melyet a Természetvédelmi Hatóság jelen véleményben előírt.

Az 1:2,5 rézsű nagy területigénybevételt jelent, ami meredekebb rézsű, vagy támfal alkalmazása esetén csökkenthető, így a fokozottan védett faj egyedeinek a megóvása a helyszínen biztosítható, valamint az élőhelyéül szolgáló homoki sztyepprétek (H5b) igénybevétele is minimalizálható.

A tervezett vonalkábel kialakítása a fokozottan védett faj élőhelyén nem elfogadható. A növény kiterjedt gyökérrendszerrel rendelkezik, melynek károsodása akkor is bekövetkezhet, ha a felszínen látható egyedeket kikerülik. E mellett a fektetésnél a taposási kár sem zárható ki.

Mivel a jelenlegi eljárásban a pontos tervek és területi igénybevételek nem ismertek, azonban jogszabályi előírások alapján a későbbi eljárásokban a Természetvédelmi Hatóság és a természetvédelmi kezelő DINPI nem vesz részt, a 441 – 451 szelvények közötti szakaszra vonatkozóan a Természetvédelmi Hatóság előírásokat tett.

A Dokumentáció szerint a területen előforduló emlősök kimutatása érdekében a Pest megyében található Ócsai Tájvédelmi Körzet területén található, sinhez legközelebbi erdőtagokban, illetve a Duna-völgyi-főcsatorna és a vasút keresztezésénél, célzott denevérfelmérést végeztek 2022. májusban, mivel a Turjánvidék Natura 2000 terület jelölőfajai között denevérek is találhatóak.

A rőt korai denevérek általánosan előfordulnak az erdei élőhelyeken, különösen a vizesebb részekben. Ez a felmérés során is igazolódott, hiszen függőnyhálóval és detektorral is sikerült rögzíteni a faj jelenlétét. Említésre méltó a szoprán törpedenevérek tömeges előfordulása is, amely kimondottan jó erdei élőhelyekre jellemző faj. A megfogott vemhes nőstény bizonyítja, hogy szaporodó kolóniák is vannak a közelben, ezért a tervezett beruházás során, ha idős, odvas fák kivágására kerül sor, akkor a kivitelezési munkák megfelelő

időbeli ütemezésével (téli nyugvó időszakban) mérsékelhető a zavaró hatás, természetvédelmi kár. A fakivágások potenciálisan érinthetnek lakott denevér-odvakat, ezért az idős fák kivágását lehetőség szerint vegetációs időszakon kívül, a denevér betelelés előtti időszakon kívül kell végezni.

A mellékletként csatolt Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció (HUDI20051) megállapításai:

„A jelölő élőhelyekben várható hatások: A fejlesztési terület közvetlen szomszédságában – de a közvetlen hatásterületen kívül – található Natura 2000 jelölő élőhely hosszú távú megőrzése mind a Turjánvidék Natura 2000 SDF adatlapja alapján, mind a fenntartási terv előírásai alapján, mind a területen talált nagyszámú védett növényfaj egyedeinek jelenléte miatt kiemelt cél. Ennek jelenlegi kiterjedésének megőrzése és jelenlegi állapotának fenntartása kiemelt cél, ezt minden lehetséges eszközzel elő kell segíteni. A javaslatokban megfogalmazott munkamódszerrel és kivitelezési eszköztárral a negatív hatások elkerülhetők.

A jelölő növényfajok esetében várható hatások: A tervezett projekt megvalósítása nem érinti jelölő növényfaj egyedét. Sem a helyszíni bejárás, sem a DINPI biotikai adatbázisa alapján nincs ismeretünk jelölő növényfaj előfordulásáról a vasúti sínpálya közeléből, a közvetlen hatásterületről.

A jelölő állatfajokra kifejtett, várható hatások: A Natura 2000 területen lévő jelölő fajokra a tervezett projekt kis mértékben fejt ki hatásokat, a közvetlen hatásterületen belül jelölő állatfajok minimális példányszámban fordulnak elő jelenlegi ismereteink szerint.

Botanikai szempontból a leginkább kritikus szakasznak a 441-452. szelvények közötti szakasz tekinthető, ahol a védett és fokozottan védett növényfajok közvetlenül a vasút töltése melletti homoki gyeppen (élőhelytérképen H5b, élénksárga színnel jelölve) található. Ezen kívül az Ócsai TK hatásterületen belüli élőhelyei képviselnek jelentős botanikai értékeket. Ezekre az élőhelyekre vonatkozóan javaslatokat fogalmaztunk meg a védett növények védelme érdekében, melyeket mind a vasúti pálya felújítása (pl. ágyazatsere), mind a villamosítás (oszlophelyek kialakítása) érint.”

A 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 4. § (1) bekezdése alapján „a Natura 2000 területek lehatárolásának és fenntartásának célja az azokon található, az 1-3. számú mellékletben meghatározott fajok és a 4. számú mellékletben meghatározott élőhelytípusok kedvező természetvédelmi helyzetének megőrzése, fenntartása, helyreállítása, valamint a Natura 2000 területek lehatárolásának alapjául szolgáló természeti állapot, illetve a fenntartó gazdálkodás feltételeinek biztosítása.”

A 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdés kimondja továbbá, hogy „Olyan terv vagy beruházás elfogadása, illetőleg engedélyezése előtt, amely nem szolgálja közvetlenül valamely Natura 2000 terület természetvédelmi kezelését vagy ahhoz nem feltétlenül szükséges, azonban valamely Natura 2000 területre akár önmagában, akár más tervvel vagy beruházással együtt hatással lehet, a terv kidolgozójának, illetőleg a beruházást engedélyező hatóságnak - a tervvel, illetve beruházással érintett terület kiterjedésére, az érintett területnek a Natura 2000 területhez viszonyított elhelyezkedésére, valamint a Natura 2000 területen előforduló élővilágra vonatkozó adatokra figyelemmel - vizsgálnia kell a terv, illetve beruházás által várhatóan a Natura 2000 terület jelölésének alapjául szolgáló, az 1-4. számú mellékletben meghatározott fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére gyakorolt hatásokat.”

A 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 10. § (3) bekezdés szerint: „A terv kidolgozója, illetve a beruházó a 14. számú mellékletnek megfelelően hatásbecslési dokumentációt készít, amely alapján a hatásbecslést a felügyelőség végzi. A hatásbecslési dokumentációt a környezetvédelmi, természetvédelmi és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló jogszabály alapján a természetvédelem szakterület megfelelő részterületén szakértői jogosultsággal rendelkező szakértő is elkészítheti.”

A 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 10. § (7) bekezdés szerint: „A terv akkor fogadható el, illetve a beruházás akkor engedélyezhető, ha a hatásbecslés alapján megállapítható, hogy az a Natura 2000 terület kijelölésének alapjául szolgáló, az 1-4. számú mellékletben meghatározott fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére, illetve a Natura 2000 területre kedvezőtlen hatással nem jár, továbbá - a 4. § (1) bekezdésre figyelemmel - nem ellentétes a jelölés céljaival.”

A HUDI20051 jelű, Turjánvidék elnevezésű kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület érintettsége miatt a tervezett fejlesztéssel kapcsolatosan Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció készült. A hatásbecslési dokumentáció alapján megállapítható, hogy az előírások szigorú betartása mellett a vasútfejlesztés, mivel egy meglévő nyomvonal kiszélesítése, minimális hatással jár a Natura 2000 terület kijelölésének alapjául

szolgáló fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére, a Natura 2000 területre várható hatása nem tekinthető jelentősnek a rendelkező rész előírásai betartása esetén.

A Tvt. 5. § (1) bekezdése értelmében „Minden természetes és jogi személy, valamint más szervezet kötelessége a természeti értékek és területek védelme. Ennek érdekében a tőlük elvárható mértékben kötelesek közreműködni a veszélyhelyzetek és károsodások megelőzésében, a károk enyhítésében, következményeik megszüntetésében, a károsodás előtti állapot helyreállításában.”

A Tvt. 8. § (1) bekezdése szerint „A vadon élő szervezetek, továbbá ezek állományai, életközösségei megőrzését élőhelyük védelmével együtt kell biztosítani.”

A Tvt. 17. § (1) bekezdése alapján: „A 8. § (1) bekezdés rendelkezéseinek megfelelően a vadon élő szervezetek élőhelyeinek, azok biológiai sokféleségének megóvása érdekében minden tevékenységet a természeti értékek és területek kíméletével kell végezni.”

A Tvt. 43. § (1) bekezdése értelmében „Tilos a védett állatfajok egyedének zavarása, károsítása, kínzása, elpusztítása, szaporodásának és más élettevékenységének veszélyeztetése, lakó-, élő-, táplálkozó-, költő-, pihenő- vagy búvóhelyeinek lerombolása, károsítása.”

A Környezetvédelmi Hatóság táj- és természetvédelmi szempontú előírásait és megállapításait a Tvt., a 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet, a 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet, a 138/2007. (XII. 27.) KvVM rendelet és a 2018. évi CXXXIX. törvény figyelembevételével tette.

Településrendezési szempontból:

A fejlesztéssel érintett Pest megyei települések (Budapest X. kerület, XIX. kerület, XVIII. kerület, XX. kerület, XXIII. kerület, Gyál, Felsőpakony, Ócsa, Inárcs, Kakucs, Dabas, Hernád, Örkény, Táborfalva) hatályos településrendezési eszközei, valamint a Dokumentációban lévő „Átnevezési helyszínrajz”-ok, illetve a területigénybevételi terv alapján az alábbi megállapítások tehetők.

Budapest X. kerület területét érintő szakaszra a Kőbányai Önkormányzat kerületi építési szabályzatáról szóló 16/2020. (XI. 26.) önkormányzati rendelet vonatkozik. A nyomvonal főként **Kök-2 jelű kötőpályás közlekedési létesítmény területe** megnevezésű övezetben halad.

Budapest XIX. kerület területét érintő szakaszra Budapest Főváros XIX. Kerület Építési Szabályzatáról szóló 32/2019. (XI. 28.) önkormányzati rendelete vonatkozik. A nyomvonal főként **Kök jelű kötőpályás közlekedési terület** megnevezésű övezetben halad.

Budapest XVIII. kerület területét érintő szakaszra a Budapest XVIII. kerületi Kerületi Építési Szabályzatáról szóló 5/20022. (III. 9.) önkormányzati rendelete vonatkozik. A nyomvonal főként **Kök jelű kötőpályás közlekedési terület** megnevezésű övezetben halad.

Budapest XX. kerület területét érintő szakaszra a Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet Önkormányzatának a Kerületi Építési Szabályzatról szóló 26/2015. (X. 21.) önkormányzati rendelete vonatkozik. A nyomvonal főként **KÖk jelű kötőpályás közlekedési terület** megnevezésű övezetben halad.

Budapest XXIII. kerület területét érintő szakaszra a Budapest Főváros XXIII. Kerületi Építési Szabályzatáról szóló 26/2017. (IX. 22.) önkormányzati rendelete vonatkozik. A nyomvonal főként **KÖk-XXIII jelű kötőpályás vasút terület** megnevezésű övezetben halad.

Gyál Város területét érintő szakaszra Gyál Város Önkormányzat Képviselő-testületének Gyál Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló 17/2014. (XII. 01.) többször módosított önkormányzati rendelete vonatkozik. A nyomvonal főként **KÖk jelű kötőpályás közlekedési terület** megnevezésű övezetben halad.

Felsőpakony Község területét érintő szakaszra Felsőpakony Helyi Építési Szabályzatáról szóló 3/2009. (III. 25.) önkormányzati rendelete vonatkozik. A nyomvonal főként **Kök jelű kötőpályás közlekedési terület** megnevezésű övezetben halad.

Ócsa Város területét érintő szakaszra Ócsa Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló 4/2017. (IV. 27.) önkormányzati rendelete vonatkozik. A nyomvonal főként **Kök jelű vasúti terület** megnevezésű övezetben halad.

Inárcs Nagyközség területét érintő szakaszra Inárcs Nagyközség helyi építési szabályzatáról szóló 2/2022. (I. 26.) önkormányzati rendelete vonatkozik. A nyomvonal főként **KÖk jelű kötőpályás közlekedési terület** megnevezésű övezetben halad.

Kakucs Község területét érintő szakaszra Kakucs Község Helyi Építési Szabályzatáról szóló 22/2017. (XI. 14.) számú önkormányzati rendelete vonatkozik. A nyomvonal főként **KÖk jelű kötőpályás közlekedési terület megnevezésű övezetben halad.**

Dabas Város területét érintő szakaszra Dabas Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló 35/2022. (XI. 3.) önkormányzati rendelete vonatkozik. A nyomvonal főként **KÖk jelű kötőpályás közlekedési terület megnevezésű övezetben halad.**

Hernád Nagyközség területét érintő szakaszra Hernád Nagyközség Helyi Építési Szabályzatáról szóló 9/2021. (X. 8.) önkormányzati rendelete vonatkozik. A nyomvonal főként **KÖk jelű kötőpályás közlekedési terület megnevezésű övezetben halad.**

Örkény Város területét érintő szakaszra Örkény Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló 9/2007. (X. 18.) önkormányzati rendelete vonatkozik. A nyomvonal főként **KÖk jelű kötőpályás közlekedési és közműelhelyezésre szolgáló terület megnevezésű övezetben halad.**

Táborfalva Nagyközség területét érintő szakaszra Táborfalva Nagyközség Helyi Építési Szabályzatáról és Szabályozási Tervéről szóló 13/2015. (X. 28.) önkormányzati rendelete vonatkozik. A nyomvonal főként **KÖk jelű kötőpályás közlekedési terület megnevezésű övezetben halad.**

Tekintettel arra, hogy a tervezett tevékenység meglévő vasútvonal fejlesztésére (új vágányok, új megállók, valamint a hozzájuk kapcsolódó további létesítmények kialakítása), korszerűsítésére irányul, a nyomvonallal jelenleg is érintett területek esetében a Kök jelű kötött pályás közlekedési területek övezeti besorolás nem zárja ki a tervezett beavatkozásokat. A fejlesztés megvalósításához azonban további területek igénybevételére kerül sor, ezen ingatlanok esetében pedig szükséges a településrendezési eszközök módosítása (övezethatárok pontosítása, új övezetek kijelölése), a környezetvédelmi engedélyben rögzített területfoglalások szerinti aktualizálása.

A fentiek alapján megállapítható, hogy a tervezett fejlesztés csak részben van összhangban a hatályos településrendezési eszközökkel.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 5. §. (2) bekezdés cc) pontja szerint: „ha a tervezett tevékenység nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósítása és az a településrendezési eszközökkel nincs összhangban, azonban az összhang legkésőbb a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig megteremthető, ezt a lehetőséget rögzíti, és előírja, hogy a kizáró okot a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig meg kell szüntetni”

A fentiek alapján a Környezetvédelmi Hatóság jelen határozat rendelkező részében ezt a lehetőséget rögzítette, és előírta, hogy a kizáró okot a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig meg kell szüntetni.

*

A Környezetvédelmi Hatóság környezetvédelmi és természetvédelmi feladat- és hatáskörét a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) 9. § (1) bekezdés c) pontja, 13. § (1) bekezdés c) pontja, és illetékességét 8/A. § (1) bekezdése szabályozza.”

*

Hatóságunk szakkérdésekkel kapcsolatos megkeresése a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdés alapján történt, figyelemmel a bevonás feltételeire.

Anépegészségügyi hatóságok (a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kecskeméti Járási Hivatal Népegészségügyi Osztály **BK-05/NEO/34917-2/2022.** számon, a Pest Megyei Kormányhivatal Dabasi Járási Hivatal Népegészségügyi Osztály [Dabasi és Gyáli Járások] **PE-04/NEO/11934-2/2022.** számon (2022. október 13. napján kiadott, majd 2022. október 14. napján kijavított, kiegészített), a Budapest Főváros Kormányhivatala X. Kerületi Hivatal Népegészségügyi Osztály (Budapest X. és XVIII. kerület) **BP-10/NEO/36735-3/2022.** számon, a Budapest Főváros Kormányhivatala XX. Kerületi Hivatal Népegészségügyi Osztály [Budapest XIX., XX. és XXIII. kerület] **BP-20/NEO/30633-2/2022.** számon), az **örökségvédelmi hatóságok** (a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Építésfelügyeleti és Örökségvédelmi Osztály **BK/EFO/02180-2/2022.** számon, a Pest Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Örökségvédelmi Osztály **PE/EPO/2969-2/2022.** számon, a Budapest Főváros Kormányhivatala Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Örökségvédelmi

Osztály **BP/2604/02924-2/2022.** számon), a **talajvédelmi hatóságok** (a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály **BK/NTO/06544-2/2022.** számon, a Pest Megyei Kormányhivatal Élelmiszerlánc-biztonsági, Állategészségügyi, Növény- és Talajvédelmi Főosztály, Növény- és Talajvédelmi Osztály **PE/TV/01790-2/2022.** számon), az **ingatlanügyi hatóságok** (a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 4. (Kecskemét) **15.348/2/2022.** számon, a Pest Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 3. (Dabasi és Gyáli Járások) **13.508-2/2022.** számon, a Budapest Főváros Kormányhivatala Földhivatali Főosztály Földügyi Osztály (Budapest X., XVIII., XIX., XX. és XXIII. kerület) **500510/1/2022.** számon), az **erdészeti hatóságok** (a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdészeti Főosztály Erdőfelügyeleti Osztály **BK/ERD/08825-2/2022.** számon, a Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdészeti Főosztály Erdőfelügyeleti Osztály **PE/ERDŐ/8972-2/2022.** számon), az **állami főépítések** (a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Állami Főépítési Iroda **BK/AFI/1123-2/2022.** számon, a Pest Megyei Kormányhivatal Állami Főépítési Iroda **PE/AF/00362-2/2022.** számon, a Budapest Főváros Kormányhivatala Állami Főépítési Iroda **BP/1701/00650-2/2022.** számon), a **hulladékgazdálkodási hatóságok** (a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Hulladékgazdálkodási Osztály **BK/HGO/05460-3/2022.** számon, a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály, mint hulladékgazdálkodási hatóság **PE-06/KTF/23326-5/2022.** számon) a szakkérdések vizsgálatára vonatkozó szakvéleményeiket megadták.

A szakkérdések vizsgálatát tartalmazó szakvéleményekben foglaltakat a rendelkező részben előírtam.

Szakkérdések indokolása:

1. A környezet-egészségügyi szakkérdés vizsgálatának indokolása:

1.1. Bács-Kiskun megye, Kecskeméti járás vonatkozásában:

Az iratanyag átvizsgálása során megállapítást nyert, hogy a **környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálásának** közegészségügyi szempontból akadályja nincs.

Fentiek alapján a rendelkező részben foglaltak alapján döntöttem.

Nyilatkozatomat *a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM rendelet, a hulladékgazdálkodási közszolgáltatás körébe tartozó hulladékkal kapcsolatos közegészségügyi követelményekről szóló 13/2017. (VI. 12.) EMMI rendelet, a kémiai biztonságról szóló 2000. évi XXV. törvény, a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, az ivóvíz minőségi követelményeiről és az ellenőrzés rendjéről szóló 201/2001. (X. 25.) Korm. rendelet* alapján adtam ki.

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 1. számú melléklet **2.1.26.** pont (A 142. számú vasútvonal, Kőbánya-Kispest-Lajosmizse-Kecskemét szakasz rekonstrukciója) és 2. melléklet 9. pontja alapján jelen eljárás tárgya **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy**, valamint **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra beruházással összefüggő ügy**.

A népegészségügyi hatóság hatáskörét a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése és 5. melléklet I. táblázat B. pontja állapítja meg, **illetékességét** a fővárosi és megyei kormányhivatal, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatal népegészségügyi feladatai ellátásáról, továbbá az egészségügyi államigazgatási szerv kijelöléséről szóló 385/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 4. § (1) bekezdése és 5. §-a, valamint a fővárosi és megyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 86/2019. (IV. 23.) Korm. rendelet 2. § (4)-(5) bekezdése jelöli ki.

1.2. Pest megye, Dabasi és Gyáli járás vonatkozásában:

A 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet szerint az előzetes vizsgálati, a környezeti hatásvizsgálati, az egységes

környezethasználati engedélyezési eljárásban, az összevont eljárásban, valamint a felülvizsgálati eljárás során minden esetben vizsgálni kell:

„a környezet- és település-egészségügyre, az egészségkárosító kockázatok és esetleges hatások felmérésére, a felszín alatti vizek minőségét, egészségkárosítás nélküli fogyaszthatóságát, felhasználhatóságát befolyásoló körülmények, tényezők vizsgálatára, lakott területtől (lakóépülettől) számított védőtávolságok véleményezésére, a talajjal, a szennyvizekkel, veszélyes hulladékokkal kapcsolatos közegészségügyi követelmények érvényesítésére, az emberi használatra szolgáló felszíni vizek védelmére” kiterjedő szakkérdéseket.

Az elektronikus úton közzétett Dokumentációt áttanulmányoztam és a Dokumentáció, illetve a szakkérdések vizsgálata alapján illetékességi területünkre vonatkozóan az alábbiakat állapítottam meg: A vasútvonal jelenleg egyvágányú és nem villamosított, a műszaki állapota elavult, így teljes körű korszerűsítésre van szükség és biztosítani kell Budapest és Kecskemét között az óránkénti, csúcsidőben a 30 perces közlekedést. A vasúti vonalszakaszon az alépitmény és a felépitmény is átépítésre kerül, új megállókat (Bivalyrét, Erdőskert, Gyál Városközpont, Kecskemét fürdő), felsővezeteki rendszert létesítenek. Egyes szakaszokon elvégzik a vasúti pálya nyomvonalának korrekcióját, kétvágányúsítást, illetve a beruházáshoz kapcsolódóan egyrészt a szintbeni útátjárókat átépítik, felújítják, másrészt külön szintű útátjárókat is létesítenek. Sor kerül továbbá az állomási előterek felújítására, P+R és B+R parkolók kialakítására, a megállóknál utak, gyalogjárda felújítására, épületek építésére, átépítésére, bontására, perontetők, esőbeállók létesítésére, a biztosítóberendezések és távközlési rendszerek korszerűsítésére, keresztezett műtárgyak bontására, átépítésére és közművek kiváltására is.

A dokumentáció szerint a vizsgált vasútvonal nyomvonala a Dabas Városi Vízmű B-85 jelű kút hidrogeológiai „B” védőterületét keresztezi kb. 870 m hosszú szakaszon, míg a nyomvonal ásvány és gyógyvíz lelőhelyeket nem érint. A beruházás területe jellemzően a MÁV üzemterületét érinti, azonban idegen területek igénybevétele is szükség lesz. A dokumentáció szerint a beruházási terület kármentesítéssel érintett területet nem érint, a villamosított vasútvonal üzemszerű működéséből eredően a földtani közeg és a felszín alatti vizek szennyezése nem várható. A vízbázis érintettség a Dabas állomásnál, a P+R parkolók esetében áll fenn, így ott olajfogó berendezéssel tisztítják meg az elvezetett vizeket és azokat zárt rendszerbe juttatják. Az építés időszakában a durva földmunkák idején a legközelebbi védendő épületek távolságban a szálló por (PM 10) mennyisége várhatóan meghaladja az egészségügyi határértéket, ugyanakkor a javasolt védelmi intézkedésekkel (pl. locsolással, az út portalanításával) a kedvezőtlen hatások jelentős mértékben csökkenthetők. A vasútvonal villamosításával a dízelvontatás gyakorlatilag megszűnik, így az üzemelés időszakában levegőterhelő hatás csak a tervezett parkolók területén várható, azonban az egészségügyi határértékek minden vizsgált komponens esetében nagy biztonsággal teljesülni fognak.

A jelenlegi zajhelyzetet döntő mértékben a 142. sz. vasúti vonalszakasz forgalma, valamint a települések közúti forgalma határozza meg. A tervezési területek mentén a védendő épületek és területek előtt a beépítési távolságtól függően jelenleg kisebb-nagyobb zajszint túllépés tapasztalható mind a vasúti, mind a közúti zaj vonatkozásában.

Az építkezési munkáknál környezeti zajszennyezést az építési technológia, a munkagépek, a rakodási művelet, illetve a szállítási forgalom határozza meg. Az építkezés várható zajterhelése csak az organizációs terv ismeretében határozható meg pontosan, azonban az építési zaj az egyes munkafázisok során várhatóan határérték túllépést fog eredményezni, ezért zajcsökkentési intézkedésekre lesz szükség.

Az üzemelés időszakában a jelenlegi állapothoz képest különböző mértékben csökkenni fog az egyes szakaszokon a vasúti zajterhelés mértéke, azonban a zajterhelés a jogszabályban előírt határértéket meg fogja haladni, ezért további zajvédelmi intézkedésekre (pl. zajárnyékoló fal létesítésére, passzív védelemre) lesz szükség.

A dokumentációban megállapításra kerül, hogy a vasútvonal egyes szakaszain rezgésvédelmi beavatkozás szükséges, mert a jelenlegi állapotban nem teljesülnek a követelményértékek. A kivitelezés során a kritikus épületeket érő rezgésterhelést folyamatos monitoring vizsgálattal ellenőrizni kell, így a határértékek megközelítésekor az építkezés leállítható.

Az üzemelés időszakában a rezgésterhelés várhatóan növekedni fog, így egyes pályaszelvényeknél rezgéscsillapítás beépítésére lesz szükség. A rezgésvédelmi intézkedések megvalósítása esetén a

vasútvonaltól származó rezgés kibocsátás nem fogja meghaladni a rezgésvédelmi követelményeket. A létesítmények kivitelezési munkái során nem veszélyes, veszélyes és kommunális hulladékok keletkezésével kell számolni, azonban a várható hulladékok mennyisége csak a tervezés későbbi fázisában lesz meghatározható. A vasútvonal üzemelésekor veszélyes és nem veszélyes hulladékok keletkezése várható, melyeket a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően fognak kezelni.

A kivitelezés során elsősorban zaj- és levegőminőség-védelmi szempontból várhatók ideiglenesen fellépő kedvezőtlen hatások, míg az üzembe helyezést követően - a dokumentációban bemutatott védelmi intézkedések, javaslatok megvalósítása esetén - jelentős hatások nem várhatóak, jellemzően a jelenleg is fennálló hatásokkal lehet számolni.

A Dokumentációban foglaltak alapján megállapítható, hogy a tervezett beruházás megvalósulásával - Kőbánya - Kispeszt (bez.)- Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése - jelentős környezet - egészségügyi terhelés nem várható, szignifikáns humán-egészségügyi kockázatnövelő hatással nem kell számolni.

Felhívom a figyelmet az alábbiakra:

A dokumentáció rossz hivatkozást ad az ásvány és gyógyvíz lelőhelyeket érintően, mert a hivatalos adatok a BFKH honlapján érhetőek el (<https://www.kormanyhivatal.hu/hu/budapest/jarasok/orszagos-nyilvantartas-gyogytenyezokrol>).

Külső, fürdési célú gyógyvízminősítéssel rendelkezik a Budapest XX. kerületi B-137 és B-180 OKK számú kút, illetve a Kecskemét B-783, K-932 és K-971 OKK számú kút. Palackozási célú ásványvíz minősítéssel rendelkezik a Budapest X. kerületi B-170, a Felsőlajos K-135, illetve a Lajosmizse K-109, K-110, K-115 és K-133 OKK számú kutak, míg belső, ivási célú ásványvíz minősítéssel rendelkezik a Budapest XX. kerületi B-137 OKK számú kút. Amennyiben a beruházás érinti a kutak környezetét, hidrogeológiai védőövezetét, úgy a munkálatok során különös gondossággal kell eljárni.

A tervezett korszerűsítés hatásterületébe eső védendő épületek jelenlegi rezgés immisszióját helyszíni rezgésvizsgálatokkal állapították meg. A távlati, várható állapot bemutatásához, a változások szemléltetésére vizsgálati pontokat választottak ki.

A KRMP5: 2366 Kakucs, Vasút u. 1. (0156/1 hrsz.) sz. alatti lakóépületben, a rezgésterhelésnek leginkább kitétt lakószoba padlózatának közepén jelöltek vizsgálati pontot, mely Inárcs település, Kakucs településen nincs Vasút elnevezésű utca.

A szakkérdés vizsgálata során figyelembe vettem:

- *A felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII.21.) Korm. rendelet* előírásait.
- *Az egészségügyi hatósági és igazgatási tevékenységről szóló 1991. évi XI. törvény* 4. § (1) bekezdésnek a), d), f) pontja,
- *A veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet* előírásait.

A fentiekre tekintettel hatóságunk a **BK/KTF/06885-76/2022.** számú végzéssel hiánypótlásra és tényállás tisztázásra hívta fel a kérelmező NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt.-t. A meghatalmazás alapján eljáró VIBROCOMP Kft. a felhívására a fentieket tisztázta.

1.3. Budapest (X. és XVIII. kerület) vonatkozásában:

Szakkérdésben való állásfoglalásom megadásánál a rendelkezésemre álló iratokban foglaltakat, valamint az alábbi jogszabályok vonatkozó előírásait vettem figyelembe:

az ivóvíz minőségi követelményeiről és az ellenőrzés rendjéről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet a levegő védelméről szóló 201/2001. (X. 25.) Korm. rendelet.

Szakkérdésben való állásfoglalásunkat *az egészségügyi hatósági és igazgatási tevékenységről szóló 1991. évi XI. törvény* által megállapított hatósági jogkörömben, a *fővárosi és megyei kormányhivatal, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatal népegészségügyi feladatai ellátásáról, továbbá az egészségügyi államigazgatási szerv kijelöléséről szóló 385/2016. (XII.2.) Korm. rendelet* 13. § (1) bekezdés által meghatározott hatáskörömben, a 4. § (1), 5. §, 2. melléklet 1. pontja által meghatározott illetékességemben és az Ákr. 55. § (1) és (2) bekezdése, a 314/2005 (XII.25.) Korm. rendelet alapján hoztuk meg.

1.4. Budapest (XIX., XX. és XXIII. kerület) vonatkozásában:

BFKH XX. Kerületi Hivatala állásfoglalását a rendelkezésre álló dokumentációk, valamint a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet és a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdésében, illetve 5. melléklet I. táblázatában megjelöltek alapján fogalmazza meg.

Az egészségügyi hatósági és igazgatási tevékenységről szóló 1991. évi XI. törvény 2. § (1) bekezdés d) pontja és a 4. § (1) bekezdés n) pontja utalják az egészségügyi államigazgatási szerv feladatkörébe a tárgyi ügyet.

BFKH XX. Kerületi Hivatala i állásfoglalását az Akr. 55. §-a alapján hozta meg.

Hatáskörét *a fővárosi és megyei kormányhivatal, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatal népegészségügyi feladatai ellátásáról, továbbá az egészségügyi államigazgatási szerv kijelöléséről szóló 385/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 13. § (1) bekezdése, illetékességét az 5. § 2. sz. mellékletének 117-122. pontja állapítja meg.*

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 1. számú melléklet 2.1.26. pont és 2. melléklet 9. pont alapján jelen eljárás tárgya nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy valamint nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra beruházással összefüggő ügy.

2. Az örökségvédelmi szakkérdés vizsgálatának indokolása:

2.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

Megállapítottam, hogy a tárgyi beruházás a *kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény* (a továbbiakban: Kötv.) 7. § 20. pontja értelmében nagyberuházásnak minősül. A Magyar Nemzeti Múzeum 2022. év folyamán a beruházás kapcsán az előzetes régészeti dokumentáció I. fázisaként kutatási tervet készített.

Mivel az elkészült előzetes régészeti dokumentáció első fázisa nem tartalmazta a *kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV.9.) Korm. rendelet* (a továbbiakban: 68/2018. (IV.9.) Korm. rendelet) 40. § (2) bekezdésben előírt feltérési projekttervet, valamint a Kötv. 23/ C. § (5) bekezdés alapján az előzetes régészeti dokumentáció készítése során elvégzendő geofizikai kutatás és próbafeltárás sem történt meg, ezért ezeknek az elkészítését írtam elő az előzetes régészeti dokumentáció kiegészítéseként. A feltérési projektterv az előzetes régészeti dokumentáció záródokumentuma, és tartalmazza a Kötv. 23/C. § (2) bekezdésében meghatározott szakmai javaslatot arra vonatkozóan, hogy mely területek esetén és milyen módszerű megelőző feltérás elvégzésére van szükség. Ezért a régészeti feladatokat a jóváhagyott feltérési projektterv alapján kell meghatározni.

Ezt figyelembe véve a környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálásának örökségvédelmi akadályai nincsenek.

Hatóságom illetékességét a *fővárosi és megyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 86/2019. (IV.23.) Korm. rendelet 2. § (1) bekezdés* állapítja meg.

A régészeti örökségvédelmi szakkérdést a 71/2015. (III.30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdésében, illetve az 5. sz. melléklet I. táblázatának 4. pontja alapján vizsgáltam, eljárásomban a 68/2018. (IV.9.) Korm. rendelet 88. §-ban felsorolt szempontokat vettem figyelembe.

2.2. Pest megye vonatkozásában:

A részemre elküldött megkeresés és dokumentáció alapján megállapítottam, hogy a tárgyi beruházás a Kötv. 7. § 20/a) pontja szerinti (500 millió forintnál nagyobb bruttó bekerülési költségű) földmunkával járó beruházás örökségvédelmi szempontból nagyberuházásnak minősül. A Kötv. 23/C. § (1) bekezdése szerint nagyberuházás esetén előzetes régészeti dokumentációt (a továbbiakban: ÉRD) kell készíteni. Az ÉRD-t a Kötv. 23/c. § (3) bekezdése szerinti jogszabályban kijelölt örökségvédelmi szerv készíti el, amely a 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet 3. § (3) bekezdése alapján a Várkapitányság Integrált Területfejlesztési Központ Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság.

A 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet 24. § (6) bekezdése értelmében a feltárási projekttervet tartalmazó teljes ERD-t a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére irányuló azon első hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amelyben a hatóság eljár vagy szakhatóságként közreműködik. Hatóságom a 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet 24. § (7) bekezdése alapján vizsgálja továbbá, hogy a benyújtott ERD a földmunkával járó teljes tevékenységre vonatkozóan készült-e. A feltárási projekttervet tartalmazó ERD határozza meg a Kötv. 23/D. § (2) bekezdése alapján a nagyberuházáshoz kapcsolódó

valamennyi régészeti feladatellátást, annak módját, az érintett területet és annak régészeti jellemzőit (a nagyberuházás régészeti területi jellemzői és előkészítettsége alapján a régészeti feladatellátás területi szakaszait és a szakaszolás indokait), a várható kockázatokat, továbbá tartalmazza a projektterv készítésének időpontjában irányadó szabályok szerint, valamint a 23/E. § (2) bekezdése alapján a régészeti feladatellátást végző, feltárássra jogosult intézményt.

2.3. Budapest (X., XVIII., XIX., XX. és XXIII. kerület) vonatkozásában:

A 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése és ugyanezen rendelet 5. melléklet I. táblázatában rögzített kulturális örökségvédelmi szakkérdést **örökségvédelmi szakkérdést megvizsgáltam, és megállapítottam, a kiadásra kerülő környezetvédelmi hatósági engedély örökségvédelmi szempontból tett feltétel nélkül megadható.**

Eljárásom során a 71/2015. (III. 30.) Korm. Rendelet 5. számú melléklete 1. táblázatának 4. pontjában előírt örökségvédelmi szakkérdést megvizsgáltam.

Az előzetes környezeti vizsgálati eljárásban az örökségvédelmi szakkérdés vizsgálatának feltétele: *„ha a tevékenység következtében az a környezeti elem vagy rendszer hatásviselő lehet, amelynek védelme a hatáskörébe tartozik, azt érinti, vagy olyan környezetveszélyeztetés fordulhat elő, amely elleni védelmet jogszabály a feladat- és hatáskörébe utalja.”*

A vizsgálandó szakkérdés: *„Kulturális örökség (nyilvántartott műemléki értékek, műemlékek, műemléki területek védelme, nyilvántartott régészeti lelőhelyek, védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek, régészeti védőövezetek) védelmére kiterjedően.”*

A kulturális örökség védelméért felelős miniszter által vezetett közhiteles nyilvántartás adatai szerint a kérelemmel érintett terület a Kötv. 7. § 35. ca) pontja szerinti nyilvántartott régészeti lelőhely, mely a **66474, 66796** azonosító számon szerepel.

Jelen döntésem rendelkező részében az örökségvédelmi szempontú figyelemfelhívásokat az alábbi jogszabályhelyek alapján tettem:

1. A Kötv. 7. § 20. pontja, valamint a 23/C. § (1)-(3) bekezdései alapján. Valamint a 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet 3. § (3) bekezdése szerint:
2. A Kötv. 23/E. § (5) bekezdése szerint. A 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet 43. § (3) bekezdése szerint:
3. A Kötv. 82. § (1) bekezdésének a) pontja, valamint a c) -f) pontjai és (2) bekezdése alapján.

Az örökségvédelmi szakkérdést a 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet 3. § (1) bekezdés a) pontjával keletkeztetett hatáskörömben eljárva vizsgáltam.

3. A növény- és talajvédelmi szakkérdés, így különösen a termőföldre gyakorolt hatások vizsgálatának indokolása:

3.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

A benyújtott dokumentumok alapján megállapítható, hogy a fenti tárgyú beruházás érinti a termőföld minőségi állapotát. A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elfogadásához talajvédelmi szempontokat figyelembe véve nyilatkoztunk talajvédelmi szakkérdésben.

Hatóságunk illetékességét a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII.2.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 383/2016. (XII.2.) Korm. rendelet) 3. § (2)

bekezdés, a hatáskörét az 52. § állapítja meg.

A talajvédelmi szakkérdésben történő megkeresést a 71/2015. (III.30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése, valamint az 5. melléklet I. táblázat 5. pontja tartalmazza.

3.2. Pest megye és Budapest (X., XVIII., XIX., XX. és XXIII. kerület) vonatkozásában:

A Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése környezeti hatásvizsgálati eljárásban megküldött *Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése Környezeti hatástanulmány* (készítette: **VIBROCOMP** Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. (1118 Budapest, Bozókvár utca 12.) alapján a megvalósítás során ideiglenes és tartós-végleges mezőgazdasági művelés alatt álló terület igénybevétele szükséges, célkitermelőhely létesítése, illetve depóniák elhelyezése a környező termőföldeken.

Mindezen munkaműveletek elvégzéséhez a rendelkező részbe foglalt előírásokat tettem.

Az előírásokat a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése és 5. számú melléklet I. táblázatának 5. pontja alapján tettem meg.

4. A földvédelmi szakkérdés, így különösen a termőföld mennyiségi védelmének követelményeinek vizsgálata:

4.1. Bács-Kiskun megye, Kecskeméti járás vonatkozásában:

A hatóságomhoz érkezett tervdokumentáció áttanulmányozása során megállapítást nyert, hogy a tárgyban megjelölt fejlesztési beruházás Bács-Kiskun Megye közigazgatási területén három település – **Felsőlajos, Lajosmizse és Kecskemét** – bel- és külterületét érinti.

A tervezett nyomvonalbővítés, felújítás részben belterületi, művelés alól kivett területeket, részben viszont termőföldként nyilvántartott ingatlanokat érint, ezért a Tfv. jogszabályi előírásait kell figyelembe venni és alkalmazni, tehát a **szántó, legelő, rét, nádas, szőlő, gyümölcsös, kert és fásított terület művelési ág esetében a termőföld igénybevételének megkezdését megelőzően** a termőföld végleges más célú hasznosításának engedélyezésére irányuló eljárás lefolytatása szükséges hatóságunknál, **az erdő más célú hasznosításának engedélyezésére az Erdészeti hatóság rendelkezik hatáskörrel.**

Amennyiben a tervezett beruházás kialakítása *felvonulási területet vagy deponálást* is igényel, úgy a végleges más célú hasznosítási engedélyezésen túl, külön eljárás keretében a termőföld *időleges* más célú hasznosításának engedélyezése is szükséges!

Felhívom az igénybevevő figyelmét továbbá arra is, hogy **legelő, rét és nádas** művelési ágak esetén *a művelési ág megváltoztatásához a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény 21. § (1) bekezdésének b) pontja alapján az illetékes természetvédelmi hatóság engedélye is szükséges.* Az engedélyt a művelési ág változás ingatlan-nyilvántartási átvezetéséhez kell majd benyújtani.

Az eljárás *az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet 2.1.26. pontja, valamint a 2. melléklet 9. pontja alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházásnak, a megvalósításához szükséges eljárás pedig kiemelt jelentőségű ügynek minősül.*

Végzésemben az Ákr. 80. § (1) bekezdés, 81. § (1) bekezdés, 116. § (4) bekezdés e) pontja, valamint a Tfv. 7. §, 8. §, 8/A. § és 8/B. § előírásai szerint jártam el, tekintettel a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdésében és az 5. melléklet I. táblázat B oszlopában foglaltakra.

A megyei kormányhivatal hatáskörét a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet) 37. § (1) bekezdése, míg illetékességét a 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 3. § (3) bekezdés b) pontja alapozza meg.

4.2. Pest megye, Dabasi és Gyáli járás vonatkozásában:

A megadott helyről letöltöttem az elektronikus úton közzétett kérelmet, a Földmérő Műhely Kft. FM-022-0015 munkaszámú terület-igénybevételi tervét, valamint a további mellékleteit.

A 142. számú vasútvonal, Kőbánya-Kispest-Lajosmizse-Kecskemét szakasz rekonstrukciója az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés 1. számú melléklet 2.1.26. pontja, valamint a 2. melléklet 9. pontja alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy.

A Tfv. 2. § 19. pontja szerint termőföld az a földrészlet, amely a település külterületén fekszik, és az ingatlan-nyilvántartásban szántó, szőlő, gyümölcsös, kert, rét, legelő (gyep), nádas vagy fásított terület művelési ágban van nyilvántartva, kivéve, ha a földrészlet az Evt.-ben meghatározott erdőnek minősül.

Megállapítottam, hogy a tervezett beruházásokkal érintett ingatlanok, melyek a földhivatal hatáskörébe tartozó termőföldnek minősülnek a Dabasi, illetve Gyáli Járásban következő települések külterületén fekszenek: Gyál, Felsőpakony, Ócsa, Inárcs, Kakucs, Dabas, Hernád, Örkény, Táborfalva.

A Tfv. 7. § (1) bekezdése szerint a földvédelmi eljárást az ingatlanügyi hatóság folytatja le, és a (2) bekezdés szerint helyszíni szemle alapján dönt.

2022. november 9. napján megtekintettem a földhivatal hatáskörébe tartozó érintett földrészleteket, melyek a Kőbánya-Kispest-Lajosmizse-Kecskemét vasúti pálya mentén helyezkednek el. A szemle során a gyáli 042/2 hrsz.-ú földrészlet irányából indultam település déli közigazgatási határának tartva. Felsőpakonyon a 097 hrsz.-ú földrészletet tekintettem meg, ezt követően az ócsai 078 hrsz.-ú földrészlet irányába haladtam tovább, majd a temető melletti szakaszon az ócsai öregszőlők felé követtem a nyomvonalat. Az inárcsi 065 hrsz.-ú földrészlettől indulva a kakucsi 0123/2 hrsz.-ú földrészletig haladtam. A dabasi 0766/3 hrsz.-ú földrészlettől indulva a 0234/2 hrsz.-ú földrészlet felé tartottam, majd a hernádi 01070/16 hrsz.-ú földrészlettől az örkényi 0185/3 hrsz.-ú földrészlet irányába a táborfalvai 0130/34 hrsz.-ú földrészletig haladtam. A helyszínen megállapítottam, hogy a földhivatal hatáskörébe tartozó földrészleteket a nyilvántartott művelési ágban hasznosítják, nagyrészt szántóként, legelőként illetve rétként művelik. A helyszíni szemle időpontjában engedély nélküli igénybevételt az érintett földrészleten nem tapasztaltam.

A Tfv. 8/A. §-a szerint a szakkérdés vizsgálata során a 8. § (1)-(3) bekezdéseit kell alkalmazni:

8. § (1) Ha az ingatlanügyi hatóság más hatóságok engedélyezési eljárásaiban földvédelmi szakhatóságként működik közre, a termőföld védelmének érvényesítése érdekében érvényre kell juttatni, hogy az engedélyezési eljárás alá eső tevékenység végzése, létesítmény elhelyezése, jogosultság gyakorlása lehetőség szerint a gyengébb minőségű termőföldeken, a lehető legkisebb mértékű termőföld igénybevételével történjen.

8. § (2) bekezdése szerint figyelemmel kell arra, hogy a vizsgált földrészletekkel szomszédos termőföldek megfelelő hasznosítását a tervezett tevékenység, létesítmény ne akadályozza.

A 8. § (3) bekezdése szerint a szakhatósági hozzájárulást meg kell tagadni, ha az engedélyezés iránti kérelem átlagosnál jobb minőségű termőföldet érint, azonban a tervezett tevékenység végzésére, létesítmény elhelyezésére, jogosultság gyakorlására hasonló körülmények és feltételek esetén átlagos minőségű vagy átlagosnál gyengébb minőségű termőföldeken is sor kerülhet.

Fentiek alapján fontos, hogy a tervezett beruházások létesítési engedélyezési eljárásaiban, a beruházás megvalósítása során, lehetőség szerint a települési átlagnál gyengébb minőségű termőföldeken, a lehető legkisebb mértékű termőföld igénybevétel történjen. Az erre vonatkozó aktuális információkat az ingatlan-nyilvántartás közhiteles és nyilvános települési törzskönyvi adatai tartalmazzák - melyek figyelembevétele alapvető jelentőségű a létesítmények műszaki tervezése során - és azokról a földhivatal tájékoztatást adhat.

A tárgyi létesítmény környezeti hatásvizsgálati eljárásban kifogást nem emelek, azonban kérem a tisztelt Hatóságot, hogy szíveskedjen tájékoztatni az engedélyest a Tfv. 10. § (1) bekezdéséről, miszerint a termőföldet az ingatlanügyi hatóság engedélyével lehet más célra hasznosítani, ide nem értve a (2) bekezdésében meghatározott eseteket. Az engedély hiánya esetén a más hatóságok által kiadott engedélyek nem mentesítik az igénybevevőt az e törvényben foglalt jogkövetkezmények alól.

Kérem a Tisztelt Környezetvédelmi Hatóságot, hogy a hivatkozott eljárásban a kérelmezőt tájékoztassa az előbbieken leírtakról.

A fenti tájékoztatást a Tfv. 2. § 5., 5a., 19. pontjai, 7. § (1)-(2) bekezdései, 8. § (1)-(3) bekezdései, 8/A. § alapján alakítottam ki.

4.3. Budapest (X., XVIII., XIX., XX. és XXIII. kerület) vonatkozásában:

A Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú beruházás megvalósítására vonatkozó nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyben a megyei kormányhivatal BK/KTF/06885-20/2022. számon, termőföld mennyiségi védelme szakkérdés megismerése érdekében megkereséssel fordult a fővárosi kormányhivatalhoz.

Tárgyi beruházáshoz kapcsolódó környezeti hatásvizsgálati eljárásban megküldött dokumentáció szerint (terület-igénybevételi terv) felsorolt helyrajzi számok tételes átvizsgálása során megállapítható, hogy a szakkérdésben a fővárosi kormányhivatal termőföld mennyiségi védelme szempontjából a rendelkező részben felsorolt termőföldre rendelkezik hatáskörrel és illetékességgel, mivel a külterületi fekvésű földrészletre (a kivett megnevezésű földrészlet kivételével) kiterjed a Tfv. földvédelmi rendelkezésekről szóló hatálya.

Megállapítható, hogy a rendelkező részben szereplő beruházással érintett termőföldekre a fővárosi kormányhivatal korábban időleges és végleges más célú hasznosítás engedélyt nem adott.

Megállapítható továbbá, hogy a környezeti hatásvizsgálati eljárás nem a Tfv. 8/B. § (1) bekezdés szerinti eljárás, tehát a beruházó nem kérte a földvédelmi eljárás lefolytatását a környezeti hatásvizsgálati eljárás keretében, ezért a termőföldek időleges és végleges más célú hasznosítása eljárását (külön földvédelmi eljárás keretében) a beruházás, első igénybevétel megkezdése előtt le kell folytatni.

Mivel az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 1. számú melléklet 2.1.26. pontja alapján jelen eljárás tárgya nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő ügy, továbbá a tervezett beruházás a Tfv. 8. § (1) - (2) bekezdése, és a 11. § (2)-(3) bekezdése szerint előírt földvédelmi szempontokkal nem ellentétes, ezért környezeti hatásvizsgálati eljárásban kiadásra kerülő környezetvédelmi engedély termőföld mennyiségi védelme szempontból tett feltétellel megadható.

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 2. számú melléklet 15. pontja értelmében a termőfölddel összefüggő engedélyezésre irányuló hatósági eljárások vonatkozásában a fővárosi kormányhivatal jár el, ezért a fővárosi kormányhivatal a rendelkező részben tett feltételeket ennek figyelembe vételével tette meg.

A fővárosi kormányhivatal hatáskörét a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdés, valamint a jogszabály 5. számú melléklet I. táblázat B oszlopa, valamint a 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 1. §-a, 36. § b) pontja, 37. § (1) bekezdése, illetékességét a 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 3. § (3) bekezdés b)

pontja, valamint a fővárosi és megyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 86/2019. (IV.23.) Korm. rendelet 2. § (1) bekezdése alapozza meg.

A szakkérdés kiadmányozására Budapest Főváros Kormányhivatalát vezető kormány megbízott 3/2022. (III.23.) utasítása Budapest Főváros Kormányhivatalának kiadmányozási rendjéről szóló 217.1. pontja alapján került sor.

5. Az erdészeti szakkérdés vizsgálatának indokolása:

5.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

A megkereséshez mellékelte dokumentációt, valamint hatóságunk nyilvántartása alapján megállapítottam, hogy a tervezett építés a szomszédos erdőterületekre káros hatást nem gyakorol, azonban erdőterület igénybevételével és vélhetően fakitermeléssel jár, ezért a jelzett feltétel előírása szükséges.

Tárgyi beruházás az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 1. számú melléklet 2.1.26. pont és 2. melléklet 9. pont alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy, ezért a közérdekűséget az Evt. 78. § (4) bekezdés szerint vélelmezni kell.

A vizsgált szakkérdés tekintetében kialakított állásfoglalásomat a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016 (XII.2.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése alapján eljárva, a rendelet 2. melléklete szerinti illetékességi szabályok figyelembevételével, továbbá a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. §. (1) bekezdése, az 5. melléklet I. táblázat, 6. pontja, alapján adtam ki.

5.2. Pest megye és Budapest (X., XVIII., XIX., XX. és XXIII. kerület) vonatkozásában:

A megküldött dokumentációt áttekintve megállapítottam, hogy a szóban forgó tevékenység érinthet az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény (továbbiakban: Evt.) hatálya alá tartozó, az Országos Erdőállomány Adattárban hatóságom által nyilvántartott erdőterületeket a **BK KTF 06885-4 2022 V. Élővilágvédelmi melléklet** színezett részei alapján. Az adott nyomvonalszakasz mentén igénybe venni tervezett erdők pontos beazonosítása érdekében a <https://erdoterkep.nebih.gov.hu> oldalról kell tájékozódnia ügyfélnek a munkák előzetes tervezési fázisában.

Erdő érintettsége esetén a vizsgált tevékenység az Evt. 77. § (1) bekezdése alapján **erdő igénybevételnek** minősül. Az Evt. 81. § (1) bekezdése kimondja, hogy **erdő igénybevétele esetén az igénybevevő erdővédelmi járulékot köteles fizetni.**

Az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvénynek (a továbbiakban: Evt.) 78. § (1) bekezdése szerint **erdőt igénybe venni csak kivételes esetben, a közérdekkel összhangban lehet.**

Az Evt.78. § (4) bekezdése szerint a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás esetén a közérdekkel való összhangot vélelmezni kell.

Mivel a tervezett létesítmény **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-fejlesztési beruházásnak** minősül a 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 1. számú melléklet **2.1.26.** pontja (A 142. számú vasútvonal, Kőbánya-Kispest-Lajosmizse- Kecskemét szakasz rekonstrukciója) és a 2. melléklet 9. pontja alapján, így a közérdekkel való összhangot vélelmeztem. Az erdő igénybevételére csak minimális területtel kerül sor, így az csereerdősítési kötelezettség előírása nélkül is engedélyezhető.

Az Evt. 78. § (2) bekezdése szerint az **erdő igénybevételéhez az erdészeti hatóság előzetes engedélye szükséges.** Ezért erdőt érintően a tényleges munka csak az erdészeti hatóság erdő igénybevételét

engedélyező, végleges határozata alapján kezdhető meg az abban **megjelölt feltételek teljesítésével a megadott határidőn belül és az abban meghatározott célra.**

A vasútvonal villamos rekonstrukciójának a környező erdőkre gyakorolt hatása egyebekben nem jelentős, ezért azt erdészeti hatósági szempontból nem kifogásolom.

A Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdészeti Főosztályának hatáskörét és illetékességét a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése és 2. számú melléklete állapítja meg.

6. A területfejlesztési szakkérdés, így különösen a területrendezési tervekkel való összhang vizsgálatának indokolása:

6.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

Az Eljáró Hatóság tárgyi megkeresést küldte a 71/2015.(III.30.) Korm. rendelet 28.§ (1) bekezdése és az 5. melléklet I. táblázat 9. sor B oszlopában meghatározott „területrendezési tervekkel való összhang” szakkérdés vizsgálatára tekintetében.

Az Eljáró Hatóság a tárgyi megkeresésében tájékoztatott a benyújtott tervdokumentáció digitális elérhetőségeiről. Az így rendelkezésre álló dokumentáció alapján a területrendezési tervekkel való összhang tekintetében az alábbiakat állapítottam meg:

1. Tárgyi eljárás 2022. szeptember 28. napján indult.
2. *A területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény* (továbbiakban: Tftv.) 12.§ (1) bekezdés a) és c) pontjának megfelelően a megyei önkormányzat a megye területére az országos területrendezési tervvel összhangban, az érintett települési önkormányzatok és a megyei jogú városok véleményeinek kikérésével elfogadja a megye területrendezési tervét.
3. *A főépítési tevékenységről szóló 190/2009. (IX.15.) Kormányrendelet* 7.§-a, valamint a fővárosi és megyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról szóló 10/2022. (IX.22.) MvM utasítás 35.§-a alapján a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal állami főépítésének illetékességi területe Bács-Kiskun megye területére terjed ki.
4. *A területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól szóló 218/2009. (X. 06.) Kormányrendelet* (továbbiakban: *Kormányrendelet*) 7. melléklet II. A) 1.2.1.4. sora alapján tárgyi vasútvonal országos jelentőségű elemnek minősül, melyet a Kormányrendelet 7. melléklete alapján az Országos Területrendezési Tervben, valamint a megyei területrendezési tervekben, így Bács-Kiskun Megye Területrendezési Tervében is szerepeltetni kell.
5. A rendelkezésre álló dokumentációt, valamint a *Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvényt* (továbbiakban: *OTrT*) és a 7/2020. (VII.8.) ö. rendelettel elfogadott *Bács-Kiskun Megye Területrendezési Tervét* (továbbiakban: *BKMTTrT*) áttekintve megállapítottam, hogy azokban szerepel a tárgyi létesítmény. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
6. Az OTrT 3/4. melléklete alapján tárgyi létesítmény világörökségi várományos területek övezetével érintett. E területen az OTrT 31.§ (2) c) pontja értelmében a közlekedési, vízgazdálkodási és hírközlő infrastruktúra-hálózatokat, továbbá az erőműveket a kulturális és természeti örökség értékeinek sérelme nélkül, területi egységüket megőrizve, látványuk érvényesülését elősegítve és a világörökségi kezelési tervnek megfelelően kell elhelyezni. E tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
7. Az OTrT 3/5. melléklete alapján tárgyi létesítmény honvédelmi és katonai célú terület övezetével érintett. E területre az OTrT 32.§-a a közlekedési infrastruktúra-hálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
8. *A területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet* (továbbiakban: *MvM rendelet*) 2. melléklete alapján tárgyi létesítmény erdőtelepítésre javasolt terület övezetével érintett. E területre fenti MvM rendelet 3.§-a a közlekedési infrastruktúra-hálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
9. Az MvM rendelet 3. melléklet alapján tárgyi létesítmény tájképvédelmi terület övezetével érintett. E területen fenti MvM rendelet 4.§ (4) bekezdése értelmében a közlekedési, elektronikus hírközlési és energetikai infrastruktúra-hálózatokat, továbbá az erőműveket a tájképi egység megőrzését és a

- hagyományos tájhasználat fennmaradását nem veszélyeztető műszaki megoldások alkalmazásával kell megvalósítani. E tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
10. Az MvM rendelet 4. melléklet alapján tárgyi létesítmény vízminőség-védelmi terület övezetével érintett. E területre fenti MvM rendelet 5.§-a a közlekedési infrastruktúrahálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
 11. A BKMTTrT 3/3. melléklete alapján tárgyi létesítmény erdőtelepítésre javasolt terület övezetével érintett. E területre a BKMTTrT a közlekedési infrastruktúra-hálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
 12. A BKMTTrT 3/4. melléklete alapján tárgyi létesítmény tájképvédelmi terület övezetével érintett. E területre a BKMTTrT a közlekedési infrastruktúra-hálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
 13. A BKMTTrT 3/5. melléklete alapján tárgyi létesítmény világörökségi várományos területek övezetével érintett. E területre a BKMTTrT a közlekedési infrastruktúrahálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
 14. A BKMTTrT 3/6. melléklete alapján tárgyi létesítmény vízminőség-védelmi terület övezetével érintett. E területre a BKMTTrT a közlekedési infrastruktúra-hálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
 15. A BKMTTrT 3/8. melléklete alapján tárgyi létesítmény honvédelmi és katonai célú terület övezetével érintett. E területre a BKMTTrT a közlekedési infrastruktúra-hálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
 16. A BKMTTrT 3/9. melléklete alapján tárgyi létesítmény ásványi nyersanyagvagyon övezetével érintett. E területre a BKMTTrT a közlekedési infrastruktúra-hálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
 17. A BKMTTrT 3/11. melléklete alapján tárgyi létesítmény tanyás területek övezetével érintett. E területre a BKMTTrT a közlekedési infrastruktúra-hálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
 18. A BKMTTrT 3/13. melléklete alapján tárgyi létesítmény városkörnyéki település együttesek övezetével érintett. E területre a BKMTTrT a közlekedési infrastruktúrahálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
 19. A BKMTTrT 3/15. melléklete alapján tárgyi létesítmény gépjárműgyártási beszállítói terület övezetével érintett. E területre a BKMTTrT a közlekedési infrastruktúra-hálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
 20. A BKMTTrT 3/18. melléklete alapján tárgyi létesítmény kötött pályás gazdasági terület övezetével érintett. E területre a BKMTTrT a közlekedési infrastruktúra-hálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
 21. A BKMTTrT 3/19. melléklete alapján tárgyi létesítmény az általános turisztikai fejlesztés övezetével érintett. E területre a BKMTTrT a közlekedési infrastruktúra-hálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
 22. A BKMTTrT 3/20. melléklete alapján tárgyi létesítmény a pusztai turizmusfejlesztés övezetével érintett. E területre a BKMTTrT a közlekedési infrastruktúra-hálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
 23. A BKMTTrT 3/22. melléklete alapján tárgyi létesítmény a gyógyhelyek és gyógyfürdők övezetével érintett. E területre a BKMTTrT a közlekedési infrastruktúra-hálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
 24. A BKMTTrT 3/25. melléklete alapján tárgyi létesítmény napelempark elhelyezésére szolgáló különleges övezetével érintett. E területre a BKMTTrT a közlekedési infrastruktúra-hálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
 25. A BKMTTrT 3/26. melléklete alapján tárgyi létesítmény a geotermikus energia hasznosítását szolgáló övezetével érintett. E területre a BKMTTrT a közlekedési infrastruktúra-hálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
 26. A BKMTTrT 3/27. melléklete alapján tárgyi létesítmény klímaváltozással fokozottan érintett térség övezetével érintett. E területre a BKMTTrT a közlekedési infrastruktúrahálózatok megvalósítására nem tartalmaz előírást. Így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.

Szakmai véleményem a 71/2015.(III.30.) Korm. rendelet 5. melléklet I. táblázat 9. sorában lévő szakkérdésen alapult.

A szakkérdés vizsgálata tárgyában adott véleményemet a fővárosi és megyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról szóló 10/2022. (IX.22.) MvM utasítás 25. § (3) bekezdése, valamint a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Egységes Ügyrendjének II.2.4. pontja és 5. melléklet III.2. k) pontja alapján adtam ki.

6.2. Pest megye vonatkozásában:

Hivatalomhoz a fenti hivatkozási számon érkezett - a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 5. melléklete szerinti - a Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítésére vonatkozó megkeresésével kapcsolatban az alábbiakat jegyezzük meg: A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció tartalmi kialakítását megfelelőnek tartjuk, azzal kapcsolatban észrevételt nem teszünk.

6.3. Budapest (X., XVIII., XIX., XX. és XXIII. kerület) vonatkozásában:

A Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény 2. mellékletében (Az Ország Szerkezeti Terve), és 7. mellékletében (Budapest Agglomeráció Szerkezeti Terve), valamint 4/3. melléklete 2. táblázatának 61. sorában a 142-es számú Budapest- (X. Kőbánya-Kispest) - Lajosmizse - Kecskemét vasútvonal „Egyéb országos törzshálózati pálya (meglévő)” szerepel.

A környezeti hatásvizsgálati eljárás megküldött dokumentációját áttanulmányozva megállapítottam, hogy Budapest Főváros érintett területén (X. kerület, Kőbánya - Kispest) az elővárosi célú vasútvonal szakaszának fejlesztése a meglévő közlekedési nyomvonal felhasználásával tervezett.

Felhívom figyelmét, hogy amennyiben a továbbtervezés folyamán további, jelenleg nem kötőpályás közlekedési terület területfelhasználású területek igénybevétele is szükségessé válna, úgy az érintett településrendezési eszközök módosítása lehet szükséges.

7. A hulladékképződés megelőzését szolgáló intézkedések, a hulladékkezelésre vonatkozó jogszabályi követelmények teljesítése, a hulladékgazdálkodási előírások alapján a technológiából származó környezetterhelések kockázat, a tevékenység végzése során képződő hulladék elhelyezése, a hulladék kezelésének megfelelősége, továbbá a hulladékgazdálkodásból eredő környezeti kockázatok, valamint építésnél az építési és a bontási hulladékok kezelése (hulladékgazdálkodással kapcsolatos szakkérdés) vizsgálatának indokolása:

7.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

Az Ákr. 17. § értelmében a hatóság hatáskörét és illetékességét az eljárás minden szakaszában hivatalból köteles vizsgálni.

A beruházás Bács-Kiskun megye közigazgatási területét a vasútvonal 546+20 hmsz.-nél éri el és az alábbi vonalszakaszokat érinti:

546+20 hmsz. – Lajosmizse (kiz.) 614+50,
Lajosmizse állomás 614+50 – 634+00,
Lajosmizse (kiz.) 634+00 – Hetényegyháza (kiz.) 733+40,
Hetényegyháza állomás 733+40 – 752+10,
Hetényegyháza (kiz.) 752+10 – Kecskemét alsó (kiz.) 809+80,
Kecskemét alsó állomás 809+80 (142.vv) – 826+10 (142.vv), 23+30 (152.vv) – 40+35 (152.vv),
Kecskemét alsó (kiz.) 12+37 (152.vv) – 23+30 (152.vv).

A kiveietelés várható időtartama: 2024. szeptember – 2028. április.

Várható környezeti hatások

Hulladékgazdálkodás

Létesítés

A kivitelezés főbb munkafolyamatai:

- területfoglalás,
- fás szárú növényzet eltávolítása,
- humusz leszedés,
- telephelyek, ideiglenes keverők, depóniák létrehozása,
- esetleges régészeti munkálatok, régészeti szakfelügyelet biztosítása,
- közműkiáltások,
- útátjárók és épületbontás,
- felsővezeték oszlopok állítása,
- vezeték feszítése,
- földmunkák, tereprendezés, útalapok építése,
- új út és kapcsolódó műtárgyak építése,
- vízelvezető, víztelenítő rendszer építése, felújítása, működtetése,
- közlekedési csomópontok, műtárgyak építése,
- rézsű lépcsőzés, földmunka készítése,
- védőréteg beépítése,
- alsóagyazat készítése,
- vágányépítés, szabályozás,
- növények telepítése,
- környezetvédelmi létesítmények építése.

A kivitelezés folyamata részleteiben a jelen tervfázisban nem ismert, az organizációs terv készítése a Kivitelező feladata.

A főbb munkafolyamatok megvalósítása során az alábbi részfolyamatok járnak hulladékok képződésével:

- vasúti pálya bontása (a Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal szakaszának felújítása);
- új vasúti pálya építése,
- terület-előkészítés,
- állomási és megállóhelyi peronok és vágányhálózatok átalakítása,
- állomási biztosítóberendezések bontása építése,
- üzemi funkciók kitelepítése,
- kiszolgáló épületek felújítása,
- a jelenlegi vasúti pálya korszerűsítése,
- új létesítmények és a megközelítő utak kiépítése, a terület előkészítése és az elbontott épületek, egyéb létesítmények bontása,
- a munkagépek napi karbantartása,
- esetlegesen bekövetkező havária események,
- a kivitelezést végző munkavállalók szociális igényeinek kielégítése (20 03 01).

A bontásra kerülő közforgalmú vasúti pálya és annak tartozékai, az ún. vissznyereményi anyagok állami vagyoni körbe tartoznak, így azok nem kerülnek a Kivitelező tulajdonába. Az ún. vissznyereményi anyagokat, melyek nem kerülnek hulladékstátuszba, az állagbantartó MÁV Zrt., mint tulajdonos/vagyonkezelő részére adja vissza a Kivitelező a következők szerint.

A bontás előtt a Kivitelező a MÁV Zrt. részére átadandó bontott anyagokra vonatkozóan a vissznyereménykezelési előírásokat és üzemeltetői diszpozíciókat beszerzi és azok alapján a vissznyeremény kezelésével kapcsolatos valamennyi feladatot ellátja, többek között minősített a bontandó anyagot. A bontott használt anyagokat a Kivitelező a MÁV Zrt. által meghatározott telephelyre szállítja és a MÁV Zrt. által kért formában, kimutathatóan a MÁV Zrt. részére átadja.

Az elkülönítetten gyűjtött bontott anyagot vagy annak egy részét – amennyiben az műszakilag lehetséges, a MÁV Zrt. jóváhagyásával – a Kivitelező az építés során felhasználja. A fel nem használt bontott anyagok hulladékstátuszba kerülnek, ezért a Kivitelező a jogszabály előírásainak értelmében megfelelő jogosultsággal rendelkező hulladékkezelőnek adja át.

A bontott anyagok és a hulladékok ideiglenes tárolása a 191/2009 (IX.15.) Korm. rendelet szerinti munkaterületen, illetve a MÁV Zrt. kezelésében lévő területeken történik a vonatkozó jogszabályi előírások betartása mellett.

A vasúti felépítmény bontása oly módon történik, hogy a bontott anyagok (kiterő, sín, alj, kapcsolószer stb.) válogatás után újra felhasználhatóak legyenek. A bontott anyagok gyűjtése elkülönítetten történik.

Az építőanyag fajtánként elkülönített hulladékot több fokozatban megfelelő szemnagyságúra törlik, miközben az idegen anyagoktól (pl. vasbeton) megtisztítják, majd frakciókra osztályozzák. A frakciókat elkülönítetten gyűjtik és szállítják.

A fém tartalmú bontott anyagok túlnyomó mennyiségét a sínek teszik ki, amelyeknek gyakorlatilag teljes mennyisége visszanyereményi anyag, újrahasznosítás érdekében sínelújító üzembe kerül. A bontott vasbeton aljak szintén visszanyereményi anyagok, előre kijelölt telephelyekre szállítást, tárolást és átminősítést követően út- és burkolatépítésekre felhasználhatók. A minősítés eredménye alapján hulladékstátuszba is sorolhatók. Az útátjárók bontása során keletkezett aszfalt- és betontörmelék főként útátjárók, parkolók alapjának megépítésére, illetve nem teherbíró felületek kialakítására hasznosítható. Ezen anyagok felhasználása a közútkezelő által meghatározottak szerint történik, a hulladékhasznosítását követően.

Az építési és bontási hulladékok feldolgozására, helyszíni hasznosítására azok keletkezési helyének közelében mobil feldolgozó üzem telepítésére törekednek a hulladékok szállítása által okozott környezeti hatások (illetve a szállítási költségek) jelentős mértékű csökkentése érdekében.

A pályarekonstrukció során kiemelt vasúti talpfák (amennyiben nem visszanyereményi anyagok) veszélyes hulladéknak minősülnek (17 02 04*), érvényes hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkező veszélyes hulladékkezelőnek adják át.

A vasúti pálya rekonstrukció során – a kitermelt talaj mellett – jelentős mennyiségű zúzottkő kerül ki az ágyazatból. Amennyiben a zúzottkő nem szennyezett, rostálás után újrahasználható. A zúzottkő olajszennyeződésére elsősorban a gyakori mozdonyállásoknál (bejárati jelzők, peronok melletti vágányszakaszok), kitérőknél, valamint a kis sugarú ívekben (sínkenő berendezésből származó olajszennyeződés) számítanak. Olajszennyeződés gyanúja (elszíneződés és olajszennyeződésre jellemző szag észlelése) esetén elvégzik a kitermelt anyagok mintavételezését és laboratóriumi vizsgálatát TPH komponensre, vagy havária esetén az ágyazatra került veszélyes anyagra. Olajjal szennyezett, salakkal kevert zúzottkő, illetve olajjal szennyezett vagy egyéb szennyezőanyag tartalmú kitermelt földtani közeg nem használható fel a kitermelés helyszínén újra, az hulladéknak minősül.

A vasúti pálya anyag mellett a kitermelt talaj, föld és kövek munkaterületen belüli visszaépítéséhez, illetve a föld és kövek hulladékhasznosítása során szükséges a hasznosított anyagok minősítése, így elvégzik az anyag szennyezettségének vizsgálatát (TPH, toxikus nehézfém), illetve a felhasználásra vonatkozó követelmények teljesülésének igazolását. A szennyezettségi vizsgálatokat a 6/2009. (IV.14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet alapján „B” szennyezettségi határértékre végzik el (TPH, toxikus nehézfémek), a hasznosított anyag minősítését szabvány vagy útügyi műszaki előírás szerint határozzák meg.

A kivitelezés során a vasútvonal kivitelezési munkálataiból származó hulladékok típusa és becsült mennyisége a teljes Kőbánya-Kispest (bez.)-Lajosmizse-Kecskemét (kiz.) vonalon:

Hulladék anyagi minősége	Hulladék típusa	Hulladék megnevezése	Becsült mennyiség (t)
Fémhulladék	17 04 05	vas és acél	13 515
Fahulladék	17 02 01	fa	5 030
Beton törmelék	17 01 01	beton	40 027
Kitermelt talaj	17 05 04	föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól (17 05 04)	1 516 270

A kivitelezés során a távközlés kivitelezési munkálataiból származó hulladékok típusa és becsült mennyisége a teljes Kőbánya-Kispest (bez.)-Lajosmizse-Kecskemét (kiz.) vonalon:

Hulladék anyagi minősége	Hulladék típusa	Hulladék megnevezése	Becsült mennyiség (t)
Fémhulladék	17 04 01	vörösréz, bronz, sárgaréz	0,09
	17 04 11	kábel, amely különbözik a 17 14 10-től	3
Fahulladék	17 02 01	fa	22
Beton törmelék	17 01 01	beton	30,6
Műanyag hulladék	17 02 03	műanyag	0,3
Kitermelt talaj	17 05 04	föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól (17 05 04)	1 140

A kivitelezés során a térvilágítás kivitelezési munkálataiból származó hulladékok típusa és becsült mennyisége a teljes Kőbánya-Kispest (bez.)-Lajosmizse-Kecskemét (kiz.) vonalon:

Hulladék anyagi minősége	Hulladék típusa	Hulladék megnevezése	Becsült mennyiség (t)
Fémhulladék	17 04 01	vörösréz, bronz, sárgaréz	10
	17 04 05	vas és acél	5
	17 04 11	kábel, amely különbözik a 17 14 10-től	20

Hulladék anyagi minősége	Hulladék típusa	Hulladék megnevezése	Becsült mennyiség (t)
Fahulladék	17 02 01	fa	40
Beton törmelék	17 01 01	beton	50
Műanyag hulladék	17 02 03	műanyag	3
Kitermelt talaj	17 05 04	föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól (17 05 04)	1 300

A kivitelezés során a műtárgyak kivitelezési munkálataiból származó hulladékok típusa és becsült mennyisége a teljes Kőbánya-Kispest (bez.)-Lajosmizse-Kecskemét (kiz.) vonalon:

Hulladék anyagi minősége	Hulladék típusa	Hulladék megnevezése	Becsült mennyiség (t)
Fémhulladék	17 04 05	vas és acél	9,5
Beton törmelék	17 01 01	beton	365
Kitermelt talaj	17 05 04	föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól (17 05 04)	127 429

A kivitelezés során a magasépítészeti létesítmények (felvételi és üzemi épületek, perontetők, arculati elemek) kivitelezési munkálataiból származó hulladékok típusa és becsült mennyisége a teljes Kőbánya-Kispest (bez.)-Lajosmizse-Kecskemét (kiz.) vonalon:

Hulladék anyagi minősége	Hulladék típusa	Hulladék megnevezése	Becsült mennyiség (t)
Fémhulladék	17 04 01	vörösréz, bronz, sárgaréz	305

Hulladék anyagi minősége	Hulladék típusa	Hulladék megnevezése	Becsült mennyiség (t)
	17 04 02	alumínium	
	17 04 03	ólom	
	17 04 04	cink	
	17 04 05	vas és acél	
	17 04 06	ón	
	17 04 07	fémkeverék	
	17 04 11	kábel, amely különbözik a 17 14 10-től	
Fahulladék	17 02 01	fa	307
Aszfalt törmelék	17 03 02	bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től	94
Beton törmelék	17 01 01	beton	257

Hulladék anyagi minősége	Hulladék típusa	Hulladék megnevezése	Becsült mennyiség (t)
Műanyag hulladék	17 02 03	műanyag	118
Kitermelt talaj	17 05 04	föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól (17 05 04)	2 204
Vegyes építési és bontási hulladék	17 09 04	kevert építési-bontási hulladék, amely különbözik a 17 09 01-től, a 17 09 02-től és a 17 09 03-tól	861
Ásványi eredetű építőanyag hulladék	17 01 02	tégla	1 270
	17 01 03	cserép és kerámia	
	17 01 07	beton, téglá, cserép és kerámia frakció vagy azok keveréke, amely különbözik a 17 01 06-tól	
	17 02 02	üveg	
	17 06 04	szigetelő anyag, amely különbözik a 17 06 01-től és a 17 06 03-tól	
	17 08 02	gipsz-alapú építőanyag, amely különbözik a 17 08 01-től	

A fenti táblázatok a helyben hasznosításra kerülő hulladékok mennyiségét nem tartalmazzák.

A nem veszélyes hulladékokon felül a kivitelezés során a következő veszélyes hulladék típusok keletkezése várható: 15 01 10*, 15 02 02*, 17 02 04*, 17 03 01*, 17 04 09*, 17 05 03*, 17 05 07*, 17 06 01*, 17 06 05*, 17 09 03*.

A kivitelezés során a hulladékok gyűjtése, megfelelő tárolása a Kivitelező feladata. Az építési munkálatokat az építési és bontási hulladék kezelésének részletes szabályairól szóló 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM együttes rendeletben foglalt előírások betartása mellett végzik. A kivitelezés során keletkező hulladékokat a jogszabályi előírásoknak eleget téve, a hulladék fizikai, kémiai jellegének megfelelően, a környezet és az emberi egészség veszélyeztetését, szennyezését és károsítását kizáró módon elkülönítetten gyűjtik, gondoskodnak annak üzemi gyűjtőhelyen történő ideiglenes elhelyezéséről. A gyűjtőedényzetet úgy választják meg, hogy az adott hulladék típus fizikai és kémiai hatásainak ellenálljon, kizárja a hulladék csapadékvízzel történő érintkezését. Az edényzeteket feliratozzák (hulladék azonosító kód és megnevezés). A Kivitelező a hulladék kezeléséről a hulladék arra végleges és érvényes feljogosítással rendelkező hulladékgazdálkodó részére történő átadása útján gondoskodik. A hulladékkezelő kiválasztásánál fontos szempontnak tekintik a közelség elvét és előnyben részesítik a hulladék (újra)hasznosítását az ártalmatlanítással szemben. A veszélyes hulladékokkal összefüggő tevékenységeket a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet előírásai szerint szervezik meg.

Közvetlen hatásterület a kivitelezés területe (kisajátítási határon belüli terület, valamint a kivitelezés idejére ideiglenesen igénybe vett organizációs terület), ahol a hulladék keletkezik és gyűjtésre kerül.

Közvetett hatásterületet a hulladék elszállításával és elhelyezésével érintett útvonal és terület jelenti.

Üzemelés

A vasútfenntartási tevékenységek során az alábbi vasútfenntartási, üzemelési, üzemeltetési tevékenységek járnak hulladék keletkezéssel:

- a vonalszakaszon üzemeltetett vasútállomások és megállóhelyek üzemeltetése, fenntartása,
- a vasúti pálya fenntartásához köthető tevékenységek,
- a vasúti pálya és a vasúti szerelvényeinek karbantartásához köthető tevékenységek,
- a vasúti vonalszakasz mentén elhelyezkedő területsáv tisztántartása, illegálisan elhagyott hulladékok eltávolítása, a zöldfelület gondozása, gyomirtási feladatok.

Az üzemelési, üzemeltetési hulladékok zöme az állomásokon, megállóhelyeken keletkezik. Nyílt pályán elsősorban a vasúti vonalszakasz mentén elhelyezkedő területsáv, valamint a rálátási háromszög tisztántartásából, az illegálisan elhagyott hulladékok eltávolításából, a zöldfelület gondozásából, valamint a gyomirtási feladatokból származó hulladékok jelentkeznek.

Részben a személyzet napi munkavégzése során, részben az utasforgalmi területeken kihelyezett szemétygyűjtő edényekben gyűjtve elsősorban kommunális hulladékok keletkeznek. A kommunális hulladékok elkülönített gyűjtéséről mindkét esetben gondoskodnak.

A technológiai, termelési jellegű tevékenységekből képződő veszélyes és nem veszélyes hulladékok mennyiségét nagymértékben meghatározza a rendszeresen felülvizsgálatra kerülő karbantartási terv. A karbantartási terv alapján kerülnek kiválasztásra a javítási, karbantartási technológiák, amihez az eszköz és anyagigény hozzárendelhető. A hulladékok részletes, hulladékfajta szerinti mennyiségei ezért a környezeti hatástanulmány készítésekor még nem volt becsülhető. A technológiához kapcsolódó hulladékok gyűjtése a munkahelyi gyűjtőkben, a technológiákhoz legközelebbi helyszíneken történik, a keletkező hulladékok fizikai és kémiai összetételének ellenálló edényzetben.

Az üzemelés során keletkező hulladékok típusa és becsült mennyisége a teljes Kőbánya-Kispest (bez.)-Lajosmizse-Kecskemét (kiz.) vonalon:

Hulladék anyagi minősége	Hulladék típusa	Hulladék megnevezése	Becsült mennyiség (t)
festék maradék (folyadék), festék por	08 01 11*	szerves oldószereket vagy más veszélyes anyagokat tartalmazó festék- és lakk-hulladék	3,27
irodatechnikai toner	08 03 17*	veszélyes anyagokat tartalmazó, hulladékká	0,09

		vált	
elhasznált csapágyzsír	12 01 12*	elhasznált viasz és zsír	1,14
csiszolóvászon	12 01 20*	veszélyes anyagokat tartalmazó elhasznált csiszolóanyagok és eszköz	0,42
fáradt olaj	13 02 05*	ásványolaj alapú, klórvegyületet nem tartalmazó motor-, hajtómű- és kenőolaj	0,78
műanyag és fém csomagolási hulladék	15 01 10*	veszélyes anyagokat maradóként tartalmazó vagy azokkal szennyezett csomagolási hulladék	3,12
szórópalackok	15 01 11*	veszélyes, szilárd porózus mátrixot (pl. azbesztet) tartalmazó fémből készült csomagolási hulladék, ideértve a kiürült hajtógázos palackokat	0,11
festékes csomagolópapír, szűrőpaplan, olajos homok, rongy	15 02 02*	veszélyes anyagokkal szennyezett abszorbensek, szűrőanyagok (ideértve a közelebbről meg nem határozott olajsűrőket), törülközők, védőruházat	8,06
fékbetét	16 01 12	súrlódó-betét, amely különbözik a 16 01 11-től	3,12
danamit műanyag forgács, fénycső búra	16 01 19	műanyagok	0,78
jármű üveg	16 01 20	üveg	3,28
lengéscsillapító	16 01 21*	veszélyes alkatrészek, amelyek különböznek a 16 01 07-től 16 01 11-ig terjedő, valamint a 16 01 13-ban és a 16 01 14-ben meghatározott hulladéktípusoktól	38,73
szénecsúsó, gumitömlő	16 01 22	közelebbről meg nem határozott alkatrészek	1,72
ólomakkumulátor	16 06 01*	ólomakkumulátorok	0,92
papír és karton	20 01 01	papír és karton	1 639,87
fénycső	20 01 21*	fénycsövek és egyéb higanytartalmú hulladék	0,62

elektronikai hulladék	20 01 35*	veszélyes anyagokat tartalmazó, kiselejtezett elektromos és elektronikus berendezések, amelyek különböznek a 20 01 21-től és a 20 01 23-tól	3,12
műanyagok	20 01 39	műanyagok	2 459,81
kommunális hulladék	20 03 01	egyéb, települési hulladék, ideértve a egyes települési hulladékot is	4 099,68

A hulladékok gyűjtésére – ahol szükséges – üzemi gyűjtőhelyeket, illetve munkahelyi gyűjtőhelyeket jelölnek ki.

Közvetlen hatásterület a létesítmény területe, ahol a hulladék keletkezik és gyűjtésre kerül.

Közvetett hatásterületet a hulladék elszállításával, valamint az ideiglenes és a végleges elhelyezésével érintett útvonal és terület jelenti.

Felhagyás

A tervezett vasútvonal felhagyása nem várható.

Havária események hatásai

Havária esemény az üzemeltetés során is bekövetkezhet a munkagépek meghibásodásából és emberi mulasztásból, mely esetben hasonlóan járnak el, mint a létesítés folyamán keletkező hulladékoknál.

Határon áterjedő hatások

A tervezett beruházásnak hulladékgazdálkodási szempontból határon áterjedő hatása nincs.

Előírásainkat hulladékgazdálkodási szempontból a következő jogszabályi helyek indokolják:

A rendelkező rész 1. pont szerinti előírás a *hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény* (a továbbiakban: Ht.) 4. §-án alapszik.

A rendelkező rész 2. pontjában foglalt előírást a Ht. 63. § (1) bekezdése, 12. § (4) bekezdése 31. § (2) és (5) bekezdései és a 7. § (1) bekezdése alapján tettük.

A rendelkező rész 3. pontjában rögzített előírás a Ht. 7. §-án alapszik.

Rendelkező rész 4-6. pontjaiban rögzített előírásokat a Ht. 1 § (1) bekezdés 23. pontja, 1. § (4) bekezdése, valamint 8-10. §-ai alapján tettük.

A veszélyes hulladékok vonatkozásában a rendelkező rész 7. pontjában tett előírás a *veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet* 1. §-án és a Ht. 56. § (1) bekezdésén alapszik.

A hulladék gyűjtőhelyek vonatkozásában a rendelkező rész 8. és 9. pontjában rögzített előírásokat az *egyres hulladékgazdálkodási létesítmények kialakításának és üzemeltetésének szabályairól szóló 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet* 1. § d) és e) pontjai, valamint 17. § (3) bekezdése, valamint a környezeti hatástanulmányban foglaltak alapján tettük.

A rendelkező rész 10. pontjában rögzített előírás a Ht. 12. § (2) bekezdésén, 13. § (1) és (2) bekezdésén, 14. § (1) bekezdésén, 15. § (2) bekezdésén, valamint 17. § (1) bekezdésén alapszik.

A nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó előírást a rendelkező rész 11. pontjában a Ht. 65. § (1) és (5) bekezdései alapján tettük.

A nyilvántartások és bizonylatok megőrzési idejére vonatkozó rendelkező rész 12. pontja szerinti előírás a Ht. 65. § (4) bekezdésén alapul.

A hulladékgazdálkodási hatóság a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése és az 5. sz. melléklet I. táblázat B oszlop alapján adta meg nyilatkozatát.

7.2. Pest megye és Budapest (X., XVIII., XIX., XX. és XXIII. kerület) vonatkozásában:

A Dokumentáció részletesen tartalmazza a vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódó kivitelezés, a majdani üzemelés, illetve az esetleges felhagyás során várhatóan keletkező hulladékok fajtáit és becsült mennyiségét. A vasútvonal fejlesztésével kapcsolatos kivitelezési időszakban nagy mennyiségű építési-bontási hulladék keletkezése várható (nem veszélyes hulladéknak minősülő föld és kövek, beton, aszfalt, ásványi eredetű építőanyag-hulladék, vas és acél hulladék, műanyag, fa, fém csomagolási hulladék, illetve veszélyes hulladéknak minősülő szennyezett csomagolóanyag, törlőkendők, védőruházat, szénkátrányt tartalmazó bitumen-hulladék, újrahasználatra alkalmatlan vasúti talpfa, azbeszttartalmú építőanyag, szennyezett építési-bontási hulladék, szennyezett talaj), melyek kezeléséről, folyamatosan történő elkülönített gyűjtéséről, lehetséges helybeni felhasználásáról vagy elszállíttatásáról a kivitelező fog gondoskodni.

Az üzemelés során a normál vasútüzemből származó hulladékok (festékmaradékok, festék por, használt tonerek, elhasznált csapágyzsír, csiszolóvászón, fáradt olaj, műanyag és fém csomagolási hulladék, szórópalackok, festékes csomagolópapír, festékes szűrőpaplan, olajos homok, olajos rongy, elhasznált fékbetétek, elhasznált fénycsövek, danamit műanyag forgács, jármű üveg, elhasznált lengéscsillapító, széncsúszó, gumi tömlő, ólomakkumulátor, papír és karton, elektronikai hulladék, műanyagok, kommunális hulladék) keletkezése várható.

A létesítmény esetleges felhagyása során nagy mennyiségű építési-bontási hulladék keletkezése valószínűsíthető.

A tervezett beruházás megvalósítása, illetve az üzemeltetés, illetve a felhagyás során a keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékok jogszabályi követelményeknek megfelelő gyűjtése, illetve a hulladékok további kezelésének (hasznosítás, ártalmatlanítás) megoldása esetén, valamint a rendelkező részben tett előírások betartása mellett a tervezett beruházás megvalósításával kapcsolatban kizáró ok hulladékgazdálkodási szempontból nem áll fenn.

A Hulladékgazdálkodási Hatóság a hulladékgazdálkodási előírásait és megállapításait a Ht., a 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet, a 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet, a 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet, a 225/2015.(VIII. 7.) Korm. rendelet, a 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM együttes rendelet és a *hulladékgazdálkodási hatóság kijelöléséről* szóló 124/2021. (III.12.) Korm. rendelet illetve további, az környezeti hatásvizsgálati Dokumentáció benyújtásakor hatályos jogszabályok alapján tette meg.

A Hulladékgazdálkodási Hatóság a kivitelezési munkálatok során keletkezett hulladékokkal kapcsolatos előírását a Ht. 82. § (1) bekezdése alapján tette meg.

A későbbi tevékenység során a jogszabályváltozásokra figyelemmel, a hatályos rendelkezések betartása szükséges, különös tekintettel az építési és bontási hulladékok vonatkozásában.

A Hulladékgazdálkodási Hatóság feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet szabályozza.

*

Az érintett szakhatóságokat az Ákr. 55. § (1) bekezdése alapján, *az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről* szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet) 1. § (1) bekezdése szerint az 1. számú melléklet 9. számú, „Környezet- és természetvédelmi ügyek” megnevezésű táblázat **2. és 3. pontjában** (*vízügy-vízvédelem*) valamint **4. pontjában** (*iparbiztonság*) és **20. pontjában** (*bányafelügyelet*) meghatározott szakkérdések tekintetében kerestem meg **BK/KTF/06885-18/2022. számon**, továbbá **BK/KTF/06885-91/2022. számon**.

A Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság **35300/4521-1/2022.ált.** számú, a Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság **36300/3956-2/2022.ált.** számú és a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság **35100/16281-1/2022.ált.** számú, valamint a Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály **35300/4512-2/2022.ált.** számú, a Csongrád-Csanád Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály **35600/4891-1/2022.ált.** számú és a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály **35100/14896-2/2022.ált.** számú, a Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatósága Bányászati és Gázipari Főosztály (Szolnoki Bányafelügyeleti Osztály) **SZTFH-BANYASZ/11884-2/2022.** számú szakhatósági állásfoglalását a rendelkező részben, a „*Szakhatósági állásfoglalások*” fejezetben előírtam.

A szakhatósági állásfoglalások indokolása:**I. Hivatásos katasztrófavédelmi szerv területi szervei, az iparbiztonsági szakhatóságok szakhatósági állásfoglalásainak indokolása:****1. Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35300/4521-1/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:**

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztálya (továbbiakban: Környezetvédelmi hatóság) BK/KTF/06885-18/2022. hivatkozási számú megkeresése alapján, az NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt. nevében a VIBROCOMP Kft. 2022. szeptember 28. napján - a Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú - a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R.) szerinti **környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálása iránti kérelmet** terjesztett elő a Környezetvédelmi hatóságnál, melyet 2022. október 6. napján - a tárgyi beruházás által érintett települések tekintetében - pontosított.

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 1. számú melléklet 2.1.26. pont (A 142. számú vasútvonal, Kőbánya-Kispest-Lajosmizse-Kecskemét szakasz rekonstrukciója) és 2. melléklet 9. pont alapján jelen eljárás tárgya **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy** valamint **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra beruházással összefüggő ügy**.

A tárgyi beruházás által közvetlen hatásterülettel érintett települések:

Bács-Kiskun megye közigazgatási területéből: Felsőlajos, Lajosmizse, Kecskemét.

A Környezetvédelmi hatóság, mint engedélyező hatóság 2022. 10. 14.-én megkereste a Bács- Kiskun Magyar Katasztrófavédelmi Igazgatóságot - mint első fokú katasztrófavédelmi szakhatóságot (a továbbiakban Szakhatóság) a BK/KTF/06885-18/2022. számú ügyben indult környezeti hatásvizsgálat engedélyezési eljárásban, szakhatósági állásfoglalás kiadása céljából.

A beérkezett dokumentáció Szakhatóságom megvizsgálta és az alábbiakat állapította meg:

- a környezeti hatásvizsgálat a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ben feltételezett súlyos balesetek minden lehetséges károsító hatásának következményeit tartalmazza;
- a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetekből származó hatótényezők bemutatása arányban áll a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ből származó, a telepítési helyet esetlegesen érintő károsító hatásokkal;
- a hatótényezők bemutatása során a környezethasználó a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos baleset értékeléséhez és a vizsgálat tárgyának a hatásokkal szembeni érzékenységéhez a megfelelő kiindulási mutatókat, számítási módszereket helyesen alkalmazta;
- a környezeti hatásvizsgálat a települések katasztrófavédelmi besorolásáról, valamint a katasztrófák elleni védekezés egyes szabályairól szóló 62/2011. (XII. 29.) BM rendelet módosításáról szóló 61/2012. (XII. 11.) BM rendeletben meghatározott osztályba sorolást, a települési veszélyelhárítási tervben meghatározott természeti eredetű kockázatokat figyelembe veszi és a feltárt kockázatok károsító hatásainak várható következményeit megfelelően tartalmazza

Fentiekre tekintettel, mivel Ügyfél vonatkozó kérelme az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitétség tekintetében jogszabályt nem sért, a környezetvédelmi engedély megadásához a Szakhatóság hozzájárult.

Az önálló jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki.

Szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdésén alapul. Hatáskörömet az egyes közérdeken alapuló kényszerítő

indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. táblázat 4. pontja, illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 3. § (1) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklete határozza meg.”

2. A Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság 36300/3956-2/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

„Az NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt. meghatalmazásából eljáró VIBROCOMP Kft. kérelmére indult, 142. számú, Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú beruházást érintő környezeti hatásvizsgálati eljárásának és környezetvédelmi engedély kiadásának ügyében a Kormányhivatal, mint engedélyező hatóság 2022. október 12-én megkereste a Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot (székhely: 1149 Budapest, Mogyoródi út 43.), mint elsőfokú tűzvédelmi szakhatóságot szakhatósági állásfoglalás kiadása céljából.

A Kormányhivatal által elektronikus úton elérhetővé tett dokumentációk alapján, az NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt. meghatalmazásából eljáró VIBROCOMP Kft. kérelmére indult, 142. számú, Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú beruházást érintő környezeti hatásvizsgálati eljárás során a környezetvédelmi engedély megadásához hozzájárultam.

Szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdésén alapul.

Hatáskörömet az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) és (3) bekezdése, az 1. melléklet 9. táblázat 4. sora, valamint az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklet 2.1.26. pontja határozza meg

Illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 3. § (1) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklete határozza meg.

Az önálló jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki.”

3. A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35100/16281-1/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

„A kérelemre indult környezeti hatásvizsgálat ügyben a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgyűjtési Főosztály, mint engedélyező hatóság 2022.10.12-én megkereste a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóságot (továbbiakban: Hatóság) ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettség szakkérdésével, mint első fokú katasztrófavédelmi szakhatóságnak szakhatósági állásfoglalás kiadása céljából.

A szakhatóság a dokumentációk vizsgálata során a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R.) 6. melléklet 2. aa), ab), da) és db) pontjaiban meghatározottakat ellenőrzi, a Dokumentáció elbírálása során megállapította, hogy az tartalmazta a szakhatósági eljárás lefolytatásához szükséges kritériumokat. **A XVIII. kerületben jelölt Agroforrást Kft, mint veszélyes anyagokkal foglalkozó veszélyes üzem kérésére 2021.12.15-én a katasztrófavédelmi hatóság a katasztrófavédelmi engedélyt visszavonta a veszélyes tevékenység megszűnése miatt.**

A környezeti hatásvizsgálat elbírálása során megállapítottam, hogy

- a környezeti hatástanulmány a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ben feltételezett súlyos balesetek minden lehetséges károsító hatásának

következményeit tartalmazza, a projekttel kapcsolatban a X. kerületben található EGIS Gyógyszergyár Zrt., ERECO Zrt., Richter Gedeon Vegyészeti Gyár Nyrt., a XVIII. kerületi Repülőtéri Üzemanyag Kiszolgáltató Kft., Budapesti Erőmű Zrt. –Kispesti Erőmű, a XXIII. kerületben Waberer's – Szemerey Logisztika Kft, az Első Vegyi Industria Zrt., Matriál Vegyipari Szövetkezet vonatkozásában.

- a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetektől származó hatótényezők bemutatása arányban áll a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ből származó, a telepítési helyet esetlegesen érintő károsító hatásokkal; így különösen a települési veszélyelhárítási tervben valamint a kerületi önkormányzat által biztosított tényezők összevetése a veszélyes üzemek hatásterületeivel, valamint az azokban tárolt illetve technológia során alkalmazott veszélyes anyagok hatásaival.

- a hatótényezők bemutatása során a környezethasználó a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos baleset értékeléséhez és a vizsgálat tárgyának a hatásokkal szembeni érzékenységéhez a megfelelő kiindulási mutatókat, számítási módszereket helyesen alkalmazta, ezen belül környezeti hatások (zaj, rezgés); levegőtisztaság; hulladékgazdálkodás; élővilág védelem; talaj alatti és felszíni vizek védelme; gazdasági és társadalmi hatások; települési és táji rendszerek; éghajlatvédelmi szempontok.

- a környezeti hatástanulmány a települések katasztrófavédelmi besorolásáról, valamint a katasztrófák elleni védekezés egyes szabályairól szóló 62/2011. (XII. 29.) BM rendelet módosításáról szóló 61/2012. (XII. 11.) BM rendeletben meghatározott osztályba sorolást, a települési veszélyelhárítási tervben meghatározott természeti eredetű kockázatokat figyelembe veszi és a feltárt kockázatok károsító hatásainak várható következményeit megfelelően tartalmazza, így különösen a Budapest X. (I. osztály), Budapest XVIII. (II. osztály), Budapest XIX. (I. osztály) és Budapest XXIII. kerületre vonatkozó (II. osztály) katasztrófavédelmi osztályba sorolást érintő tényezőket.

A fentiek alapján a megkereső hatóság által csatolt iratok és nyilatkozatok alapján a környezetvédelmi engedély megadásához hozzájárultam.

A feltételeket az alábbi jogszabályi rendelkezések alapján állapítottam meg:

Ad. 1 – A katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 3.§ 28. pontja

Ad. 2 - A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. melléklet 2. aa).

Döntésem a fenti jogszabályi rendelkezések alapján hoztam.

Szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdésén alapul.

Hatáskörömet az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljárási szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. sz. mellékletének 9. számú táblázatának 4. sora, illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 3. § (1) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklete határozza meg.

Az önálló fellebbezés lehetőségét a Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki.”

II. Területi vízügyi-vízvédelmi szakhatóságok szakhatósági állásfoglalásainak indokolása:

1. Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály 35300/4512-2/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky krt. 2.) BK/KTF/06885-18/2022. ügyiratszámú megkeresésében a területi vízügyi - vízvédelmi hatóság szakhatósági állásfoglalását kérte az NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt. (1027 Budapest, Horvát u. 14.) ügyében, a VIBROCOMP Kft. (1118 Budapest, Bozókvár u. 12.) meghatalmazott kérelmére a **Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyában indult környezeti hatásvizsgálati eljárásában.**

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 1. számú melléklet 2.1.26. pont (A 142. számú vasútvonal, Kőbánya - Kispest - Lajosmizse - Kecskemét szakasz rekonstrukciója) és 2. melléklet 9. pont alapján jelen eljárás tárgya **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy**, valamint **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra beruházással összefüggő ügy**.

Az engedélyező hatóság a környezeti hatásvizsgálati dokumentációt és mellékleteit az alábbi elérhetőségen küldte meg:

<https://bacs-filr.kh.gov.hu/filr/public-link/file-download/8a22845f7fcf95590183ad4e07c569d0/3405/-8967387997761967801/06885-1-2022kieg.zip>

A területi vízügyi - vízvédelmi hatóság 35300/4512-1/2022.ált. számon a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény 6/I. § (3) bekezdésére tekintettel tájékoztatta az eljáró hatóságot, hogy a kérelemmel kapcsolatban hiánypótlásra nincs szükség.

A területi vízügyi - vízvédelmi hatóság az elektronikusan csatolt környezeti hatástanulmány dokumentáció és a rendelkezésre álló iratok alapján illetékességi területét illetően az alábbiakat állapította meg:

A projekt keretében a Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésére és villamosítására kerül sor.

A 142-es számú vasútvonal a budapesti elővárosi vasúthálózat része. Az országos törzshálózat részét képező vonal Kőbánya-Kispest vasútállomástól ágazik ki és halad délkeleti nyomvonalon, érintve Budapest XIX. (Kispest) és XVIII. (Pestszentimre) kerületeit, valamint az elővárosi térségben Gyál, Felsőpakony, Ócsa, Inárcs, Dabas, Hernád, Örkény, Táborfalva, Felsőlajos és Lajosmizse településeket. A budapesti elővárosi térséget elhagyva a vonal tartva délkeleti irányát átlépi Kecskemét közigazgatási határát és a város vasútállomásáig tart.

Igazgatóságunk vízügyi - vízvédelmi területéhez a nyomvonal Felsőlajos és Lajosmizse települések közigazgatási területéig terjedő szakasza tartozik.

A 86,5 km hosszú vasútvonal jelenleg egyvágányú, nem villamosított, 60 km/h sebességre és 210 kN tengelyterhelésre engedélyezett.

A vasúti pálya tervezett műszaki állapota Igazgatóságunk vízügyi - vízvédelmi területére vonatkozóan:

20. szakasz Táborfalva (kiz.) - Lajosmizse (kiz.) (538+50 - 614+50 hmsz)

- a.) Vasúti pálya nyomvonal korrekció:
 - 544+20.76 - 547+61.285 nyílt vonali ív korrekciója.
 - 566+06.26 - 570+63.037 Felsőlajos megállóhely ív korrekciója.
 - Felsőlajos megállóhely átépítése.
- b.) Megszűnő vágányok (állomásokon)
 - A tárgyi szakaszon állomás nem található.
- c.) Új külön szintű vasúti keresztezés:
 - A tárgyi szakaszon külön szintű vasúti keresztezés nem található.
- d.) Útátjárók:

- 546+26 hmsz: 34.sz átjáró (Határ út) helyben átépítése.
- 554+49 hmsz: 35.sz átjáró helyben átépítése.
- 566+68 hmsz: 36.sz kerékpáros átjáró helyben átépítése a geometria korrekciójával.
- 566+98 hmsz: 37.sz átjáró az 5. sz. főút keresztezése helyben átépítéssel.
- 579+84 hmsz: 38.sz átjáró helyben átépítése.
- 590+17 hmsz: 39.sz átjáró helyben átépítése.
- 603+91 hmsz: megszűnő útátjáró.

A szakaszon a vonalvezetés alapvetően a meglévő pálya nyomvonalát követő tervezett állapotban is egyvágányú pálya. A tervezési sebesség 120 km/h. A vonalszakaszon a tervezett tengelyterhelés 225 kN, a névleges nyomtávolság 1435 mm. A nyomvonalat hosszú egyenes szakaszok jellemzik. A sebességnövelés miatt ívkorrekciókra volt szükség az 544+20.76 - 547+61.285 ív és 566+06.26 - 570+63.037 ív esetén.

Magassági vonalvezetés tekintetében sík terep lévén minimális esések jellemzik a szakaszt. A meglévő pályához képest az emelések jellemzően 10 cm körüliek. Az átépülő útátjáróknál a tervezés során törekednek a minimális magassági változásra.

Felsőlajos megállóhely helyben átépül egyvágánnyal és oldalperonnal.

21. szakasz Lajosmizse állomás (614+50 - 634+00 hmsz)

- a) Vasúti pálya nyomvonal korrekció:
 - Lajosmizse vasútállomás teljes vágányhálózatának átalakítása.
 - Lajosmizse-alsó megállóhely átépítése.
 - 629+78.02 - 633+65.56 nyílt vonali ív korrekciója Lajosmizse-alsó megállóhely után.
- b) Megszűnő vágányok (állomásokon)
 - Lajosmizse: I. Rakodóvágány, V. csonka vágány, VI. csonka vágány, VII. csonka vágány
- c) Új külön szintű vasúti keresztezés:
 - A tárgyi szakaszon külön szintű vasúti keresztezés nem található.
- d) Útátjárók:
 - 546+26 hmsz: 34.sz átjáró (Határ út) helyben átépítése.
 - 629+70 hmsz: 42.sz átjáró (Bartók Béla út) helyben átépítése.

A vonalvezetés kialakítása a 21. szakaszon területi szempontból igyekszik követni a meglévő vágányhálózat elhelyezkedését, azonban a felépítés tekintetében jelentősen eltér ettől.

Lajosmizse állomás és Lajosmizse-alsó megállóhely a tervezett kialakításban komplexebb egységet alkot, egy szolgálati helyként kezelendő. A megállóhely után a környezeti és területi adottságok miatt 60 km/h sebességre korlátozott átmeneti íves kosárvonal geometriája következik, ezzel csatlakozva a követő nyílt vonali szakaszhoz.

Az állomási és megállóhelyi egység geometriai kialakítását meghatározza a kezdő és végponton található útátjárók helyzete, melyek szintben helyben épülnek át.

Magassági vonalvezetés tekintetében közel vízszintes a szakaszon a tervezett vonalvezetés, törekedve a minimális emelések megtartásával. Az átépülő útátjáróknál a tervezés során törekednek a minimális magassági változásra.

Lajosmizse állomás

Az állomási vágánykép alapvetően átalakul.

Az állomás kezdő ponti lírájából négy vágány ágazik ki, melyek az állomásfejnél keresztezik szintben az 5211 sz. utat. A meglévő rakodóvágány és hozzá tartozó rakodó helyben marad, a vágány hasznos hosszának csökkentésével. A négy állomási vágány közül 3 peronos vágány található tervezett állapotban.

Lajosmizse állomástól mintegy 300 m távolságra helyezkedik el a Lajosmizse-alsó megállóhely. Ezen szakaszon két vágányon zajlik a forgalom.

Lajosmizse-alsó megállóhely

Az megállóhelyi elrendezés alapvetően átalakul. A meglévő egy vágányú oldalperonnal rendelkező kialakítás tervezett állapotban kétvágányossá alakul mindkét vágány külső oldalán új tervezett oldalsó peronokkal.

A megállóhelyen található IV.a vágány az átmenő vágánnyal lévő kapcsolat biztosítása okán ívesített kitérőkapcsolattal kialakított. A kitérőkapcsolat után a IV.a vágány védőcsonkában végződő vágány. A tervezett vágány egyvágányú pályaként halad tovább.

Tervezett P+R parkolók:

- Lajosmizse állomás: 166 db
- Lajosmizse alsó állomás: 33 db

22. szakasz Lajosmizse (kiz.) - Hetényegyháza (kiz.) (634+00 - 733+40 hmsz)

- a) Vasúti pálya nyomvonal korrekció:
 - 639+63 - 641+59 ív
 - 669+63 - 671+96 a megszűnő Felsőméntelek megállóhelyen
- b) Megszűnő vágányok (állomásokon)
 - Klábertelep megállóhely: lezárt, forgalomból kivont második vágány.
- c) Új külön szintű vasúti keresztezés:
 - A tárgyi szakaszon nem fordul elő.
- d) Elbontandó (vissza nem épülő) építmények
 - Klábertelep megállóhelyen a bontandó második vágányhoz tartozó vágányzáró sorompó
 - Felsőméntelek megállóhely felvételi épület
- e) Útátjárók
 - A 640+80 szelvényben (régi 189+25) a Pacsirta utca földútja keresztezi a vágányt. Az útátjáró a forgalmi vizsgálatok alapján, önkormányzati jóváhagyással megszüntetésre kerül.
 - A 645+86 szelvényben (régi 184+15) a Telepi út földútja keresztezi a vágányt. Az átjáróban a vasút ívben, az út egyenesben fekszik.
 - A 670+22 szelvényben (régi 159+85) a Kecskeméti út (5202.sz.) keresztezi a vágányt.

A vonalszakaszon a tervezés során a vágány minél kisebb mértékű oldalirányú eltolására törekednek, viszont a 80 km/h tervezési sebesség eléréséhez több ív esetében, illetve a szabályos vonalvezetés kialakítása érdekében helyenként nagyobb korrekció is szükséges. A 80 km/h tervezési sebesség egyes szakaszokon nem is volt teljesíthető, mert a területi kötöttségek nem engednek nagyobb korrekciót, így ezeken a szakaszokon csak 60 km/h tervezési sebességnek megfelelő szabályos íveket tudunk tervezni.

Vízellátás, szennyvízelhelyezés:

A létesítménynek vízellátása nincs, szennyvíz nem keletkezik.

Csapadékvíz elvezetés:

Ahol a pályára hulló csapadékvizeket gazdaságosan, gravitációsan nem tudják befogadóba vezetni, ott tározó árkot kell építeni. A tározó funkcióval bíró árkok esetén - ahol a beépítettség engedi - távartató padkát terveztek a vasúti pálya földművének védelme érdekében.

A tervezett szivárgók kivitelezésénél az árokszakaszt kőszórással kell megvédeni. A szivárgó cső alsó síkja a befogadó árok mértékadó vízszintje fölé kerül minimum 20 cm-rel. A pálya melletti terepfeltöltéseket úgy kell elvégezni, hogy a szivárgó hálózatba - a méretezés során figyelembe nem vett - többlet hozzáfolyást nem eredményezhet. Az egyes fázisok alatt épülő vágányok ideiglenes víztelenítését minden esetben biztosítani szükséges.

A P+R parkoló területén víznyelőkkel ellátott zárt csapadécsatornát terveztek a parkolóban lévő vágávonban. A csatornát 3 ‰ eséssel a parkolók mellett tervezett nyílt földmedrű árkokba, vagy záportározóba vezetik. Ahol szükséges a víznyelőkbe Bárczy féle olajfogót terveztek.

Felszíni- és felszín alatti vizek védelme, vízbázisvédelem:

Felszíni vizek:

Az Országos Vízügyi-gazdálkodási Terv alapján a fejlesztés tárgyát képező vasútvonal a Duna-völgyi főcsatorna vízgazdálkodási tervezési alegység területén halad.

A felszíni vizek esetében a közvetlen hatásterületet a vasúti, illetve a közúti forgalom emissziói és a havária

helyzetek határozzák meg. Ezen a területen a lefolyó csapadékvizekkel bemosódó felszíni szennyezések hatásai érvényesülhetnek. A felszíni vizeket érintő hatásterület a meglévő üzemi területen belül a járulékos létesítmények mentén kialakított csapadékelvezető árokig, valamint a befogadó vízfolyásokba történő bevezetési ponttól a meder felvízi és alvízi részére mért 50-50 m-es szakaszáig terjedhet.

Közvetett hatásnak tekinthető a felszíni vizek közvetett szennyezése pl. a haváriából származó talajszennyezés útján. Ennek helye és hatásterülete nem meghatározható. Havária esetére a kivitelezés során a kivitelezőnek, az üzemelés során az üzemeltetőnek olyan vízkár-elhárítási tervvel kell rendelkeznie, amelyben foglalt intézkedések végrehajtásával a környezetszennyezés minimalizálható.

Felszín alatti vizek:

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet melléklete alapján Felsőlajos és Lajosmizse település érzékeny felszín alatti vízminőségvédelmi területen található.

Vízbázisvédelem:

A beruházással érintett terület a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízi létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet alapján üzemelő ivóvízbázis védőövezetét nem érinti.

Árvízvédelem:

Az Alsó-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság adatszolgáltatása alapján a vizsgált vasútvonal Felsőlajos és Lajosmizse területén rövid szakaszokon belvízzel mérsékelten veszélyeztetett területen halad. A nyomvonal rendszeresen belvízjárta területet nem érint.

Árvíz- és jéglevonulásra, valamint mederfenntartásra gyakorolt hatások:

A nyomvonal nagyvízi medret nem érint, ezért az árvíz- és a jéglevonulásra, valamint a mederfenntartásra hatást nem gyakorol.

Összességében a vízügyi - vízvédelmi hatóság megállapította, hogy a tervezett vasútvonal fejlesztés csapadékvíz elvezetése megfelelően megoldott, a tervezett tevékenység a felszíni és felszín alatti vizek minőségét a dokumentációban bemutatott és a hatóság részéről előírásokkal szabályozott, rendeltetészerű üzemeltetés esetén nem veszélyezteti, a tervezési terület üzemelő, de nem sérülékeny ivóvízbázisok kijelölt védőidomának felszíni vetületét érinti, a tevékenység az árvíz és a jég levonulására, valamint a mederfenntartásra hatást nem gyakorol, ezért a szakhatósági hozzájárulását előírásokkal megadta.

A vízügyi - vízvédelmi hatóság a rendelkező részben előírt kikötéseket az alábbi jogszabályokra alapozta:

ad. 1. Be kell tartani a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (IV.29.) Korm. rendelet előírásait.

ad. 2. A csapadékvíz elvezetése nem eredményezheti, a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 10. § alapján a felszín alatti víznek és a földtani közegnek a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről szóló 6/2009.(IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendeletben megadott "B" szennyezettségi határértékénél kedvezőtlenebb állapot.

ad. 3. - 5. A felszíni vizek szennyezésének elkerülésének érdekében a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendeletben előírtakat be kell tartani. A felszín alatti vizek szennyezésének elkerülésének érdekében felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII.21.) Korm. rendelet előírásait be kell tartani.

Az eljárásban a vízügyi - vízvédelmi hatóság az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 17.§ alapján vizsgálta hatáskörét és illetékességét.

A vízügyi - vízvédelmi hatóság szakhatósági hatáskörét az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII.29.) Korm. rendelet 1. számú melléklet 9.

táblázat 2. és 3. pontja, illetékességét a vízügyi igazgatási és a vízügyi, valamint a vízvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 2. sz. melléklet 3. pontja állapítja meg.

A szakhatósági állásfoglalás kérés 2022. október 13-án érkezett a vízügyi - vízvédelmi hatóságra. A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény 5. § (1) bekezdés alapján a vízügyi - vízvédelmi hatóság ügyintézési határideje a szakhatósági állásfoglalás kialakítására 15 nap, ami 2022. október 28-án jár le. A szakhatósági állásfoglalást a vízügyi - vízvédelmi hatóság a fenti ügyintézési határidőn belül adta ki.

A területi vízügyi - vízvédelmi hatóság szakhatósági állásfoglalását az Ákr. 55. § (1) bekezdés alapján hozta meg.

A szakhatósági állásfoglalás elleni önálló fellebbezés lehetőségét az Ákr. 55. § (4) bek. zárja ki.

A területi vízügyi - vízvédelmi hatóság az Ákr. 85.§ (1) bekezdésére figyelemmel kéri az érdemi határozat részére történő megküldését.”

2. A Csongrád-Csanád Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály 35600/4891-1/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

„Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky krt. 2.) fenti számú megkeresésében hatóságunk szakhatósági állásfoglalását kérte az NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt. (1027 Budapest, Horvát u. 14-26.) megbízásából eljáró Vibrocomp Kft. (1118 Budapest, Bozókvar utca 12.) kérelmére indult, Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárásban.

Az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése és 1. melléklet 9. táblázat 2. és 3. pontja alapján, környezeti hatásvizsgálati eljárásban annak elbírálására, hogy a tevékenység vízellátása, a keletkező csapadék- és szennyvíz elvezetése, valamint a szennyvíz tisztítása biztosított-e, vízbázis védőterületére, védőidomára, jogszabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetők-e, illetve, hogy a tevékenység az árvíz és a jég levonulására, a mederfenntartásra milyen hatást gyakorol, illetve a tevékenység kapcsán a felszíni és felszín alatti vizek minősége és mennyisége védelmére jogszabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetők-e az első fokú eljárásban a Katasztrófavédelmi Igazgatóságot szakhatóságként jelöli ki.

Hatóságom részére elektronikus úton rendelkezésre bocsátott, „Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése” megnevezésű 131/2021. számú dokumentáció alapján az alábbiakat állapítottam meg.

A fejlesztés keretében a jelenleg 85 km hosszúságú 142. számú budapesti és az agglomerációs vasúthálózata valamint Kecskemét településre eső része korszerűsítésére kerül.

Az érintett vasútvonal Hatóságom illetékességi területére eső szakasza kizárólag Kecskemét település közigazgatási területére terjed ki.

A fejlesztéssel Kecskemét térségében a vasútípályá 80 km/h-s sebességre való átépítése, új megálló létesítése, útátjárók létesítése, felújítása, állomás terek felújítása, peronok kiépítése, keresztezett műtárgyak bontása, építése, keresztezett közművek kiváltása, nyomvonal korrekció, vágányok megszüntetése, átépítése és rakodó terület és azt megközelítő út valósul meg.

A vasútvonal végig síkvidéki területen halad, és a keresztező vízfolyások is jellemzően minimális eséssel és lassú vízmozgással jellemezhető csatornák.

A nyíltvonalak víztelenítése kétoldali talpárokkal vagy tervezett szivárgóborda segítségével történik. A

szivárgóbordák minimális mérete 60 cm széles és 120 cm mélységű. A vágányközökben, vágányok mellett, ahol a víz kijuttatása a kiegészítő réteg kifuttatásával nem lehetséges ott szivárgókat terveztek.

Az állomások területét szivárgó hálózattal víztelenítik. Szivárgó hálózat befogadói jellemzően a tervezett szikkasztó árkok, meglévő vasúti árkok, illetve a tervezett szivárgóbordák.

Azokon a szakaszokon, ahol a pályára hulló csapadékvizeket gazdaságosan, gravitációsan nem tudják befogadóba vezetni, ott tározó árkot építenek. A tervezett árkok minimális mélysége 0,5 m, minimális szélessége 0,4 m. A fenékszélességük és hosszuk, valamint a fenékvonaluk kialakítása a helyi adottságok függvénye, a rézsűk hajlása 1:1.5. A tervezett burkolt árkok és szivárgó becsatlakozásainál minden esetben kőszórást építenek be.

Az útátjárók víztelenítése felépítményi szivárgókkal történik, amelyek jellemzően szikkasztó árkokba vezetnek, vagy lefelszerűen a rézsűfelületen elszikkadnak. A szivárgókat csak merev falú, hosszbordás, keresztirányban réselt, vasúti teherbírásra méretezett, nagygépes tisztításra alkalmas ÉME engedéllyel rendelkező műanyag szivárgó és szállító csövekkel építik.

A P+R parkoló területén víznyelőkkel ellátott zárt csapadécsatornát terveztek a parkolóban lévő vápavonalba, melyek nyílt földmedrű árkokba vagy záportározóba kötnek be. A víznyelőkbe a Bárczy féle olajfogót terveztek.

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken lévő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet értelmében a beruházás által érintett, Hatóságom illetékességi területére eső település (Kecskemét) érzékeny felszín alatti vízminőségvédelmi kategóriába tartozik.

A tervezett beruházás által érintett nyomvonalszakasz a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízülétesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerint kijelölt sem távlati, sem üzemelő sérülékeny vízbázis hatósági határozattal kijelölt vízbázisvédelmi területet nem érint.

A Vízyűjtő-gazdálkodási Terv alapján az érintett fejlesztés Hatóságom illetékességi területére eső része a 2-20 Alsó-Tisza jobb part tervezési alegység területéhez tartozik. A vasútvonal az sp.2.10.1 Duna-Tisza közti hátság - Tisza-vízgyűjtő északi rész víztestre esik.

Az illetékességi területünkön a vizsgált vasútvonalszakasz nem keresztez, nem érint felszíni vizet, vagy vízfolyást. A legközelebb a kijelölt vasútvonal Kecskemét belterület 10987 hrsz.-ú ingatlanon haladó szakasza az ATIVIZIG vagyongazdálkodásban lévő 10986 hrsz.-ú ingatlanon haladó Nyíri csatorna közel ~ 444 m hosszú szakaszának balpartja mellett, a partételtől számított ~ 4,0 m távolságra található. Az előbbieket miatt az ATIVIZIG vagyongazdálkodási hozzájárulását is be kell szerezni.

A döntést megalapozó jogszabályhelyek:

- A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. Törvény 6. § (1) szerint a környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy
 - a) a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő;
 - b) megelőzze a környezetszennyezést;
 - c) kizárja a környezetkárosítást
- A befogadó csatornába vezetett csapadékvíz vonatkozásban a felszíni vizek minősége védelméről szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásait, vonatkozó szabályozásait kell betartani.
- A felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 4. § (1) bek. szerint, a felszíni víztest jó állapotának eléréséhez és fenntartásához a kibocsátó köteles e rendelet és a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény, vonatkozó előírásainak betartásával hozzájárulni.
- A felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 5. § (1) bekezdés alapján tilos a felszíni vizekbe, illetve azok medrébe bármilyen halmazállapotú, vízszennyezést okozó anyagot juttatni.
- A 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdés b) pontja alapján a felszín alatti vizek jó minőségi állapotának biztosítása érdekében a tevékenység csak a felszín alatti víz, földtani közeg (B) szennyezettségi határértéknél kedvezőbb állapotának lehetőség szerinti megőrzésével végezhető.

- *A felszín alatti vízre vonatkozó (B) szennyezettségi határértékeket a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről szóló 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet határozza meg.*
- *A 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 10. §. (1) bekezdés a) pontja szerint a felszín alatti vizek jó minőségi állapotának biztosítása érdekében tevékenység végzése során szennyező anyag, illetve lebomlása esetén ilyen anyagok keletkezéséhez vezető anyagok használata, illetve elhelyezése csak műszaki védelemmel folytatható.*
- *A vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. tv. 28./A § (1) szerint a jogszabály alapján bejelentéshez kötött tevékenységektől eltekintve, vízjogi engedély szükséges*
 - a) *a vízimunka elvégzéséhez, a vízilétesítmény megépítéséhez és átalakításához (vízjogi létesítési engedély),*
 - b) *a vízilétesítmény használatbavételéhez és üzemeltetéséhez, a vízhasználathoz (vízjogi üzemeltetési engedély) és*
 - c) *a vízilétesítmény megszüntetéséhez (megszüntetési engedély).*
- *A vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet 73. § (5) bekezdése értelmében „ Víz és vízilétesítmény más nyomvonalas létesítménnyel való keresztezéséhez a víz medrének és a vízilétesítmény kezelőjének, annak hiányában tulajdonosának hozzájárulása” szükséges.*
- *A kezelők nyilatkozatának beszerzését az alábbi jogszabályok alapján írtam elő:*
 - *a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény*
 - *a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó műszaki szabályokról szóló 30/2008. (XII. 31.) KvVM rendelet*
 - *a vizek és a közcélú vízilétesítmények fenntartására vonatkozó feladatokról alkotott 120/1999. (VIII. 6.) Korm. rendelet*
 - *a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet*

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügygye nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet 2.1.26. pontjában kiemelt jelentőségű beruházásnak jelölte a tárgyi beruházást.

A 2006. évi LIII. törvény alapján a szakhatósági állásfoglalás kibocsátásának határideje 15 nap.

A szakhatósági megkeresés 2022. október 12. napján érkezett hatóságunkra.

A hatóságom a szakhatósági állásfoglalását a fenti ügyintézési határidőn belül adta ki.

A szakhatósági állásfoglalás elleni önálló fellebbezést az Ákr. 55. § (4) bekezdése zárja ki.

A vízügyi hatóság illetékességét a vízügyi igazgatási, valamint a vízügyi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Kormányrendelet 2. melléklet 11. pontja állapította meg.

Szakhatósági állásfoglalásomat az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, valamint 1. számú melléklet 9. táblázat 2. és 3. pontjában foglaltak alapján, a hatályos jogszabályok figyelembe vételével adtam ki.

Hatóságom az Ákr. 85. § (1) bekezdésére való tekintettel kéri az érdemi határozat megküldését.”

3. A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helvettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály 35100/14896-2/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

” Kérelmező Hatóság 2022. október 12. napján érkezett BK/KTF/06885-18/2022. számú megkeresésével tárgyi ügyben az FKI-KHO szakhatósági állásfoglalását kérte. Kérelmező Hatóság a megkereséssel egyidejűleg megküldte a Dokumentációt.

Az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. táblázat 2-3. pontja alapján tárgyi ügy kapcsán a vízügyi és vízvédelmi szakhatósági hatáskörben vizsgálendő szakkérdések az alábbiak:

- Annak elbírálása, hogy a tevékenység vízellátása, a keletkező csapadék- és szennyvíz elvezetése, valamint a szennyvíz tisztítása biztosított-e, vízbázis védőterületére, védőidomára, jogszabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetők-e, továbbá annak elbírálása, hogy a tevékenység az árvíz és a jég levonulására, a mederfenntartásra milyen hatást gyakorol.
- Annak elbírálása, hogy a tevékenység kapcsán a felszíni és felszín alatti vizek minősége, mennyisége védelmére és állapotromlására vonatkozó jogszabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetők-e.

A Dokumentációban foglaltak alapján Kőbánya-Kispest - Lajosmizse - Kecskemét vasútvonal minden létesítményére kiterjedő korszerűsítést és kapacitásbővítést tervezik. A beruházás során P+R parkolók is létesülnek a következő helyeken: Kispest vasútállomás, Bivalyrét állomás, Pestszentimre-felső állomás, Pestszentimre vasútállomás, Erdőskert, Gyál- felső állomás, Gyál városközpont, Gyál állomás, Felsőpakony állomás, Ócsa állomás, Inárcs állomás, Dabas állomás, Hernád állomás, Örkény állomás, Táborfalva állomás.

A vasúti pálya víztelenítését talpárkokkal vagy szivárgó hálózattal tervezik megoldani. A szivárgók befogadói új vagy meglévő árokok, illetve más szivárgók. A P+R parkolók csapadékvizét előtisztítás után földmedrű árokba vagy záportározóba vezetik.

A tervezési terület a 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerint, a KTVF: 6455-10/2013. számú határozattal kijelölt **Dabasi Vízbázis B-85 jelű kútjának hidrogeológiai „B” védőterületét érinti**, a Dabas állomás körüli kb. 870 m hosszúságú szakaszon, kb. a 363,9372,6 hm szelvények között. A vízbázis üzemeltetője a DAKÖV Dabas és Környéke Vízügyi Kft. (2370 Dabas, Széchenyi u. 3.). Továbbá a vasútvonal az alábbi védőidomok fölött halad el (azok érintése nélkül):

- Dabasi Vízbázis B-85, B-68 és K-78 jelű kutak hidrogeológiai „B” védőidoma, melynek vertikális felső határa +105 mBf szinten van;
- Dabasi Vízbázis B-72 jelű kút hidrogeológiai „B” védőidoma, melynek vertikális felső határa +103 mBf szinten van (a hidrogeológiai „B” védőterületet kb. 100 m-re megközelítve);
- Örkény Vízbázis hidrogeológiai „B” védőidoma, melynek vertikális felső határa +90 mBf szinten van.

Amennyiben a Dabas állomáson tervezett P+R parkolók csapadékvizeit szikkasztással tervezik elhelyezni, a 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet 5. számú melléklet 1. táblázat 62. sora alapján egyedi vizsgálati dokumentációt kell összeállítani, melyet az építési engedély iránti kérelemhez mellékelni kell. Az egyedi vizsgálat részeként be kell nyújtani a vízbázist üzemeltető DAKÖV Dabas és Környéke Vízügyi Kft. hozzájáruló nyilatkozatát.

Tárgyi terület szennyeződéserzékenysége a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 7. §-a és a 2. számú melléklete szerint, a 7. § (4) pontjában meghatározott 1:100 000 méretarányú országos érzékenységi térkép alapján: érzékeny, a vízbázisvédelmi területen fokozottan érzékeny terület.

Tárgyi tervezési terület a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Vgtv.) 1. számú melléklet 12. (a) pontja alapján meghatározott **nagyvízi medret érint**, valamint 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 1. § 11. pontja alapján meghatározott **parti sávot érint**.

Fentiek miatt a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

A rendelkező részben foglalt előírásaimnál figyelembe vettem az alábbi jogszabályhelyeket:

- A 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet] 8. § c)

pontja értelmében a felszín alatti vizek jó állapotának biztosítása érdekében tevékenység csak úgy végezhető, hogy hosszú távon se veszélyeztesse a felszín alatti vizek jó állapotát, a környezeti célkitűzések teljesülését.

- A (B) szennyezettségi határértékeket a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről szóló 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet 1., 2. és 3. számú mellékletei határozzák meg.
- A 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet a vízbázisvédelmi védőterületen és védőidomban végezhető tevékenységeket és azok feltételeit határozza meg.
- Környezeti káresemény esetén a környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet], valamint a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet szerint kell eljárni. A 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdése alapján a környezethasználó környezetveszélyeztetés esetén köteles minden környezetkárosodást megelőző intézkedést megtenni a környezetkárosodás enyhítése, illetve a további környezetkárosodás megakadályozása érdekében. A 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet 2. § (6) bekezdés a) pontja alapján - amennyiben a környezetkárosodás felszíni vagy felszín alatti vizet, vagy földtani közeget érint - a környezethasználónak a területi vízügyi hatóságot, a környezetveszélyeztetés, illetve környezetkárosodás helyéről, jellegéről és mértékéről értesítenie kell.

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügygyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 1. számú melléklet 2.1.26. pont (A 142. számú vasútvonal, Kőbánya-Kispest-Lajosmizse-Kecskemét szakasz rekonstrukciója) és 2. melléklet 9. pont alapján jelen eljárás **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy**, valamint **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra beruházással összefüggő ügy**.

A hatósági döntéshozatal a Vgtv., a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet, a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet és a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet figyelembe vételével történt.

Szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. §-án alapul. Az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján a szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

Az FKI-KHO feladat- és hatáskörét a 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, a vízügyi igazgatási és a vízügyi, valamint a vízvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdés 2. pontja, valamint illetékességét ugyanezen rendelet 2. számú mellékletének 2. pontja szabályozza.”

III. Bányafelügyelet szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

2. A Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatósága Bányászati és Gázipari Főosztály (Szolnoki Bányafelügyeleti Osztály) SZTFH-BANYASZ/11884-2/2022. számú, a teljes szakaszra vonatkozó szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

„A Kormányhivatal a BK/KTF/06885-18/2022. sz. levelében az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet (továbbiakban: 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet) 1. § (1) bekezdése szerint az 1. számú melléklet 9. táblázat 20. pontja megválaszolója céljából kereste meg a fenti tárgyban a Bányafelügyeletet 2022. október 12-én.

A Bányafelügyelet nyilvántartása alapján megállapította, hogy a tervezési területen szilárd ásványi nyersanyag lelőhely nem található. A nyilvántartásban a tervezési területen aktív földtani veszélyforrás nem szerepel.

A Bányafelügyelet megvizsgálva a tervezett tevékenységet megállapította, hogy a fejlesztés a földtani környezetre a jelenlegi hatástól csekély eltérést mutat. A benyújtott dokumentáció földtani környezet védelmét szolgáló pontjai (Kőbánya-Kispest (Bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (Kiz.) Vasútvonal Elővárosi Célú Fejlesztésének és Villamosításának Előkészítése; Környezeti Hatástanulmány: 5. Várható Környezeti

Hatások Becslése és Értékelése; 5.1. Talaj És Felszín Alatti Víz) megfelelőek. A tárgyi tevékenység a földtani közegre elviselhető hatású, veszélyeztetettségét nem jelenti.

A Bányafelügyelet tudomásul vette a Kormányhivatal felhívását, mely szerint 2022. november 14. napján 09:00 órától, 6000 Kecskemét, Deák Ferenc tér 3. szám alatti épületben közmeghallgatást tart. A közmeghallgatásról a Bányafelügyelet kimentését kéri, az esetlegesen felmerülő kérdésekre utólagosan írásban tájékoztatást fog küldeni.

A Kérelmező a bányafelügyelet részére fizetendő igazgatási szolgáltatási díjakról és egyéb eljárási költségekről, valamint a felügyeleti díj fizetésének részletes szabályairól szóló 9/2022. (I. 28.) SZTFH rendelet 2. számú mellékletének 5. pontja szerinti igazgatási szolgáltatási díjat (23.000 Ft; kód: E0500) befizette.

A jogorvoslati tájékoztató az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 55. § (4) bekezdésében foglaltakon alapul.

A Bányafelügyelet hatáskörét és illetékességét a bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény 44. § (1) bekezdése és a Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatóságáról szóló 2021. évi XXXII. törvény 1. § (1a) bekezdés, 3. § (1) bekezdés e) pontja határozzák meg.”

*

Hivatalunk a 2022. október 12. napján kelt, BK/KTF/06885-17/2022. számú levelével az Ákr. 10. §-ra és 43. § (2)-(3) bekezdésekre tekintettel értesítette az eljárás megindításáról a területileg illetékes vízügyi igazgatóságokat.

Az Alsó-Duna-Völgyi Vízügyi Igazgatóság a fenti számú értesítésre az eljárás lezárásáig nyilatkozatot nem tett.

Az Alsó-Tisza-vidéki Vízügyi Igazgatóság 2800-0002/2022. számon az alábbi nyilatkozatot tette:

„Az NKK Nonprofit Zrt. (1027 Budapest, Horvát u. 14-26.) megbízásából a VIBROCOMP Akusztikai, Számítástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft. 2022. szeptember 28-án Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése kapcsán környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálása iránti kérelmet nyújtott be a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatalhoz.

A vasútvonalon az elmúlt évtizedekben nem történt semmilyen beruházás, így indokolttá vált a vasútvonal korszerűsítése. A projekt keretében a 142-es számú vasútvonal teljes, minden szakági létesítményre kiterjedő korszerűsítése tervezik, ezáltal a vasútvonal jelentősen hozzá tudjon járulni a térség közlekedési lehetőségeinek javításához. A korszerűsítések mellett terveznek egy második vágány megépítését, állomások átépítését továbbá akadálymentesen megközelíthető peronok kialakíthatóságát, új vonali- és állomási biztosítóberendezések létesítését, a vonal villamosítását és a hozzá szükséges egyéb létesítményeket is.

Csapadékvíz:

A vasút üzemelése során a lefolyó csapadékvízzel, a védőrétegeken át (zúzottkő) feltehetően csekély mennyiségű szennyező anyag jut a vízvezető árkokba, amelyek visszatartó hatása megakadályozza a szennyező anyagok földtani közegekbe, illetve felszíni vizekbe kerülését.

Felszíni vizek:

A létesítés alatt elsősorban a munkagépek forgalmából, karbantartásából, illetve havária helyzetekből származhat terhelő hatás a felszíni vizekre nézve.

A beruházás megvalósítását követően a vasúti pálya és kapcsolódó létesítményei üzemeléséből, illetve üzemeltetéséből eredően a felszíni vizekre gyakorolt hatás nem fog számottevően módosulni.

Felszín alatti vizek:

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet melléklete alapján, a tervezéssel érintett területen lévő települések, Felsőlajos,

Lajosmizse és Kecskemét érzékeny felszín alatti vízminőségvédelmi területen található.

A vasút normál üzeméből származóan a területen a lefolyó csapadékvizek értékelhető mértékű szennyezésével a közlekedés jellegéből adódóan nem kell számolni. A felszín alatti vizek tekintetében közvetlen hatásterület nem jelölhető ki. A tervezett beruházás megvalósításából eredően sem a talajvíz áramlási viszonyai, sem a beszívargás tekintetében jelentős változás nem prognosztizálható.

A dokumentációt áttekintve megállapítható, hogy a területen tervezett beruházás a felszíni és felszín alatti vizekre jelentős hatást nem gyakorol, így javasoljuk a dokumentáció elfogadását.

Továbbá jelezzük, hogy a november 14-i közmeghallgatáson Igazgatóságunk nem kíván részt venni.”

A Közép-Duna Völgyi Vízügyi Igazgatóság 02606-0012/2022. számon a következő nyilatkozatot tette:

„Tárgyi ügghöz kapcsolódóan korábban 02606-0008/2022. számon az NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nzrt. (1027 Budapest, Horvát u. 14-26) részére va-gyonkezelői és tulajdonosi hozzájárulásunkat megadtuk, melyben foglaltakat továbbra is fenntartjuk.

A hatásvizsgálattal és a közmeghallgatással kapcsolatban egyéb észrevételünk, kifogásunk nincsen.

A közmeghallgatáson egyébirányú elfoglaltságunk miatt nem áll módunkban részt venni, kérjük a közmeghallgatáson készült jegyzőkönyvet igazgatóságunk részére megküldeni szíveskedjenek. ”

A hangfelvételekkel dokumentált közmeghallgatás jegyzőkönyvet hatóságunk honlapján közzétette és a Közép-Duna Völgyi Vízügyi Igazgatóságnak kérésére, részére az elektronikus elérhetőség megadásával közvetlenül is megküldte.

Hatóságunk a fenti nyilatkozatokat a döntése meghozatala során figyelembe vette.

*

Hatóságunk a 2022. október 12. napján kelt, BK/KTF/06885-16/2022. számú levelével, az Ákr. 25. § (1) bekezdés b) pontja alapján, figyelemmel a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 39. §-ára, az ügyre vonatkozó nyilatkozatuk iránt megkereste a területileg illetékes nemzeti park igazgatóságokat.

A BK/KTF/06885-16/2022. számú megkeresésre a Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatóság (a továbbiakban: KNPI) – mint a védett és fokozottan védett természeti értékek, a védett és a fokozottan védett természeti területek, a Natura 2000 területek, valamint a nemzetközi természetvédelmi egyezmény hatálya alá tartozó területek és értékek természetvédelmi kezelője – ÁLT/2250-2/2022. számon természetvédelmi kezelői állásfoglalást az alábbiak szerint megadta:

„A meglévő vasúti pálya a KNPI működési területén nem érint közvetlenül védett vagy Natura 2000 oltalom alatt álló területet. Tekintettel arra, hogy a nyomvonal Bács-Kiskun megyei szakaszán új sínpálya nem kerül kiépítésre, így természetközeli területet érintő területfoglalással nem kell számolni.

A KNPI álláspontja szerint az környezeti hatástanulmány élővilágvédelmi tervfejezetében (5.5.5. fejezet, 220-221 oldalak) javasolt általános védelmi intézkedések előírászerű rögzítése indokolt.

A meglévő vasúti vonal villamosítása során az áramütés okozta pusztulások elkerülése érdekében madárvédelmi technológiák alkalmazása szükséges. A környezeti hatástanulmány V. mellékletében részletezett oszlop és fejszerkezet típusok alkalmazása madárvédelmi szempontból támogatható az alábbiak figyelembevételével:

- *A teljes szakaszokon „V”-típusú vezeték felfüggesztés használata indokolt, amennyiben nincs ellentmondás a műszaki előírásokkal. Az egyedi tartószerkezeteken (kivéve azon helyeket, ahol a hatályos előírások támasztókaros kialakítást írnak elő) feszítőhuzalt szükséges alkalmazni.*
- *A felsővezeték tartó oszlop teteje és az oszlopra szerelt felsővezeteki tartószerkezet felső tartóbakjának szigetelőeleme között minimum 80 cm távolságnak kell lennie. Ha az oszlop teteje és az oszlopra szerelt felsővezeteki tartószerkezet között nem lehet külön intézkedés, műszaki kiegészítő megoldás nélkül biztosítani a 80 cm-es távolságot, akkor kiegészítő műszaki megoldás (pl. az oszlop tetejére felszerelt megfelelő méretű, és nagyobb ragadozó madarak számára is alkalmas kiülő) betervezése szükséges.*

- „V”-típusú vezeték felfüggesztés esetén a felfüggesztés csuklós bakjának felső vízszintes tartó konzolja és a sodrony (megerősítő vezeték) között legalább 600 mm távolságnak kell lennie.
- A „V” típusú vezeték felfüggesztés csuklós-bakjának felső csuklópontja mellett a ferde konzol és a megerősítő vezeték között legalább 600 mm távolságot kell tartani az eltérő potenciálú szerelvények között.
- Tápvezetékek vagy egyéb, fázispotenciálon lévő sodronyok között vízszintes irányban minden esetben minimum 1.600 mm távolságot kell tartania a fázis-fázis zárlat elkerülése érdekében.
- Feszítőhuzalos tartószerkezet esetén a feszítőhuzal és a tartóoszlop közötti szigetelőlánc szigetelt hossza minimálisan 800 mm kell, hogy legyen.
- Egyedi oszlopok tartószerkezeteinél a feszítőhuzal vagy a támasztókar és a felette lévő megerősítő vezeték között legalább 800 mm-es távolságot kell tartani.
- Támasztókaros tartószerkezeteknél a támasztókar és az oszlop közé szerelt szigetelő az elérhető - MÁV rendszerben alkalmazott - legnagyobb hosszúságú típusú legyen.

Fenti állásfoglalást Igazgatóságunk a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 39. § alapján adta ki.”

A BK/KTF/06885-16/2022. számú megkeresésre a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság 2022. november 16. napján DINPI/5995-1/2022. számon a következő nyilatkozatot tette:

„A tervezett beruházás Igazgatóságunk működési területén az alábbi természetvédelmi kijelölés alatt álló területeket érinti:

- az Ocsai Tájvédelmi Körzet védettségének fenntartásáról szóló 138/2007. (XII. 27.) KvVM rendelet alapján védett **Ocsai Tájvédelmi Körzet**
- a közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X.8.) Korm. rendelet alapján a **HUDI20051 jelű, Turjánvidék elnevezésű kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület**
- a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvényben) kihirdetett országos ökológiai hálózat magterület, ökológiai folyosó és pufferterület övezetét

A KHV dokumentációja tartalmazza a területen rendelkezésünkre álló dokumentált védett növény- és állatfaj adatokat.

A dokumentációból nem egyértelmű, hogy a TK területéből, egyben Natura 2000 területéből mekkora a tervezett igénybevétel. Az érintett hrsz-ok listájában a TK vasúttal határos valamennyi ingatlanja felsorolásra kerül, ugyanakkor nem derül ki a dokumentációból, a tényleges érintettség nagysága és módja. A 222. oldalon az építés során betartandó védelmi intézkedések között szerepel, hogy az Ocsai TK területét semmilyen módon nem lehet igénybe venni. Ez ellentmond annak, hogy az erdőterületek esetében bemutatásra kerül az érintett terület nagysága. Az Inárcs 21/B erőrészlet területéből 3600 m² igénybevétellel számolnak, ami átlagosan több, mint 4,5 méter szélességet jelent a védett természeti területből. Figyelembe véve a fokozottan védettség tényét is, javasoljuk hiánypótlás keretében tisztázni az a védett terület érintettségének nagyságát és módját, az igénybevétel csökkentésének lehetőségét.

Az Ócsai TK érintett részén Ócsa közigazgatási területén szántóterületek, illetve a vasutat kísérő degradált fás sáv található, természetvédelmi szempontból értékes élőhely nem található a nyomvonal közvetlen közelében. Ezen a szakaszon nem rendelkezünk dokumentált adattal védett növény- és állatfajok előfordulásáról.

Inárcs közigazgatási területén a hatásterület fokozottan védett természeti területet érint. Itt foltokban mocsárrétek és homoki sztyepprétek a vasúttal határosán is előfordulnak.

A dokumentációban ismertetik a vasúti felsővezeték tervezett kialakítását, az építés során betartandó védelmi intézkedések között pedig szerepel, hogy milyen természetvédelmi szempontoknak kell megfelelnie a felsővezetéknek. Sajnos a két dolog összekapcsolása nem található meg a dokumentációban. Véleményünk szerint szükséges lenne tisztázni, hogy a műszaki leírásban jelzett tervezett vezeték alkalmas-e a védelmi intézkedésekben megfogalmazott előírások teljesítésére.

A 450 hmsz. környezetében található csikófark (*Ephedra distachia*) állomány megóvásáról a helyszínen kell gondoskodni, tekintettel a faj fokozottan védett státuszára, valamint arra, hogy a növény élettani sajátosságai miatt áttelepítésének sikeressége erősen kétséges. A védett növények előfordulásának környezetében ivkorrekciót terveznek, kérjük annak vizsgálatát, hogy ennek területe érinti-e a védett növények élőhelyét, megvalósítható-e a felújítás a védett növényegyedek helyszíni megóvásával. Egyetértünk azzal, hogy a 442-452 hmsz. között bármilyen jellegű munkát csak természetvédelmi szakértő jelenlétében lehet végezni. A munkák megkezdése előtt Igazgatóságunkat értesíteni kell.

Az építés során betartandó védelmi intézkedések között szerepelnek előírások a kialakításra kerülő kültéri világításra vonatkozóan. A KHV nem tartalmazza a tervezett kültéri világítás helyszíneit. Javasoljuk a helyszínek és a szükségesség tisztázását.

A dokumentáció szerint a 275+09 hmsz.-ben lévő vasúti átjáró megszüntetésre keiül. Ez az átjáró biztosítja jelenleg a BM objektum megközelítését. A tervezőknek korábbi egyeztetésen jeleztük, és véleményünket továbbra is fenntartjuk, hogy a fokozottan védett természeti területen keresztül nem alakítható ki új út a 282+14 sz. átjárótól. Kérjük ennek a tilalomnak az előírását.

Az Elővilágvédelem fejezetben szereplő, az építés során betartandó további védelmi intézkedésekkel egyetértünk.

Igazgatóságunk adatszolgáltatását és természetvédelmi kezelői véleményét az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 25.§ (1) bekezdése, valamint a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm.r. 39.§ alapján adta ki.”

A fentiekre tekintettel hiánypótlás és tényállás tisztázás váltás szükségessé, ennek megfelelően hatóságunk a **BK/KTF/06885-95/2022.** számú végzéssel a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság **DINPI/5995-1/2022.** számú nyilatkozatában részletezett ellentmondások, kérdések, vizsgálatokat teljes körűen tisztázására és a hiányosságok pótlására hívta fel a kérelmező NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt-t.

A meghatalmazás alapján eljáró VIBROCOMP Kft. 2022. november 24. napján megküldte a BK/KTF/06885-95/2022. számú felhívásra a válaszait, melyre tekintettel hatóságunk a 2022. november 25. napján kelt, BK/KTF/06885-109/2022. számú levelével ismételtlen megkereste a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóságot.

A BK/KTF/06885-109/2022. számú megkeresésre a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság DINPI/5995-4/2022. számon a következő természetvédelmi kezelői nyilatkozatot adta:

„A tárgyi ügyben megküldött hiánypótlás alapján Igazgatóságunk táj- és természetvédelmi szempontból az alábbi természetvédelmi kezelői véleményt adja:

Sajnálatosnak tartjuk, hogy a KHV készítése kizárólag a vasúti szempontoknak megfelelően kidolgozott tervek környezeti hatásainak bemutatására szorítkozik, a környezetvédelmi tervezők nem érvényesítik a KHV készítése során tudomásukra jutó környezet- és természetvédelmi szempontokat a vasúti tervezők felé, nem vizsgálják a védett területek és fajok igénybevételenek minimalizálásának lehetőségét a műszaki megoldások változtatásával, annak ellenére, hogy a hiánypótlási dokumentációból is kiderül, erre van mozgástér.

A védett terület érintettségének nagyságára vonatkozó válasz alapján nem egyértelmű, hogy a jelzett, fokozottan védett területre vonatkozó 2160 m² igénybevétel mellett a védett területből tervezett-e más igénybevétel (az Ócsa közigazgatási területére eső nem fokozottan védett területből). Nem látható, hogy a tervezett igénybevétel természetközeli állapotú élőhelyet milyen nagyságban érint.

A hiánypótlás alapján csak a vízelvezető árok érinti a védett területet, ezt Igazgatóságunk elfogadhatónak tartja. Ugyanakkor fontosnak tartjuk, hogy az Ócsai Tájvédelmi Körzet területén épített elemek ne kerüljenek elhelyezésre. ezért kérjük előírni, hogy a védett természeti területen, a vasúttól délnyugatra csak földmedrű vízelvezető árok alakítható ki, a vasúthoz kapcsolódó más műszaki létesítmény nem alakítható ki. Az árok gyepesítéséről őshonos fűfajok telepítésével gondoskodni kell. Az árok, valamint a vasút műszaki létesítményei és a védett természeti terület közti, növényzettel fedett szakaszon az inváziós növények megtelepedését meg kell akadályozni. Ennek érdekében évente legalább 3 alkalommal a területet kaszálni szükséges.

Szintén kérjük előírni, hogy a vasút felújítása során a védett természeti terület vasúttól délnyugatra eső területéből csak a tervezett földárok által érintett terület vehető igénybe, a munkavégzés során depónia, megközelítési út, egyéb, a kivitelezést szolgáló terület a vasúti pályától délnyugatra a védett természeti területen nem létesíthető.

A vasúti felsővezeték tervezett kialakítását Igazgatóságunk elfogadja, madarak vezetéknek ütközés elleni védelmére vonatkozó előírást Igazgatóságunk nem tesz.

A hiánypótlási dokumentáció szerint burkolt árok alkalmazása esetén, a MÁV kérésére tervezett 1:2,5 rézsűvel 2 tő csikófark (*Ephedra distachya*) érintett a vasút korszerűsítés miatt.

A csikófark fokozottan védett faj, mely élettani sajátosságai miatt Igazgatóságunk véleménye szerint nem áttelepíthető.

Az 1:2,5 rézsű nagy területigénybevételűt jelent, ez meredekebb rézsű alkalmazása esetén csökkenthető, így a fokozottan védett faj egyedeinek a megóvása a helyszínen biztosítható, valamint az élőhelyéül szolgáló homoki sztyepprétek (H5b) igénybevétele is minimalizálható. Tekintettel az értékes élőhelyre és a fokozottan védett növényfaj előfordulására, kérjük írják elő, hogy a 446 - 451 hmsz. között csak olyan műszaki megoldással történhet a felújítás (meredekebb rézsű, burkolt vízelvezető árok, stb.), amely biztosítja, hogy a csikófark (*Ephedra distachya*) egyedek nem károsodnak. A kivitelezési munkák ideiglenesen sem érinthetik a csikófark élőhelyét.

A tervezett vonalkábel kialakítását a fokozottan védett faj élőhelyén nem tartjuk elfogadhatónak. A növény kiterjedt gyökérrendszerrel rendelkezik, melynek károsodása akkor is bekövetkezhet, ha a felszínen látható egyedeket kikerülik. E mellett a fektetésnél a taposási kár sem zárható ki. Korábban valóban a DINPI nem javasolta a kábel sántól délre való elhelyezését, azonban a KHV-ban szereplő adatok tudomásunkra jutása miatt egyértelműen a déli elhelyezés a kedvezőbb, így azt elfogadjuk.

A vasút mellett, a fokozottan védett faj élőhelyét érintően tervezett út nem alakítható ki a 446 - 451 hmsz. között.

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény 42. § (1) szerint Tilos a védett növényfajok egyedeinek veszélyeztetése, engedély nélküli elpusztítása, károsítása, élőhelyeinek veszélyeztetése, károsítása.

(6) Fokozottan védett növényfaj egyedének, virágának, termésének vagy szaporításra alkalmas szervének eltávolításához, elpusztításához, megszerzéséhez a természetvédelmi hatóság engedélye szükséges.

(7) Fokozottan védett növényfajok esetén a (3), illetőleg (6) bekezdés szerinti engedély csak természetvédelmi vagy más közérdekből adható meg.

Az Agrárminisztérium 2021. decemberében kiadott, Útmutató a védett, fokozottan védett és az Európai Közösségben természetvédelmi szempontból jelentős növényfajokra vonatkozó természetvédelmi engedélyezési eljárásokról című tájékoztatója a közérdeket az alábbiak szerint határozza meg: A közérdek általános értelmezése szerint és a jelenlegi bírósági ítélezési gyakorlatot alapul véve a társadalom egészének közös érdekét jelenti. Így bizonyosan közérdeknek tekinthető a társadalom rendjének, biztonságának, békéjének biztosítása mellett a jövő nemzedékek életfeltételeinek biztosítása és szükségleteinek figyelembevétele is. Ez alapján véleményünk szerint nem tekinthető közérdeknek a vasútvonal felújítása, amennyiben az más műszaki megoldással a növények károsítása nélkül is megoldható.

Meg kívánjuk jegyezni, hogy a KHV-ban szereplő helyszínrajzok vonatkozó lapján a 446 - 451 hmsz. között a vasúttal párhuzamosan a hiánypótlási dokumentáció szerint kialakítani tervezett út nem szerepel „tervezett utas beavatkozásként”, illetve más jelöléssel sem, ezért felmerül a kérdés, hogy más területek esetében is vannak-e tervezett utak, melyek nem jelennek meg a KHV dokumentációban. Annak érdekében, hogy ez a későbbiekben ne okozhasson problémát, kérjük előírni, hogy védett természeti területen, és Natura 2000 területen a vasúttal párhuzamos földutak nem alakíthatóak ki. Ez alól kivétel a Kakucs 0153 hrsz, ami az ingatlannyilvántartás szerint kivett terület és a természetben is földút.

A hiánypótlási dokumentáció szerint „Vasúti térvilágítás állomási területen belül, közvilágítás pedig települési belterületen belül létesítendő.” Ez alapján a természetvédelmi szempontból jelentős területek környezetében csak belterületen létesül köz-és térvilágítás, így ezzel kapcsolatosan elfogadjuk a KHV-ban bemutatott megvalósítást.

Köszönjük a megerősítést, hogy a 282+14-től nem lesz kialakítva új bekötőút a 4604 j. út és a 142 sz. vasútvonal keresztezésétől, mivel ez a KHV-alapján nem volt egyértelmű, hiszen ha az abban leírtaknak megfelelően a 275+09 hmsz-ben lévő vasúti átjáró megszüntetésre kerülne, akkor ez megközelítési problémákat okozna.

Igazgatóságunk egyetért az 5.5.5. Javasolt védelmi intézkedések a kedvezőtlen környezeti hatások csökkentésére fejezetben megfogalmazott javaslatokkal, kérjük, hogy ezek a fent jelzett kiegészítésekkel kerüljenek előírásra.

Igazgatóságunk természetvédelmi kezelői véleményét az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 25.§ (1) bekezdése, valamint a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm.r. 39.§ alapján adta ki.”

Majd a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság a DINPI/5995-4/2022. számú nyilatkozatot a DINPI/5995-54/2022. számú nyilatkozattal az alábbiak szerint kiegészítette:

„Kérjük, hogy mivel a jelenlegi eljárásban a pontos tervek és területi igénybevételek nem ismertek, azonban jogszabály alapján a későbbi eljárásban a természetvédelmi hatóság és a természetvédelmi kezelő nem vesz részt, írják elő, hogy a 441 - 451 szelvények közötti szakaszra vonatkozó engedélyes és kiviteli terveket a védett növények és élőhelyük műszaki szempontból szükséges minimális igénybevételével kell megtervezni. A terveket a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatósággal egyeztetni kell. A kivitelezés megkezdése előtt a DINPI-t értesíteni kell.

Igazgatóságunk természetvédelmi kezelői véleményét az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 25.§ (1) bekezdése, valamint a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm.r. 39.§ alapján adta ki.”

Hatóságunk a fenti nyilatkozatokat figyelembe vette az előírások megtétele és a döntése meghozatala során.

*

Hatóságunk a 2022. október 12. napján kelt, BK/KTF/06885-15/2022. számú levelével – figyelemmel a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2021. május 29. napján módosult 1. § (6b) bekezdésére, különös tekintettel a telepítés helyével, a településrendezési eszközökkel (tervekkel) kapcsolatos esetleges kizáró okokra – megkereste a tevékenység telepítési helye szerinti települések önkormányzatait.

Budapest X. kerület (Kőbánya) alábbi ÉO/1258/3/2022. számú nyilatkozatot tette:

„Nyilatkozatomat a Vibrocomp Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. (1118 Budapest, Bozókvár utca 12.) által 2022. szeptember hónapban készített, Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése Környezeti hatástanulmány megnevezésű dokumentáció, valamint a megkereséshez csatolt tervdokumentáció mellékletek (a továbbiakban: Tervdokumentációk) alapján adom.

A benyújtott Tervdokumentációk alapján megállapítottam, hogy a tervezett beruházás a közhiteles ingatlan-nyilvántartás alapján a Budapest X. kerület, Ferihegyi repülőtérre vezető út megnevezésű kivett egyéb építmény megnevezésű, 38303/56 helyrajzi számú ingatlant érinti, melyen a tervezési szakasz kiinduló 0+00 pontja található.

Nyilatkozatom kizárólag Budapest Főváros X. kerület, Kőbánya közigazgatási területére vonatkozik.

Az érintett ingatlanra vonatkozóan a Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat kerületi építési szabályzatáról szóló 16/2020. (XI. 26.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: KÖKÉSZ) van hatályban.

A KÖKÉSZ I. melléklet I. Szabályozási terv - a szabályozás alap-, másod és tájékoztató elemei megnevezésű Szabályozási Tervének 10. szelvénye alapján a 38303/56 helyrajzi számú ingatlan tervezéssel érintett része a különleges területek között K-Közl jelű, közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület megnevezésű övezetbe és azon belül K-Közl/4 jelű építési övezetbe tartozik. A 38303/56 helyrajzi számú ingatlant „építési hely kizárólag terepszint felett beépíthető része” jelölés és ezen belül „gyalogos kapcsolat” jelölés érinti.

A KÖKÉSZ 1. melléklet II. Szabályozási terv – a szabályozás védelmi, korlátozási és kötelezettségi elemei megnevezésű Védelmi és korlátozási tervének 3. szelvénye alapján a 38303/56 helyrajzi számú ingatlan az országos közforgalmú vasútvonalak védőtávolsága jelölés, gyorsvasút meglévő nyomvonala és metróvonal meglévő védelmi zónája jelölés érinti. Emellett a 38303/56 helyrajzi számú ingatlan melletti, vele közvetlenül érintkező 38307 helyrajzi számú ingatlan Fővárosi rendeletben védett épület telke (30/2017. (XI. 29.) Főv. Kgy. rendelet) jelöléssel és a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály adatszolgáltatása alapján kármentesítéssel érintett ingatlan jelöléssel van ellátva.

A Kőbányai Önkormányzat önálló helyi környezet- és természetvédelemre kiterjedő szabályozással nem rendelkezik. A tervezési terület közvetlenül helyi jelentőségű természetvédelmi területet nem érint.

A fentiek figyelembevételével megállapítottam, hogy a tervezet beruházás – a KÖKÉSZ fenti előírásainak betartása és figyelembevétele esetén – összhangban van a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással és a helyi településrendezési eszközökkel.

A megkeresésre adott nyilatkozatomat elektronikus kapcsolattartás keretében teljesítem.

Kérem a tájékoztatásom szíves elfogadását.”

A vizsgálatok és a helyi önkormányzat nyilatkozata alapján a fejlesztés összhangban van a hatályos településrendezési eszközökkel.

Budapest XVIII. kerület (Pestszentlőrinc-Pestszentimre) az alábbi, 9/22-5/2022. számú nyilatkozatot tette:

„A Kőbánya-Kispest – Lajosmizse – Kecskemét vasúti vonalszakasz elővárosi célú fejlesztése, villamosítása, döntés-előkészítő tanulmány, változatelemző tanulmány, megvalósíthatósági tanulmány, engedélyezési terv, kiviteli terv és kapcsolódó kiviteli tenderdokumentáció elkészítése tárgyú projekt döntés-előkészítő tanulmánya (DTM) Budapest Főváros XVIII. kerületet érintő kérdéseinek véleményezése céljából a Budapest Főváros XVIII. kerület Képviselő-testülete 2022. III. 3-ai Képviselő-testületi ülésén a mellékelten megküldött döntéseket hozta a kerületet érintő vasútfejlesztés ügyében a hosszú távú településrendezési és településfejlesztési szándékokat és célokat is figyelembe véve. A tervezett fejlesztést a következő szempontok figyelembe vétele és a tervekben való érvényesítése esetén tudjuk támogatni:

Kispesti térség

A Derkovits utcai és az Üllői úti keresztezés tekintetében **nem javasoljuk támogatni a vasút terepszinten tartását**. Az ehhez kapcsolódó közúti átalakítások és kisajátítások igénye aránytalanul magas és kedvezőtlen városzerkezeti változásokat eredményezne. Elfogadható és támogatható megoldás a DMT-ben bemutatott a Kispesti térségben a vasút hídszerkezeten történő vezetése, alatta a közút terepszinten történő átvezetésével. A továbbtervezés során **minden esetben figyelemmel kell lenni a hídszerkezetek alatti terület fenntarthatóságára**, a hídszerkezetek városképbe illeszkedő, esztétikus kialakítására. A töltésen haladó vasút csak fokozná a vasút településrészeket elválasztó hatását, ezért ilyen megoldás támogatását nem javasoljuk.

Pestszentimre térség

Pestszentimre Városközpont, Nemes utcai kereszteződés

Az érintett terület közepén helyezkedik el Pestszentimre Városközpont (Nemes utcai keresztezés). Ezen a helyszínen a szintben haladó vasútvonal közúti keresztezésére a tervezők több féle megoldást javasoltak a közút terepszint alatti átvezetésével, ezek a javaslatok azonban nem kínáltak optimális megoldást. A magasvasúti kialakítás viszont városképi szempontból ebben a térségben ugyancsak nem támogatott opció. Ebből adódóan Pestszentimre Városközpontban a **Nemes utca keresztezésében mind szakbizottságunk, mind képviselő-testületünk kizárólag a vasút terepszint alatti átvezetését tudta elfogadni.**

A vasút terepszintben történő átvezetése kapcsán bemutatott bármely műszaki megoldás - aluljárók a gépjárműforgalom számára - a városközpont forgalmi csomóponttá alakítását eredményezte, ami **mind városképi, mind környezeti szempontból elfogadhatatlan**. A vasút és a Nemes utca szintbeni keresztezése forgalmi szempontból megvalósíthatatlan, ezért nem lehet gazdasági szempontú végső alternatíva.

Szálfa utca, illetve Külső Kerületi Körút környezete

A Szálfa utca, illetve Külső Kerületi Körút (a továbbiakban: KKK) térségében kialakítandó keresztezés esetében elfogadhatónak tartjuk a vasút szintben haladását. A Nagy-Burma nyomvonala mellett vezetendő "elkerülő út" Lőrinci út - Ipacsfa utca - Kettős-Körös utca csomópontjáig való kiépítését feltétlenül szükségesnek ítéljük A Vasút utca – Szálfa utca – Kettős-Körös utca találkozásánál kialakítandó körforgalom esetében a gyalogos átvezetések délről kerüljék a körforgalmat annak érdekében, hogy a környék összes járdájához biztonságos elérést lehet ezáltal kialakítani. Az Ipacsfa utcai körforgalom esetében a Kettős-Körös utca keleti ágán szükséges egy gyalogátkelőhelyet kialakítani, és azt járdával összekötni a két buszmegállóval.

Az aluljáró és az Ipacsfa utcai körforgalom közötti elkerülő út zajától a Kettős-Körös utca lakóit zajvédő műtárggyal védeni szükséges.

Pestszentimre felső

A megállóhely áthelyezésénél az akadálymentes közlekedést mindenhol biztosítani szükséges.

A közterületi parkolók kialakítására vonatkozó, a KÉSZ-ben megfogalmazott, alábbi előírásokat be kell tartani:

5.§.(5) az alábbiakról rendelkezik:

„(5) Közterületen létesítendő gépkocsi várakozóhely kizárólag fásított parkolóként kerülhet kialakításra az alábbiak szerint:

- a) minden megkezdett négy db várakozóhely után 1 db, nagy lombkoronát növelő, környezettűrő, túlkoros, allergén pollent nem termelő lombos fa telepítendő, legalább 1 m² szabad földterület biztosításával,
- b) a fákat ütközés-gátlóval kell megvédeni, a parkoló-felületet szegéllyel kell körül venni,
- c) a műszaki kialakításnál kizárólag olyan megoldás alkalmazható, ami megakadályozza a benzin és olajszennyezés altalajba jutását,
- d) térburkolat nélkül nem alakítható ki.”

Amennyiben a vasúti pályatest a Nagykőrösi úttól nincs az átjárást gátló folytonos kerítéssel elválasztva, úgy szükségesnek ítéljük a Törvény utcához közeli peronvégek átjárójának folytatásában a Nagykőrösi úton új gyalogátkelőhely létesítését a balesetveszély elkerülése érdekében. A nagyforgalmú főúton átvezető gyalogátkelő lámpás forgalomirányítás hiányában minden esetben középszigettel alakítandó ki.

Paula utca, Erdőskert megállóhely

A közterületi parkolók kialakítására vonatkozó, a KÉSZ-ben foglalt fenti előírásokat be kell tartani.

A megálló létesítésével, helyével, kialakításával egyetértünk, azonban alapvető problémának tartjuk, hogy a tervezett járatsűrűség és a megállóhely pozícionálása mellett a szintbeni közúti átjáró véleményünk szerint a gyakorlatban használhatatlan lesz, hiszen az azt biztosító közúti jelző szinte folyamatosan „tilos” jelzést fog mutatni. A tervezést lebonyolító projektvezetőnek megírt levelünkben részletes javaslatokat fogalmaztunk meg a csomópontok kialakításával kapcsolatban.

A Méta utcai új megálló kialakítását fontosnak tartjuk, projektben tartását mindenképpen javasoljuk.

Fontosnak tartjuk az iparvágányi kapcsolatok megtartását a későbbi fejlesztési lehetőségek szem előtt tartásával (úgy mint a Cséry-telepi és a Bivalyrét melletti vágányív megtartása).

Minden esetben fontosnak tartjuk a lakóterületek zaj elleni védelmének településképbe illeszkedő műszaki lehetőségekkel történő megoldását.

A Képviselő-testületi döntés tárgyi projekt vonatkozásában meghozott 38/2022. (III.3.) sz., 39/2022. (III.3.) sz., 40/2022. (III.3.) sz., 41/2022. (III.3.) sz. határozatait jelen levelemhez mellék

A döntések alapját képező tanulmányterv, illetve a szakbizottsági ülésen tartott tervbemutatón elhangzottak szerint a Budapesti térségben teherforgalom vezetése nem javasolt, illetve azt a tervek nem tartalmazták. A jelen nyilatkozat alapjául szolgáló hatásvizsgálat azonban tartalmazza a Budapesti térségben is a teherforgalom tervezését, melyről korábban nem volt információnk. **Az eddigi ismeretek és tájékoztatások alapján is hangsúlyozzuk, hogy Önkormányzatunk nem támogatja a jelenleg megküldött hatásvizsgálati anyagban szereplő mennyiségű teherforgalom bevezetését a Budapesti térségbe!**

A témában 2022. évben korábban több levelezés, egyeztetés történt a projektet koordináló szervezetekkel a tervek tartalmára vonatkozóan. 2022. augusztus 26-án Pántya József vezérigazgató úrnak írt levelünkben

jeleztük álláspontunkat a tervek tartalmáról a további egyeztetés kezdeményezésének szükségességével egyetértve. **A megmaradt érdemi probléma, a vasút Nemes utcai keresztezésének megoldása kérdésében azóta sem kaptunk érdemi választ, továbbá a korábbi egyeztetéseken és terveken a teherforgalom bevezetése sem szerepelt, melyről így Önkormányzatunknak nem állt módjában véleményt nyilvánítani korábban.**

A tárgyi beruházást Önkormányzatunk csak a fentiekben részletezettek – különös tekintettel a Nemes utcai külön szintű csomópont megoldására – érdemi figyelembe vétele esetén támogatja.”

Budapest XXIII. kerület (Soroksár) az alábbi, VIII-6534-2/2022. számú nyilatkozatot tette:

„Az NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt. (székhelye: 1027 Budapest, Horvát u. 14-26., cégjegyzékszám: 01-10-048661) nevében és a RING Mérnöki Iroda Kft. (székhelye: 1036 Budapest, Lajos utca 93-99. A. lház. fszt.; cégjegyzékszám: 01-09-207290) megbízásából eljáró VIBROCOMP Akusztikai, Számítástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft. (székhelye: 1118 Budapest, Bozókvar u. 12.; cégjegyzékszám: 01-09166886) által készített „Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése” tárgyú környezeti hatástanulmány (továbbiakban: KHT) alapján megállapítást nyert, hogy a tervezett vasútvonalfejlesztés kimagasló környezeti hatással nem bír. A tervezett tevékenység bővítése a vonatkozó jogszabályi és védelmi előírások betartásával folytatódik, így környezetterhelést nem okoz. Az környezeti hatástanulmányban foglaltak alapján a tervezett létesítmények építésének, üzemének, üzemeltetésének várhatóan nem lesz jelentős hatása a környezeti elemekre. A helyi településrendezési eszközökben meghatározott rendelkezések figyelembevételével a vasútvonal kétvágányosításának, korszerűsítésének, villamosításának megvalósítása nem ellentétes a 26/2017. (IX. 22.) önkormányzati rendelettel elfogadott a Budapest Főváros XXIII. Kerületi Építési Szabályzatának (továbbiakban: KÉSZ) előírásaival, valamint az 1. mellékletét képező szabályozási tervben rögzített településrendezési elhatározásokkal. A KHT 2.5 fejezetében az olvasható, hogy a vasútfejlesztés miatt a településrendezési tervek módosítása **várhatóan nem szükséges**. Megjegyzendő ezzel kapcsolatban, hogy a rendelkezésre álló anyagok alapján a módosítás szükségessége **egyértelműen nem állapítható meg**. Korábban felmerült, hogy a Budapest-Lajosmizse vasútvonal Szálfa utcai csomópontjának külön szintű átépítése miatt a KÉSZ módosítására szükség lehet. A vasútfejlesztéssel kapcsolatos testületi ülésen elhangzott, hogy egyeztetésre kerül sor a beruházó, a tervezők, Budapest XXIII. kerület és Budapest XVIII. kerületi Önkormányzatok között a csomópont kialakításával kapcsolatos kérdések tisztázása érdekében, azonban erre a mai napig nem került sor. Budapest Főváros XXIII. kerület Soroksár Önkormányzatának Képviselő-testületének 9/2022. (I.20.) határozata szerint a Budapest - Lajosmizse vasútvonal Szálfa utcai csomópontjának külön szintű átépítését abban az esetben támogatja, ha az átépítés következtében továbbra is megmaradnak a meglévő közlekedési kapcsolatok és a Nagykőrösi út és a vasút között található Gksz-1-XXIII-1/2 jelű üzemanyagtöltő állomás, valamint ahhoz tartozó kiegészítő funkciójú létesítmények elhelyezésére szolgáló terület beépíthetősége sem csökken.

Mindezek mellett tájékoztatom, hogy kerületi természetvédelmi követelményekkel kapcsolatban Önkormányzatunk nem rendelkezik hatályos rendelettel. A környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos helyi szabályozással a kerületünk nem rendelkezik, így érdemi nyilatkozatot nem tudunk tenni az ügyben.

A fentiek figyelembevételével a tervezett kialakítás, valamint az egységes környezetvédelmi engedélyének kiadása ellen **kifogással nem élünk.**”

Gyál az alábbi, K/13 195-11/2022. számú nyilatkozatot tette:

„A tervezett beruházással kapcsolatosan - rendelkezésünkre álló dokumentációk, a benyújtott kérelem és a mellékleteinek tanulmányozása alapján - Gyál Város Önkormányzata részéről alábbiakban nyilatkozom.

A tervezett beruházás megvalósításához - Gyál város belterületét érintően - nem járulok hozzá!

Indokaim az alábbiak:

- A tervezett létesítmény **Gyál Város településrendezési eszközeivel** (Gyál Város Településszerkezeti terve, Helyi Építési Szabályzata és a mellékletét képező Szabályozási terve) **nincs összhangban, azzal ellentétes.**
- A tervezett beruházás jelen formában történő megvalósítása során **Gyál város közlekedési, környezetvédelmi, településrendezési, életminőségi és városképi érdekei súlyosan sérülnek.**

Megítélésünk szerint tárgyi elővárosi vasútvonal tervezett fejlesztése Budapest, Kecskemét és az agglomerációs területek közlekedési lehetőségeit jelentősen javítja majd, de Gyál város alapvető közlekedési, környezetvédelmi, településrendezési, életminőségi és városképi érdekeit nem veszi figyelembe kellő mértékben, és ellentétes a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia 103 intézkedésében megfogalmazott azon céllal, mely szerint „a környezetvédelmi és természetvédelmi szempontok előretörésével egyre fontosabb kérdése vált a vasút vasútmenti területekre gyakorolt hatása. Annak érdekében, hogy a vasútfejlesztés ne legyen gátja a természetes és városi környezet megőrzésének, illetve terjeszkedésének, továbbá, hogy a vasút által üzemeltetendő vasúti területek méretét is kordában lehessen tartani, szükséges a fejlesztések helyigényének korlátozására.”

Ócsa az alábbi, 1/14378-2/2022. számú nyilatkozatot tette:

„A Kőbánya-Kispest - Lajosmizse — Kecskemét vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú ügy szerinti környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálásának ügyében, a megkereséshez mellékelt dokumentáció alapján megállapítom, hogy a tervezett vasúti infrastruktúra-fejlesztés Ócsa közigazgatási területét jelentősen érinti. **Az előzetes vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztések megvalósításához szükséges helyigényt a hatályos településrendezési eszközök [Ócsa Város Önkormányzata Képviselőtestületének 100/2017. (IV.26.) önkormányzati határozatával elfogadott hatályos**

Településszerkezeti terve és Ócsa Város Önkormányzata Képviselő-testületének 4/2017. (IV.27.) önkormányzati rendeletével jóváhagyott hatályos Helyi Építési Szabályzata és Szabályozási tervel nem biztosítják, ezért a tervezett fejlesztések megvalósításához a hatályos településrendezési eszközök módosítására lesz szükség.

Továbbá felhívom a figyelmet arra, hogy a tervezett fejlesztéssel érintett ingadatokhoz belterületen intenzíven beépült lakóterületek csadakoznak közvetlenül, illetve a külterületi szakaszokon az alábbi védelem alatt álló területek is kísérik a nyomvonalat:

- országos ökológiai hálózat - magterület, ökológiai folyosó, pufferterület;
- NATURA 2000 terület;
- Ócsai Tájvédelmi Körzet területe;
- Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület

A helyi környezeti és természetvédelmi követelményekkel kapcsolatos előírásokat Ócsa Város Önkormányzata Képviselő-testületének 4/2017. (IV.27.) önkormányzati rendelete Ócsa város helyi építési szabályzatáról, különösen annak IV. és V. fejezete tartalmazza. A tervezett tevékenység a rendelet előírásainak betartása mellett folytatható.

INDOKOLÁS

Bács-Kiskun Megyei Kormány hivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya „BK/KTF/06885-15/2022” ügyiratszámú megkeresésében arra kérte Ócsa Város Önkormányzatát, hogy nyilatkozzon arról, hogy a Kőbánya-Kispest — Lajosmizse — Kecskemét vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú ügy szerinti környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálásának ügyében, a tervezett tevékenység a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással, illetve a településrendezési eszközökkel összhangban van-e. Az ügyben az ügyintézési határidő nem került túllépésre.”

Felsőpakony az alábbi, F/4806-4/2022. számú nyilatkozatot tette:

„A tervezett beruházás Felsőpakony településrendezési eszközeivel nem ellentétes, Felsőpakony Helyi Építési Szabályzatáról szóló 11/2021. (XI.17.) önkormányzati rendeletének megfelel, így ahhoz kifogást nem fűzünk, kizáró okok nem állnak fenn.”

Hernád az alábbi, 4077-6/2022. számú nyilatkozatot tette:

„A tárgyi ügyben a benyújtott, környezeti hatásvizsgálati dokumentáció alapján megállapítottam, hogy a tervezett tevékenység megfelel a 14/2011. (XI.29.) önkormányzati rendelettel módosított Helyi Építési Szabályzatról szóló 16/2004. (XI.30.) önkormányzati rendeletben, és az avar és kerti hulladék égetéséről, valamint a levegőtisztaság-védelem helyi szabályairól szóló 14/2012. (XI.12.) önkormányzati rendeletben foglalt előírásoknak, azaz megfelel a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos szabályoknak, valamint összhangban van a településrendezési követelményekkel.”

Inárcs az alábbi, 2921-6/2022. számú nyilatkozatot tette:

„A Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú – a környezeti hatásvizsgálat és egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet (a továbbiakban R.) szerinti környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálása iránti kérelemre hivatkozva, **amennyiben a vasútvonal kapcsán Inárcs Nagyközség közigazgatási területén a fejlesztés további területek igénybevételével, kisajátításával jár, abban az esetben a településrendezési eszközök módosításra szükséges lehet. Ennek megállapítása a végleges kisajátítási határok ismeretében lehetséges.**”

Kakucs az alábbi, I/2767-6/2022. számú nyilatkozatot tette:

„A 142. számú, Kőbánya-Kispest-Lajosmizse-Kecskemét vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának (rekonstrukciójának) előkészítése tárgyú, az Önök által környezetvédelmi hatósági jogkörben folytatott hatásvizsgálati eljárással kapcsolatban a 2022. október 12. napján BK/KTF/06885-15/2022. iktatószámom kiadmányozott megkeresésben foglaltak alapján a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdése rendelkezéseinek megfelelően a környezeti hatásvizsgálati eljárásban a tevékenység telepítési helye szerinti **Kakucs Község Önkormányzata részéről nyilatkozom, hogy a környezetvédelmi hatósági eljárás tárgyát képező beruházás Kakucs község közigazgatási területét érintő telepítési helyével kapcsolatban ismereteim szerint semmilyen kizáró ok nem áll fenn, továbbá a beruházás Kakucs község hatályban lévő településrendezési eszközeivel is összhangban áll, kizáró ok ebben az esetben sem áll fenn.**

Egyéb tárgykörben a hivatkozott jogszabályhely által biztosított nyilatkozattételi jogosultságunkkal nem kívánunk élni.”

Kakucs a fenti, I/2767-6/2022. számú nyilatkozatát felülvizsgálta és a következő I/2767-7/2022. számú nyilatkozatot tette:

„Az Önkormányzat képviselőjében a 2022. október 24. napján I/2767-6/2022. iktatószámom kiadmányozott, az Önök részére elektronikus üzenet formájában és hivatali tárhelyen is megküldött levelemben a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdése rendelkezéseinek megfelelően a környezeti hatásvizsgálati eljárásban a tevékenység telepítési helye szerinti Kakucs Község Önkormányzata részéről nyilatkoztam arról, hogy a környezetvédelmi hatósági eljárás tárgyát képező beruházás Kakucs község közigazgatási területét érintő telepítési helyével kapcsolatban ismereteim szerint semmilyen kizáró ok nem áll fenn, továbbá **a beruházás Kakucs község hatályban lévő településrendezési eszközeivel is összhangban áll, kizáró ok ebben az esetben sem áll fenn**, valamint egyéb tárgykörben a hivatkozott jogszabályhely által biztosított nyilatkozattételi jogosultságunkkal nem kívánunk élni.

Tájékoztatom Önöket arról, hogy az előző bekezdés szerinti nyilatkozat megtételét követően az ügyben új információ birtokába jutottunk az alábbiak szerint.

Az NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt. (korábbi elnevezése: BFK Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt.; székhelye: 1027 Budapest, Horvát utca 14-26.; cégjegyzékszám: 01-10-048661) megrendelése alapján a Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasúti vonalszakasz elővárosi célú fejlesztése, villamosítása, döntés-előkészítő tanulmányt, változatelemző tanulmányt, megvalósíthatósági tanulmányt, engedélyezési tervet, kiviteli tervet és kapcsolódó kiviteli tenderdokumentációt elkészítő tervezői konzorciumot képviselő **RING Mérnöki Iroda Tervező, Szolgáltató Kft.** (székhely: 1036 Budapest, Lajos utca 93-99. A lph. fszt.; cégjegyzékszám: 01 09 207290) 2022. november 7. napján elektronikus üzenet formájában arról tájékoztatta az Önkormányzatot, hogy Kakucs község hatályos településrendezési eszközeinek a hivatkozott projekttel való összhangját megvizsgálta és megállapította, hogy **eltérés mutatkozik a projekt tervei és a község hatályos településrendezési eszközei között, ezért a tervek összhangba hozatala érdekében a község településrendezési eszközeinek módosítása szükséges.** A hivatkozott tervező cég arról tájékoztatta, hogy **a vasútvonal korszerűsítése miatt a község szabályozási tervét a vasút nagyobb helyigénye miatt kell módosítani, egyúttal megküldte a**

településrendezési eszközök módosítására irányuló eljárás megindításához szükséges dokumentumokat és felkérte az Önkormányzatot a folyamat megindítására.

Az előző bekezdés szerinti új körülmény miatt a 2022. október 24. napján I/2767-6/2022. iktatószámon kiadmányozott nyilatkozatomat a településrendezési eszközökkel kapcsolatos kizáró okok tekintetében javítani kívánom: **Kakucs község hatályos településrendezési eszközei a fentiek okán jelenleg nem állnak összhangban a projekt terveivel, ezért a településrendezési eszközök módosítása szükséges, melynek az Önkormányzat a tárgyi kizáró ok orvosolása érdekében eleget fog tenni. Egyéb kérdésben továbbra sem kívánunk nyilatkozni.**

Táborfalva az alábbi, 217-2/2022. számú nyilatkozatot tette:

„Táborfalva településrendezési eszközei alapján a tervezett beruházás környezeti hatásaival érintett belterületi településrészek Lf-1 falusias lakóövezeti, valamint Gip-1 ipari gazdasági övezeti besorolásban a külterületi településrészek Má általános mezőgazdasági Eg gazdasági erdő, valamint Ev véderdő övezeti besorolásban vannak.

Táborfalva Nagyközség Helyi Építési Szabályzatáról és Szabályozási Tervéről szóló 13/2015 (X.28.) Önk. rendelet (továbbiakban: Rendelet) 23.§-a szabályozza a levegőtisztaság-védelmét. A rendelet 23.§-a kimondja

- (1) A levegő védelmével kapcsolatos jogszabályok [így jelenleg: 306/2010 (XII. 23.) Korm. rendelet, 4/2002. (X. 7.) KvVM rendelet, 4/2011. (I. 14.) VM rendelet stb.] követelményeit figyelembe kell venni.
- (2) A levegő tisztaságának védelme érdekében semmilyen, a hatályos határértéket meghaladó szennyezéssel járó
 - a) funkciót, építményt létesíteni,
 - b) új építményt elhelyezni, illetve meglévő rendeltetési módot határértéket meghaladó szennyezéssel járó módra, megváltoztatni nem szabad.

A Rendelet 25.§-a szabályozza a zaj- és rezgésvédelmet, melynek (1)-(2) bekezdése kimondja

- (1) A zaj- és rezgésvédelemmel kapcsolatos jogszabályok [így jelenleg: 284/2007 (X. 29.) Korm. rendelet, 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet stb.] követelményeit figyelembe kell venni.
- (2) A védelmi célú műszaki és ökológiai rendszerek (pl. védő zöldsáv, zajvédő kerítés, hanggátló nyílászárók stb.) telepítését akkor, és olyan szinten kell elvégezni, amit a meglévő / tervezett beruházásokból adódó számított forgalmi terhelés indokol.

A tervezett zajvédő fal építése a Rendelet 54.§-ban leírtakkal összhangban van, melynek (1) bekezdés a) pontja kimondja:

- (1) A KÖk jelű kötőpályás közlekedési és közműelhelyezésre szolgáló területen elhelyezhető:
 - a) a vasúti vágány, műtárgy, műszaki és biztonsági berendezés, ezek működtetéséhez szükséges építmény.”

Kecskemét az alábbi, 24108-3/2022. számú nyilatkozatot tette:

„Megvizsgálva a hatás vizsgálati eljáráshoz benyújtott dokumentációkat, valamint helyszínrajzokat megállapítottam, hogy a tervezett beruházás Kecskemét közigazgatási területét érintő szakasza a Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének a környezetvédelem helyi szabályairól szóló 8/2002. (II. 11.) önkormányzati rendeletében foglaltakkal összhangban van, a tevékenységgel érintett terület helyi jelentőségű természetvédelmi területet, illetve helyi védelem alá vont természeti értéket nem érint, azokra közvetlen hatást nem gyakorol.”

Kecskemét továbbá a következő, 6.705-12/2022. számú nyilatkozatot tette:

„Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének Kecskemét Helyi Építési Szabályzatáról szóló 33/2015 (XII. 17.) önkormányzati rendelete (továbbiakban: HÉSZ) mellékletét képező Szabályozási Terv 0, 6, 7, 14, 23, 29, 30, 38,39, és 40. külterületi tervlapjain és 23-32, 23-41, 23-43, 29-21, 29-22, 38-22, 39-11, 39-12, 39- 14, 39-23, 39-41, 39-42, 39-44, 40-31, 40-32, 40-41 és 40-23 belterületi tervlapjain található a vasútvonal nyomvonala.

A vasútvonal jelenlegi nyomvonala **beépítésre nem szánt területen KÖk** kötőpályás vasúti övezetben helyezkedj el.

A hatályos HÉSZ mellékletét képező Szabályozási terv jelenleg nem tartalmazza a kecskeméti szakaszon a vasút fejlesztéséhez szükséges közlekedési területek végleges szabályozását - a csomóponti fejlesztések, új megállók területigényét.

Ennek biztosítására a településrendezési tervi szabályozás módosítása szükséges. Tájékoztatom, hogy tárgyi kezdeményezéssel kapcsolatban Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése a vizsgálat megindítását a 171/2022 (VII. 28.) határozatával támogatta, a településrendezési terv módosítás folyamatban van.

A HÉSZ zöldfelületekre vonatkozó előírásait a városi főkertész előírása alapján be kell tartani:

- Az állomások további részletes tervekészítése során különös tekintettel kell lenni a városi zöldfelületek védelmére, megőrzésére és lehetőség szerinti fejlesztésére,
- az építményeken, burkolatokon összegyűlő csapadékvíz helyben kell tartani: gyűjteni és öntözésre, szikkasztásra hasznosítani,
- a létesítendő zöldfelületek, növénytelepítések megmaradása érdekében ökológiai szemléletű növényalkalmazás és automata öntözőrendszerek kiépítése szükséges,
- zöldfelületek esetleges megszüntetése, illetve fásszárú növényzet kivágása esetén a jogszabályokban előírt visszapotlásról gondoskodni kell,
- a zöldfelületek létesítésére a HÉSZ és a Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének a Kecskemét Megyei Jogú Város településképeinek védelméről szóló 16/2017 (IX.21.) önkormányzati rendelete (továbbiakban: Tkr.) tartalmazza a részletes szabályokat.

A megküldött előzetes vizsgálati dokumentáció nem tartalmaz helyi építési szabályzatoknak való megfelelésről leírást. Az R. 5. és 6. számú melléklete nem tartalmazza, hogy a környezeti hatásvizsgálati dokumentációnak tartalmaznia kellene településrendezési eszközökkel való összhang vizsgálatáról szóló leírást, ugyanakkor a megkeresés a településrendezési eszközökkel kapcsolatos esetleges kizáró okok megállapítására irányul.

Fentieket összefoglalva a Kőbánya-Kispest (Bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (Kiz.) Vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyában készült Környezeti Hatástanulmánnyal kapcsolatos dokumentációra észrevételt nem teszek, azonban a vasútvonal konkrét tervezésénél a rendezési terv módosítását a tervezőknek figyelembe kell venni, a HÉSZ előírásokat be kell tartani.

A HÉSZ és TKR teljes terjedelmében az alábbi útvonalon érhető el:

<https://kecskemet.hu/varoshaza/onkormanvzat/kozayules/rendeletek-egyseges-szerkezetben-2015,2017>”

A BK/KTF/06885-15/2022. számú megkeresésre Budapest XIX. kerület (Kispest), Budapest XX. kerület (Pesterzsébet), Dabas, Örkény, Felsőlajos Község és Lajosmizse önkormányzatai a nyilatkozattételei lehetőségükkel nem éltek.

A 2022. december 6. napján megküldött kiegészítésben a tervező VIBROCOMP Kft. településrendezési eszközökkel (településrendezési tervekkel) való összhanggal kapcsolatosan a következő megállapításokat tette:

- Budapest Főváros X. kerület, Kőbánya:
A vizsgálatok és a helyi önkormányzat nyilatkozata alapján a fejlesztés összhangban van a hatályos településrendezési eszközökkel.
- Budapest Főváros XIX. kerület, Kispest:
A vizsgálatok és a helyi önkormányzat nyilatkozata alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a kerületi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.
- Budapest Főváros XX. kerület, Pesterzsébet:
A vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a kerületi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.

- Budapest Főváros XXIII. kerület, Soroksár:
A vizsgálatok és az önkormányzat nyilatkozata alapján a fejlesztés összhangban van a hatályos településrendezési eszközökkel.
- Budapest Főváros XVIII. kerület, Pestszentlőrinc-Pestszentimre:
A vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a kerületi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott.
- Gyál Város:
A vizsgálatok és a helyi önkormányzat nyilatkozata alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére az önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott.
- Felsőpakony Nagyközség:
A tervezett fejlesztés a vizsgálataink alapján nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A helyi Önkormányzat nyilatkozata alapján ugyanakkor az összhang biztosított. Az ellentmondás feloldására megtesszük a szükséges lépéseket. Amennyiben a módosítás szükségessége beigazolódik, a folyamat megkezdődik.
- Ócsa Város:
A vizsgálatok és a helyi önkormányzat nyilatkozata alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.
- Inárcs Nagyközség:
A vizsgálatok és a helyi önkormányzat nyilatkozata alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.
- Kakucs Község:
A vizsgálatok és a helyi önkormányzat nyilatkozata alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére az önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.
- Dabas Város:
A vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.
- Hernád Község:
A vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.
- Örkény Város:
A vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott,

a folyamat megkezdődött.

- Táborfalva Nagyközség:
A vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.
- Felsőlajos Község
A vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.
- Lajosmizse Város:
A vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.
- Kecskemét Megyei Jogú Város:
A vizsgálatok és a helyi önkormányzat nyilatkozata alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.

Továbbá a tervező VIBROCOMP Kft. hivatkozott a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény 6/H. § (1) bekezdés a) pontjára és (2) bekezdésére miszerint

6/H. § (1) A közlekedési infrastruktúra-beruházással érintett települések önkormányzatainak településrendezési tervüket

a) ha a közlekedési infrastruktúra-beruházás szerepel a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló törvényben (a továbbiakban: MATrT.), a telepítési tanulmányterv települési (a fővárosban a fővárosi és kerületi) önkormányzatnak való benyújtásától számított 4 hónapon belül összhangba kell hozni az MATrT. 14. § (1) bekezdésében foglaltakkal,

(2) Ha a települési önkormányzat az (1) bekezdésben foglalt kötelezettségét határidőre nem teljesíti, az építendő az állami főépítési hatáskörében eljáró fővárosi és megyei kormányhivatalnál a településrendezési terv vagy annak módosítása (a továbbiakban együtt: településrendezési terv) hiánytalan tervezetének benyújtásával kérelmezi a településrendezési terv módosítására irányuló, e § szerinti eljárást. Az eljárásra az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvénynek a településrendezési tervek véleményezési eljárására vonatkozó rendelkezéseit a (3)-(13) bekezdésben foglalt eltérésekkel kell alkalmazni.

A Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (MATrT) 4/3. sz. melléklet 2. pontja 61. alpontja a tárgyi projektet tartalmazza.

A környezetvédelmi hatáskörrel rendelkező Pest Megyei Kormányhivatal jelen döntésben hivatkozott **PE-06/KTF/23326-7/2022. számú, illetékességi területére vonatkozó nyilatkozata tartalmazza a településrendezési szempontú megállapításokat is, miszerint** tekintettel arra, hogy a tervezett tevékenység meglévő vasútvonal fejlesztésére (*új vágányok, új megállók, valamint a hozzájuk kapcsolódó további létesítmények kialakítása*), korszerűsítésére irányul, a nyomvonalal jelenleg is érintett területek esetében a **Kök jelű kötött pályás közlekedési területek övezeti besorolás** nem zárja ki a tervezett beavatkozásokat. A fejlesztés megvalósításához azonban további területek igénybevétele kerül sor, ezen **ingatlanok esetében pedig szükséges a településrendezési eszközök módosítása (övezethatárok pontosítása, új övezetek kijelölése), a környezetvédelmi engedélyben rögzített területfoglalások szerinti aktualizálása.**

A fentiek alapján megállapítható, hogy a tervezett fejlesztés **csak részben van összhangban a hatályos településrendezési eszközökkel (tervekkel).**

Fent hivatkozott megállapítások a beruházás teljes szakasza vonatkozásában megállapíthatóak.

A tervezett nyomvonal a település jelen eljárás időpontjában hatályos településrendezési tervekkel nincs teljes mértékben összhangban, azonban a településrendezési eszközök (tervek) módosításával - az összhang megteremthető, az összhang jövőbeli megteremtése nem zárható ki, ezért hatóságunk **a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (4) bekezdés a) pontjában, 5. § (2) bekezdés c) pont cb) és cc) alpontjában foglaltakra tekintettel, figyelembe véve hogy jelen eljárás tárgya nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra beruházással összefüggő ügy, határozata rendelkező részében ezt a lehetőséget rögzítette, és előírta, hogy a kizáró okot meg kell szüntetni a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig.**

Az 1995. évi LIII. törvény 66. § (5) bekezdése rendelkezik a környezetvédelmi engedély és a létesítési, illetve használatbavételi engedély kapcsolatáról, ezen jogszabályhelyre tekintettel írta elő hatóságunk a rendelkező részben foglaltak szerint.

Egyebekben a véleményeket, észrevételeket „AZ ÉRINTETT NYILVÁNOSSÁG ÉSZREVÉTELEINEK ÉRTÉKELÉSE ÉS ÖSSZEFOGLALÁSA” fejezetben foglaltak szerint vizsgálta és értékelte hatóságunk.

*

A környezetvédelmi hatóság a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 8. § - 10. §-ban foglaltak alapján az alábbiak szerint biztosította a nyilvánosság bevonását az eljárásba:

Tekintettel arra, hogy a fenti tárgyú eljárásban az Ákr. 41. § (1) bekezdésben meghatározott sommás eljárás feltételei nem álltak fenn (hiánypótlás, tényállás tisztázás volt szükséges, szakkérdések vizsgálata, szakhatóságok megkeresése volt szükséges), hatóságunk az Ákr. 43. § (2)-(3) bekezdése alapján a 2022. október 6. napján kelt, BK/KTF/06885-8/2022. számú levélben tájékoztatta az ügyfeleket az ügy tárgyról, az eljárás megindításának napjáról, az iratokba való betekintés és a nyilatkozattétel lehetőségéről, a kérelmező ügyfél nevééről, a teljes eljárás ügyintézési határidejéről, a határidő túllépésének jogkövetkezményeiről és arról, hogy a hatóság a továbbiakban a teljes eljárás szabályai szerint jár el.

A tevékenységnek határon áterjedő környezeti hatása nincs, így a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 12-15. §-ai szerinti eljárás – *országhatárokon áterjedő nemzetközi környezeti hatásvizsgálat* – nem volt és nincs is folyamatban, így nemzetközi környezeti hatásvizsgálati eljárás vonatkozásában észrevételek sem érkeztek, így azokat a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése és 10. § (5a) bekezdés c) pontja szerint értékelnie sem kellett a környezetvédelmi hatóságnak.

Hatóságunk a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 8. § (1)-(3) bekezdésének és a 9. § (6)-(7) bekezdésének megfelelően 2022. október 7. napján hivatalában, honlapján közzétette a környezeti hatásvizsgálati eljárás megindítására és közmeghallgatás tartására vonatkozó, **BK/KTF/06885-10/2022.** számú közleményt, ezzel egyidejűleg azt megküldte az érintett települések [*Budapest (X. kerület, Kőbánya), Budapest (XVIII. kerület, Pestszentlőrinc-Pestszentimre), Budapest (XIX. kerület, Kispest), Budapest (XX. kerület, Pesterzsébet), Budapest (XXIII. kerület, Soroksár), Gyál Város, Dabas Város, Ócsa Város, Felsőpakony Nagyközség, Örkény Város, Hernád Nagyközség, Inárcs Nagyközség, Kakucs Község, Táborfalva Nagyközség, Felsőlajos Község, Lajosmizse Város, Kecskemét Megyei Jogú Város*] jegyzőinek, hogy gondoskodjon annak közhírré tételéről.

A megkeresett települések jegyzői a közleményt [*Budapest (X. kerület, Kőbánya) 2022. október 13. napjától, Budapest (XVIII. kerület, Pestszentlőrinc-Pestszentimre) 2022. október 13. napjától, Budapest (XIX. kerület, Kispest) 2022. október 11. napjától, Budapest (XX. kerület, Pesterzsébet) 2022. október 13. napjától, Budapest (XXIII. kerület, Soroksár) 2022. október 11. napjától, Gyál Város 2022. október 11. napjától, Dabas Város 2022. október 11. napjától, Ócsa Város 2022. október 12. napjától, Felsőpakony Nagyközség 2022. október 10. napjától, Örkény Város 2022. október 14. napjától, Hernád Nagyközség 2022. október 13.*

napjától, Inárcs Nagyközség 2022. október 13. napjától, Kakucs Község 2022. október 10. napjától, Táborfalva Nagyközség 2022. október 12. napjától, Felsőlajos Község 2022. október 11. napjától, Lajosmizse Város 2022. október 10. napjától, Kecskemét Megyei Jogú Város 2022. október 10. napjától] közzé tették.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (8) bekezdése alapján észrevételeket a közmeghallgatás időpontjáig a környezetvédelmi hatósághoz vagy a közmeghallgatás helye szerint illetékes települési önkormányzat jegyzőjéhez lehet benyújtani.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdése alapján a környezetvédelmi hatóság közmeghallgatást tart, kivéve, ha a tevékenység katonai titokvédelem alá esik, vagy ha a kérelmet benyújtását követően elutasította.

A környezetvédelmi hatóság a BK/KTF/06885-10/2022. számú közlemény kiadásának időpontjában hatályos jogszabályi rendelkezésekre, az ügy nemzetgazdasági szempontból kiemelt jellegére, és az Ákr. szerinti ügyintézési határidőre tekintettel döntött a tárgyi ügyben a közmeghallgatás tartásáról, illetve annak feltételeiről.

A BK/KTF/06885-10/2022. számú közlemény az érintettek közmeghallgatásban való részvétele szempontjából lényeges információkat tartalmazta.

A közmeghallgatásról hivatalunk – *a BK/KTF/06885-10/2022. számon közzétett közleményen túl* – értesítette a környezethasználót és tervezőjét, az érintett szakhatóságokat, az érintett önkormányzatokat, a kormányhivatalok szakkérdések vizsgálatába bevont osztályait, az ügy elbírálásában hatóságként vagy szakhatóságként részt nem vevő, ügyfélnek minősülő szervezetet, egyéb érdekelteket, az Alapvető Jogok Biztosának Hivatalát.

A tevékenységgel érintettek az eljárás kapcsán észrevételeket a közmeghallgatásig (2022. november 14. napjáig), írásban közvetlenül a környezetvédelmi hatósághoz, illetve az érintett települések jegyzőihez nyújthattak be.

Észrevételek megtételére és kérdések feltevésére a közmeghallgatáson is lehetőség nyílt.

A fenti tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása során megküldött iratokról (*hatóságunk megkeresésére megküldött szakhatósági állásfoglalásokról, szakkérdés vizsgálatára vonatkozó nyilatkozatokról, hiánypótlásként, kiegészítésként megküldött iratokról, valamint egyéb nyilatkozatokról, tájékoztatásokról, észrevételekről és azokra adott válaszokról stb.*), a környezetvédelmi hatóság közleményeket tett közzé (**BK/KTF/06885-78/2022.**, **BK/KTF/06885-85/2022.**, **BK/KTF/06885-118/2022.** és **BK/KTF/06885-126/2022.** számokon), a nyilvánosság számára elérhetővé tette a honlapján (<http://bkmkh.hu>).

Az eljárás során ügyféli jogállás megállapítását nem kérelmezték. Környezetvédelmi érdekek képviselőjére alakult egyesület, és más társadalmi szervezet az eljárásban való részvételi szándékát nem jelentette be.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése szerint a környezetvédelmi hatóság az érintett nyilvánosságtól, a megkeresett szervektől, valamint a nemzetközi környezeti hatásvizsgálati eljárás során kapott, a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételeket a szakhatóságok bevonásával érdemben megvizsgálja.

A környezetvédelmi hatóság a jogszabályi előírásoknak és a közmeghallgatásra vonatkozó tájékoztatásnak megfelelően a 2022. november 14. napjáig írásban és a közmeghallgatáson szóban megtett a környezeti hatásvizsgálati eljárás szempontjából lényeges észrevételeket vizsgálta és értékelte.

A közmeghallgatásra 2022. november 14. napján (hétfőn), 9:00 órakor a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal 6000 Kecskemét, Deák Ferenc tér 3. szám alatti épületének Földszinti Nagyterem termében került sor.

A közmeghallgatáson a tervező, beruházó, a hatóság képviselői vettek részt, továbbá az érintett nyilvánosság részéről is megjelentek.

A jelenlévők a környezetvédelmi hatóság által lefolytatott eljárásról és a tervezett beruházásról szóló tájékoztatást meghallgatták, ezt követően kérdések, észrevételek, válaszok hangzottak el. Hatóságunk a közmeghallgatást hangfelvétellel dokumentálta.

A közmeghallgatás a fentiek szerint megtartásra került, lefolytatása a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet rendelkezései szerint történt.

A közmeghallgatásról készült hangfelvételt (annak elektronikus elérhetőségét) hatóságunk a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (9) bekezdése alapján, elektronikus úton 2022. november 18. napján, **BK/KTF/06885-85/2022.** számú közleményében közzétette.

A környezeti hatásvizsgálati eljárás kereteit, tartalmát a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. § -a és 6/A. §-a határozza meg.

A környezeti hatástanulmány általános tartalmi követelményeit a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet a 6. számú melléklete tartalmazza.

A kiegészített környezeti hatástanulmány megfelelt a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. számú mellékletében általános foglalt tartalmi követelményeknek.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (6a) bekezdésére tekintettel jelen hatásvizsgálat kiterjedt a nyomvonalas létesítmény, a kapcsolódó létesítmények, az összetartozó tevékenységek, valamint a nyomvonalas létesítmény által érintett egyéb létesítmények (különösen keresztező utak, közművek) hatásainak a vizsgálatára is.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. §-6/A alapján:

6. § (1) A környezeti hatásvizsgálati eljárás kiterjed a környezeti hatásvizsgálat-köteles tevékenységek
a) az élővilágra, a biológiai sokféleségre, különös figyelemmel a védett természeti területekre és értékekre, valamint a Natura 2000 területekre,

b) a tájra,

c) a földre, a levegőre, a vízre,

d) az éghajlatra,

e) az épített környezetre és a kulturális örökség elemeire,

f) a környezeti elemek rendszereire, folyamataira, szerkezetére gyakorolt hatásainak az ügyek egyedi sajátosságainak figyelembevételével történő meghatározására, valamint a tevékenység ennek alapján történő engedélyezhetőségére.

(1a) Az (1) bekezdés szerinti eljárás magában foglalja az ott felsorolt hatások következtében érintett népesség egészségi állapotában, valamint társadalmi, gazdasági helyzetében - különösen életminőségében, területhasználata feltételeiben - várható változásoknak az értékelését.

(1b) A környezeti hatásvizsgálati eljárás - e rendeletben meghatározott tartalommal - kiterjed az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettségéből eredő várható hatások vizsgálatára is.

(2) A tevékenységnek az (1) bekezdés szerinti hatásai meghatározását a tevékenység egyes szakaszai - telepítés, megvalósítás, felhagyás - szerint megkülönböztetve kell elvégezni.

6/A. § A környezeti hatásvizsgálat magában foglalja

a) a környezeti hatástanulmánynak a kérelmező által történő elkészítését és benyújtását,

b) a szakhatóságok részvételét a környezeti hatásvizsgálati eljárásban,

c) az érintett nyilvánosság és a feladatkörükben érintett szervezetek környezeti hatásvizsgálati eljárásba történő bevonását,

d) országhatáron áttérjedő hatás esetén a nemzetközi környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatását,

e) a környezeti hatástanulmány és a környezethasználó által benyújtott hiánypótlásoknak, a c) és a d) pont keretében kapott információknak a környezetvédelmi hatóság és a szakhatóságok általi értékelését,

f) szükség szerint a környezetvédelmi hatóság rendelkezésére álló egyéb információk értékelését, illetve az általa elvégzett további vizsgálatokat,

g) a környezetvédelmi engedély tárgyában hozott, a c)-f) pontok szerinti információk és vizsgálatok eredményeinek figyelembevételével meghozott döntést.

A fenti 6. § (1) bekezdésnek megfelelően a környezetvédelmi hatóság bevonta az eljárásba szakhatóságokat, szakkérdés vizsgálatában érintett hatóságokat, részletesen megvizsgálta a tervezett beruházásnak az élővilágra, a biológiai sokféleségre, különös figyelemmel a védett természeti területekre és értékekre,

valamint a Natura 2000 területekre, a tájra, a földre, a levegőre, a vízre, az éghajlatra, az épített környezetre és a kulturális örökség elemeire, a környezeti elemek rendszereire, folyamataira, szerkezetére gyakorolt hatásait, a tervezett tevékenység engedélyezhetőségét, melyet az indokolásban részletesen ki is fejtett, illetve a rendelkező részben a szükséges előírásokat megtette.

A fenti 6. § (1a), (1b) és (2) bekezdéseire figyelemmel az érintett népesség egészségi állapotában, valamint társadalmi, gazdasági helyzetében - különösen életminőségében, területhasználata feltételeiben - várható változások, valamint az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettségéből eredő várható hatások és a tervezett tevékenység komplex környezeti hatásai (*a telepítés, megvalósítás, felhagyás szerinti szakaszokat megkülönböztetve*) értékelésére is kitért határozatunk. Az érintett nyilvánosságtól érkezett észrevételekre, azok indokolására is, mely alapján megállapítható hogy kizáró ok nem áll fenn, jogszabályba ütköző kockázat nem igazolt.

AZ ÉRINTETT NYILVÁNOSÁG ÉSZREVÉTELEINEK ÉRTÉKELÉSE ÉS ÖSSZEFOGLALÁSA:

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6c) bekezdés alapján az érintett települések (önkormányzatok) által tett véleményeket ebben a fejezetben értékeltük.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése értelmében a környezetvédelmi hatóság az érintett nyilvánosságtól, a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételeket a szakhatóságok bevonásával érdemben megvizsgálja.

Szakhatóság bevonására a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételek értékelése során nem volt szükséges a tárgyi eljárásban, tekintettel arra, hogy hatáskörüket ezen észrevételek nem érintették.

E fejezet a közmeghallgatás időpontjái, valamint a közmeghallgatáson megtett és beérkezett észrevételeket és azok érdemi vizsgálatát tartalmazza.

- Budapest Főváros X. kerület, Kőbánya:

ÉO/1258/3/2022. iktatószámú nyilatkozat

„Nyilatkozatomat a Vibrocomp Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. (1118 Budapest, Bozókvár utca 12.) által 2022. szeptember hónapban készített, Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése Környezeti hatástanulmány megnevezésű dokumentáció, valamint a megkereséshez csatolt tervdokumentáció mellékletek (a továbbiakban: Tervdokumentációk) alapján adom.

A benyújtott Tervdokumentációk alapján megállapítottam, hogy a tervezett beruházás a közhiteles ingatlan-nyilvántartás alapján a Budapest X. kerület, Ferihegyi repülőtérre vezető út megnevezésű kivett egyéb építmény megnevezésű, 38303/56 helyrajzi számú ingatlant érinti, melyen a tervezési szakasz kiinduló 0+00 pontja található.

Nyilatkozatom kizárólag Budapest Főváros X. kerület, Kőbánya közigazgatási területére vonatkozik.

Az érintett ingatlanra vonatkozóan a Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat kerületi építési szabályzatáról szóló 16/2020. (XI. 26.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: KÖKÉSZ) van hatályban.

A KÖKÉSZ 1. melléklet I. Szabályozási terv - a szabályozás alap-, másod és tájékoztató elemei megnevezésű Szabályozási Tervének 10. szelvénye alapján a 38303/56 helyrajzi számú ingatlan tervezéssel érintett része a különleges területek között K-Közl jelű, közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület megnevezésű övezetbe és azon belül K-Közl/4 jelű építési övezetbe tartozik. A 38303/56 helyrajzi számú ingatlant „építési hely kizárólag terepszint felett beépíthető része” jelölés és ezen belül „gyalogos kapcsolat” jelölés érinti.

A KÖKÉSZ 1. melléklet II. Szabályozási terv – a szabályozás védelmi, korlátozási és kötelezettségi elemei megnevezésű Védelmi és korlátozási tervének 3. szelvénye alapján a 38303/56 helyrajzi számú ingatlant az országos közforgalmú vasútvonalak védőtávolsága jelölés, gyorsvasút meglévő nyomvonala és metróvonal meglévő védelmi zónája jelölés érinti. Emellett a 38303/56 helyrajzi számú ingatlan melletti, vele közvetlenül érintkező 38307 helyrajzi számú ingatlan Fővárosi rendeletben védett épület telke (30/2017. (XI.

29.) Főv. Kgy. rendelet) jelöléssel és a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály adatszolgáltatása alapján kármentesítéssel érintett ingatlan jelöléssel van ellátva.

A Kőbányai Önkormányzat önálló helyi környezet- és természetvédelemre kiterjedő szabályozással nem rendelkezik. A tervezési terület közvetlenül helyi jelentőségű természetvédelmi területet nem érint.

A fentiek figyelembevételével megállapítottam, hogy a tervezet beruházás – a KÖKÉSZ fenti előírásainak betartása és figyelembevétele esetén – összhangban van a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással és a helyi településrendezési eszközökkel.

A megkeresésre adott nyilatkozatomat elektronikus kapcsolattartás keretében teljesítem.

Kérem a tájékoztatásom szíves elfogadását.”

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján, BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„A vizsgálatok és a helyi önkormányzat nyilatkozata alapján a fejlesztés összhangban van a hatályos településrendezési eszközökkel.”

SZAKMAI ÉRTÉKELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi és természetvédelmi szempontból egyetért hatóságunk, a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával. A tervezett vasúti fejlesztés során, ezeken a szakaszokon az építési bontási munkálatok és a földmunkák végzése esetén szennyezett feltöltés vagy szennyezett talaj jelenlétével kell számolni, és a földmunkák során a kármentesítési határozatokban foglalt előírásoknak megfelelően kell eljárni.

- Budapest Főváros XIX. kerület, Kispest:

Nincs írásbeli észrevétel.

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján, BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„A vizsgálatok és a helyi önkormányzat nyilatkozata alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a kerületi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.”

SZAKMAI ÉRTÉKELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi és természetvédelmi szempontból az előírásaink szigorú betartásával egyetért hatóságunk. Az összhang megteremtést a rendelkező részben előírta hatóságunk.

- Budapest Főváros XX. kerület, Pesterzsébet:

Nincs írásbeli észrevétel.

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján, BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„A vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a kerületi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.”

SZAKMAI ÉRTÉKELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi és természetvédelmi szempontból egyetért hatóságunk, a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával. Az összhang megteremtést a rendelkező részben előírta hatóságunk.

- Budapest Főváros XXIII. kerület, Soroksár:

VIII-6534-2/2022. iktatószámú nyilatkozat

„Az NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt. (székhelye: 1027 Budapest, Horvát u. 14-26., cégjegyzékszám: 01-10-048661) nevében és a RING Mérnöki Iroda Kft. (székhelye: 1036 Budapest, Lajos utca 93-99. A. lház. fszt.; cégjegyzékszám: 01-09-207290) megbízásából eljáró VIBROCOMP Akusztikai,

Számítástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft. (székhelye: 1118 Budapest, Bozókvár u. 12.; cégjegyzékszám: 01-09-166886) által készített „Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése” tárgyú környezeti hatástanulmány (továbbiakban: KHT) alapján megállapítást nyert, hogy a tervezett vasútvonalfejlesztés kimagasló környezeti hatással nem bír. A tervezett tevékenység bővítése a vonatkozó jogszabályi és védelmi előírások betartásával folytatódik, így környezetterhelést nem okoz. Az környezeti hatástanulmányban foglaltak alapján a tervezett létesítmények építésének, üzemének, üzemeltetésének várhatóan nem lesz jelentős hatása a környezeti elemekre. A helyi településrendezési eszközökben meghatározott rendelkezések figyelembevételével a vasútvonal kétvágányosításának, korszerűsítésének, villamosításának megvalósítása nem ellentétes a 26/2017. (IX. 22.) önkormányzati rendelettel elfogadott a Budapest Főváros XXIII. Kerületi Építési Szabályzatának (továbbiakban: KÉSZ) előírásaival, valamint az I. mellékletét képező szabályozási tervben rögzített településrendezési elhatározásokkal. A KHT 2.5 fejezetében az olvasható, hogy a vasútfejlesztés miatt a településrendezési tervek módosítása várhatóan nem szükséges. Megjegyzendő ezzel kapcsolatban, hogy a rendelkezésre álló anyagok alapján a módosítás szükségessége egyértelműen nem állapítható meg. Korábban felmerült, hogy a Budapest-Lajosmizse vasútvonal Szálfa utcai csomópontjának külön szintű átépítése miatt a KÉSZ módosítására szükség lehet. A vasútfejlesztéssel kapcsolatos testületi ülésen elhangzott, hogy egyeztetésre kerül sor a beruházó, a tervezők, Budapest XXIII. kerület és Budapest XVIII. kerületi Önkormányzatok között a csomópont kialakításával kapcsolatos kérdések tisztázása érdekében, azonban erre a mai napig nem került sor. Budapest Főváros XXIII. kerület Soroksár Önkormányzatának Képviselő-testületének 9/2022. (I.20.) határozata szerint a Budapest - Lajosmizse vasútvonal Szálfa utcai csomópontjának külön szintű átépítését abban az esetben támogatja, ha az átépítés következtében továbbra is megmaradnak a meglévő közlekedési kapcsolatok és a Nagykőrösi út és a vasút között található Gksz-I-XXIII-1/2 jelű üzemanyagtöltő állomás, valamint ahhoz tartozó kiegészítő funkciójú létesítmények elhelyezésére szolgáló terület beépíthetősége sem csökken.

Mindezek mellett tájékoztatom, hogy kerületi természetvédelmi követelményekkel kapcsolatban Önkormányzatunk nem rendelkezik hatályos rendelettel. A környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos helyi szabályozással a kerületünk nem rendelkezik, így érdemi nyilatkozatot nem tudunk tenni az ügyben. A fentiek figyelembevételével a tervezett kialakítás, valamint az egységes környezetvédelmi engedélyének kiadása ellen kifogással nem élünk.”

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján, BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„A vizsgálatok és az önkormányzat nyilatkozata alapján a fejlesztés összhangban van a hatályos településrendezési eszközökkel.”

SZAKMAI ÉRTÉKELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi és természetvédelmi szempontból egyetért hatóságunk a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával.

- Budapest Főváros XVIII. kerület, Pestszentlőrinc-Pestszentimre:

9/22-5/2022. iktatószámú nyilatkozat

„A Kőbánya-Kispest - Lajosmizse - Kecskemét vasúti vonalszakasz elővárosi célú fejlesztése, villamosítása, döntés-előkészítő tanulmány, változatelemző tanulmány, megvalósíthatósági tanulmány, engedélyezési terv, kiviteli terv és kapcsolódó kiviteli tenderdokumentáció elkészítése tárgyú projekt döntés-előkészítő tanulmánya (DTM) Budapest Főváros XVIII. kerületet érintő kérdéseinek véleményezése céljából a Budapest Főváros XVIII. kerület Képviselő-testülete 2022. III. 3-ai Képviselő-testületi ülésén a mellékelten megküldött döntéseket hozta a kerületet érintő vasútfejlesztés ügyében a hosszú távú településrendezési és településfejlesztési szándékokat és célokat is figyelembe véve. A tervezett fejlesztést a következő szempontok figyelembe vétele és a tervekben való érvényesítése esetén tudjuk támogatni:

Kispesti térség

A Derkovits utcai és az Üllői úti keresztezés tekintetében nem javasoljuk támogatni a vasút terepszinten tartását. Az ehhez kapcsolódó közúti átalakítások és kisajátítások igénye aránytalanul magas és kedvezőtlen városszerkezeti változásokat eredményezne. Elfogadható és támogatható megoldás a DMT-ben bemutatott a Kispesti térségben a vasút hídszerkezeten történő vezetése, alatta a közút terepszinten történő átvezetésével. A továbbtervezés során minden esetben figyelemmel kell lenni a hídszerkezetek alatti terület fenntarthatóságára, a hídszerkezetek városképbe illeszkedő, esztétikus kialakítására. A töltésen haladó vasút

csak fokozná a vasút településrészeket elválasztó hatását, ezért ilyen megoldás támogatását nem javasoljuk.

Pestszentimre térség

Pestszentimre Városközpont Nemes utcai kereszteződés

Az érintett terület közepén helyezkedik el Pestszentimre Városközpont (Nemes utcai keresztezés). Ezen a helyszínen a szintben haladó vasútvonal közúti keresztezésére a tervezők többféle megoldást javasoltak a közút terepszint alatti átvezetésével, ezek a javaslatok azonban nem kínáltak optimális megoldást. A magasvasúti kialakítás viszont városképi szempontból ebben a térségben ugyancsak nem támogatott opció. Ebből adódóan Pestszentimre Városközpontban a Nemes utca keresztezésében mind szakbizottságunk, mind képviselőtestületünk kizárólag a vasút terepszint alatti átvezetését tudta elfogadni.

A vasút terepszintben történő átvezetése kapcsán bemutatott bármely műszaki megoldás - aluljárók a gépjárműforgalom számára - a városközpont forgalmi csomóponttá alakítását eredményezte, ami mind városképi, mind környezeti szempontból elfogadhatatlan. A vasút és a Nemes utca szintbeni keresztezése forgalmi szempontból megvalósíthatatlan, ezért nem lehet gazdasági szempontú végső alternatíva.

Szálfa utca, illetve Külső Kerületi Körút környezete

A Szálfa utca, illetve Külső Kerületi Körút (a továbbiakban: KKK) térségében kialakítandó keresztezés esetében elfogadhatónak tartjuk a vasút szintben haladását. A Nagy-Burma nyomvonala mellett vezetendő "elkerülő út" Lőrinci út - Ipacsfa utca - Kettős-Körös utca csomópontjáig való kiépítését feltétlenül szükségesnek ítéljük. A Vasút utca - Szálfa utca - Kettős-Körös utca találkozásánál kialakítandó körforgalom esetében a gyalogos átvezetések délről kerüljék a körforgalmat annak érdekében, hogy a környék összes járdájához biztonságos elérést lehet ezáltal kialakítani. Az Ipacsfa utcai körforgalom esetében a Kettős-Körös utca keleti ágán szükséges egy gyalogátkelőhely kialakítani, és azt járdával összekötni a két buszmegállóval.

Az aluljáró és az Ipacsfa utcai körforgalom közötti elkerülő út zajától a Kettős-Körös utca lakóit zajvédő műtárggyal védeni szükséges.

Pestszentimre felső

A megállóhely áthelyezésénél az akadálymentes közlekedést mindenhol biztosítani szükséges.

A közterületi parkolók kialakítására vonatkozó, a KESZ-ben megfogalmazott, alábbi előírásokat be kell tartani:

5.§.(5) az alábbiakról rendelkezik:

„(5) Közterületen létesítendő gépkocsi várakozóhely kizárólag fásított parkolóként kerülhet kialakításra az alábbiak szerint:

- a) minden megkezdett négy db várakozóhely után 1 db, nagy lombkoronát növelő, környezettűrő, túlkoros, allergén pollent nem termelő lombos fa telepítendő, legalább 1 m² szabadföldterület biztosításával,
- b) a fákat ütközés-gátlóval kell megvédeni, a parkoló-felületet szegéllyel kell körül venni, c) a műszaki kialakításnál kizárólag olyan megoldás alkalmazható, ami megakadályozza a benzin és olaj szennyezés altalajba jutását,
- d) térburkolat nélkül nem alakítható ki. ”

Amennyiben a vasúti pályatest a Nagykőrösi úttól nincs az átjárást gátló folytonos kerítéssel elválasztva, úgy szükségesnek ítéljük a Törvény utcához közeli peron végek átjárójának folytatásában a Nagykőrösi úton új gyalogátkelőhely létesítését a balesetveszély elkerülése érdekében. A nagyforgalmú főúton átvezető gyalogátkelő lámpás forgalomirányítás hiányában minden esetben középzigettel alakítandó ki.

Paula utca, Erdőskert megállóhely

A közterületi parkolók kialakítására vonatkozó, a KESZ-ben foglalt fenti előírásokat be kell tartani.

A megálló létesítésével, helyével, kialakításával egyetértünk, azonban alapvető problémának tartjuk, hogy a tervezett járatsűrűség és a megállóhely pozicionálása mellett a szintbeni közúti átjáró véleményünk szerint a gyakorlatban használhatatlan lesz, hiszen az azt biztosító közúti jelző szinte folyamatosan „tilos” jelzést fog mutatni. A tervezést lebonyolító projektvezetőnek megírt levelünkben részletes javaslatokat fogalmaztunk meg a csomópontok kialakításával kapcsolatban.

A Méta utcai új megálló kialakítását fontosnak tartjuk, projektben tartását mindenképpen javasoljuk.

Fontosnak tartjuk az iparvágányi kapcsolatok megtartását a későbbi fejlesztési lehetőségek szem előtt tartásával (úgy mint a Cséry-telepi és a Bivalyrét melletti vágányív megtartása).

Minden esetben fontosnak tartjuk a lakóterületek zaj elleni védelmének településképbe illeszkedő műszaki lehetőségekkel történő megoldását.

A Képviselő-testületi döntés tárgyi projekt vonatkozásában meghozott 38/2022. (III.3.) sz., 39/2022. (III.3.) sz., 40/2022. (III.3.) sz., 41/2022. (III.3.) sz. határozatait jelen levelémhez mellék

A döntések alapját képező tanulmányterv, illetve a szakbizottsági ülésen tartott tervbemutatón elhangzottak szerint a Budapesti térségben teherforgalom vezetése nem javasolt, illetve azt a tervek nem tartalmazták. A jelen nyilatkozat alapjául szolgáló hatásvizsgálat azonban tartalmazza a Budapesti térségben is a teherforgalom tervezését, melyről korábban nem volt információnk. Az eddigi ismeretek és tájékoztatások alapján is hangsúlyozzuk, hogy Önkormányzatunk nem támogatja a jelenleg megküldött hatásvizsgálati anyagban szereplő mennyiségű teherforgalom bevezetését a Budapesti térségbe!

A témában 2022. évben korábban több levelezés, egyeztetés történt a projektet koordináló szervezetekkel a tervek tartalmára vonatkozóan. 2022. augusztus 26-án Pántya József vezérigazgató úrnak írt levelünkben jeleztük álláspontunkat a tervek tartalmáról a további egyeztetés kezdeményezésének szükségességével egyetértve. A megmaradt érdemi probléma, a vasút Nemes utcai keresztezésének megoldása kérdésében azóta sem kaptunk érdemi választ, továbbá a korábbi egyeztetéseken és terveken a teherforgalom bevezetése sem szerepelt, melyről így Önkormányzatunknak nem állt módjában véleményt nyilvánítani korábban.

A tárgyi beruházást Önkormányzatunk csak a fentiekben részletezettek - különös tekintettel a Nemes utcai külön szintű csomópont megoldására - érdemi figyelembe vétele esetén támogatja.”

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján, BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„Az Önkormányzat a környezetvédelmi engedély megszerzésére irányuló hatósági eljárás során a hatóság megkeresésére adott nyilatkozata alapján a Nemes utca és a vasút szintbeni keresztezésének megszüntetésére kidolgozott műszaki megoldást nem tudja elfogadni.

A hivatkozott szintbeni keresztezés külön szintű kialakítására a tervező konzorcium a jelen tervfázist megelőző ügynevezett Döntésselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmány keretében gyakorlatilag minden lehetséges és műszakilag érdemben vizsgálható alternatív megoldást kidolgozott. Így többek között vizsgálta:

- A közúti aluljáró létesítését összesen 4 változatban;
- A vasúti pálya magasvezetését a csomópontban;
- A csomópontban a vasúti pálya térszint alatt történő kialakítását;

Az egyes műszaki változatok értékelésére többszemponútú értékelési módszert (mely értékelési szempontok között megjelenítette az egyes műszaki változatok környezeti hatásait is) használva választotta ki – a Megrendelő és az üzemeltető MÁV Zrt. egyetértésben – a legmegfelelőbbnek ítélt, a Környezeti Hatástanulmányban bemutatott közúti aluljárós változatot.

A Környezeti Hatástanulmányt megelőző Döntésselőkészítő tanulmány által vizsgált változatokat illetően megállapításra került, hogy közúti aluljáró, illetve a vasút térszint alatti vezetésének kialakítása is többlet területfoglalással, illetve földmunkával jár. Közúti aluljáró kialakítását tekintve ennek volumene kevesebb. A vasút térszint alá vezetése 1200 m hosszon keresztül 12,40-17,30 m szélességben történne, mely a felszín alatti vizek áramlására, viszonyaira is negatívabb hatást gyakorol, mint a cca. 317 m hosszú, cca. 8 m szélességű közúti aluljáró.

A fragmentációs hatás miatt előnyösebb lehet a vasút minél nagyobb szakaszának térszint alatti vezetése, de ugyanakkor a résfalás „U” keretben történő kialakítás, mely fölött, előregyártott hidgerendás vagy monolit vasbeton lemez hídon történne a közút átvezetése, tájképi illetve városképi szempontból nem kedvezőbb. Ezekén kívül vizsgáltuk a vasút térszint feletti vezetésének kialakítását is, mely esetén nagyobb zajterhelés várható, illetve egyértelmű a jelentős negatív tájképi hatás.

Az előzetesen becsült környezeti közegekre vonatkozó hatásokat tekintve, a 2/C. változatú aluljáró létesítése, mely vizsgálatára készült el a Környezeti hatástanulmány is, megállapítható, hogy a felszín alatti és felszíni vizek védelme, a zaj-és rezgésvédelem, az épített környezet védelme, az élővilág- és tájvédelem

szempontjából nem járt jelentősebb negatív hatással a többi változathoz képest.

Levegőtisztaság-védelem, illetve földtani közeg szempontjából a vasút térszint feletti vezetése járt volna kevésbé terhelő hatással a többi változathoz képest.

A kiválasztott 2/C. változatú közúti aluljáró vonatkozásában készített Környezeti Hatástanulmányban megfogalmazott zajvédelmi intézkedések (zajárnyékoló falak, kopóréteg cseréje) Budapest esetében a zajárnyékoló falak hatására nappali és éjjeli időszakban a vasút általi zajterhelés 0,1 – 10,9 dB-el csökken.

A jelenlegi zajterheléshez képest a beruházás hatására egyes helyeken a közúti zajterhelés további növekedése miatt zajvédelmi intézkedésként javasoljuk a kritikus helyeken a közúti kopóréteget AC11 (F) kopórétegre (SPBI értéke: 69-70 dB) cserélni.

- Nagykőrösi út (Hunyadi János u. - Bethlen Gábor u.)
- Nagykőrösi út (Nemes u. - Pamut u.)
- Nagykőrösi út (Ignic u. - Gesztenye u.)

Az állomások környékén a növénytelepítés legfontosabb szempontja a tájbaillesztett, reprezentatív kialakítás. A tervezett P+R parkolókat az OTÉK, valamint a helyi építési szabályzatok előírásainak megfelelően fásítani kell. Ezt a kivitelezési munkálatok során be kell tartani. A tervezett létesítmények megfelelő tájba illesztése esetén a beruházás tájvédelmi szempontból elfogadhatónak tekinthető.

A vasút alul- és felülvezetését tartalmazó változatok elsősorban a magas beruházási költségük okán mutatkoztak kedvezőtlennek. A projekt megvalósítására ugyanis várhatóan az Európai Unió által biztosított úgynevezett Kohéziós Alapokból történő társfinanszírozással valósulhat meg. A társfinanszírozás alapkritériuma ugyanakkor a közgazdasági költség-haszon elemzés során kimutatandó társadalmi-gazdasági megtérülés, mely kizárólag az alacsonyabb beruházási költségigényű műszaki megoldásokkal biztosítható, a vasút magas, vagy térszint alatti nyomvonálvezetésével semmiképp. Emiatt a jelentősen nagyobb beruházási költségigényű műszaki elem megvalósítása esetén a projekt elveszítheti társfinanszírozási jogosultságát, aminek következtében a megvalósítására vélhetően nem tud sor kerülni.

Megítélésünk szerint a megtervezett műszaki megoldás és a negatív környezeti hatások ártalmatlanítására tervezett és a hatástanulmányban bemutatott műszaki létesítmények (zajárnyékoló falak, passzív zajvédelem, rezgéscsillapító műszaki megoldások) a projekttel szemben támasztott követelmények kielégítésére alkalmasak, környezetvédelmi szempontból azok egyenértékűek a vasút magas, vagy mélyvezetésben történő kialakításának környezeti hatásaival.

Az Önkormányzat nyilatkozatában a Kispesti térség vonatkozásában is fogalmaz meg javaslatokat, melyekre a tervezői válaszunk a következő. Ahogy a környezeti hatástanulmány dokumentációjában is szerepel a Derkovits Gyula utcai szintbeni átvezetés a tervezett Vak Bottyán úti külön szintű átjáróval kerül kiváltásra, ezen a gépjármű és közösségi közlekedés bonyolítható, a meglévő közúti átjáró kerékpáros és gyalogos átjáróvá minősül vissza. Az Üllői úti és Ady Endre úti szintben átjárók kiváltására a fejlesztés során a vasút magasvezetésbe kerül (vasúti pálya halad az Üllői és az Ady Endre utak felett) , így azok szintben már nem keresztezik az említett főutakat.

A Nemes utcai átvezetésen túli érdemi problémának a vasútvonalra bevezetendő teherforgalmat nevezte meg az Önkormányzat nyilatkozatában. Ahogy azt a korábbi egyeztetéseken is jeleztünk minden projektben résztvevő szervezet felé, a tehervonati közlekedés jelenleg nem jellemző a vasútvonalon. A magyar közlekedéspolitikát meghatározó, régebbi szervezeti nevén Innovációs és Technológiai Minisztérium iránymutatása alapján a vasútvonal havária helyzetben alternatív útirányként szolgálhat Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Szeged felől a fő útirányt jelentő 100a-140 es vasútvonalak helyett. Ezért a tervezésnél a 142-es vasútvonalon várhatóan napi 4 db tehervonat közlekedésével számoltunk. A teherforgalom közlekedéséből származó zavaró hatások határértéken belüli tartása érdekében zajvédelmi berendezések (pl. zajárnyékoló fal, rugalmas sínágyazás) alkalmazását irányoztuk elő, melyet a KHT-ban részletesen bemutattunk. A korszerű szerkezetű vasúti pálya, annak berendezései, valamint a szintén korszerű, villamos vontatású vasúti járművek alkalmazásával, a jelenlegi állapottól kedvező irányba történik elmozdulás a lakókat érő zavaró hatások vonatkozásában.”

SAKMAI ÉRTÉKELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi szempontból egyetértünk, a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával. Budapest XVIII. kerület Ipacsfá utca 19. szám (140018/3 hrsz.) alatti ingatlan közvetlenül szomszédos a tervezett vasúti korszerűsítési beruházással, és a területén a Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/01484-11/2021. számon módosított PE-06/KTF/769-1/2018. számú határozata alapján beavatkozás végzése és beavatkozás alatti kármentesítési monitoring folytatása szükséges. Ezen a szakaszokon az építési bontási munkálatok és a földmunkák végzése esetén szennyezett feltöltés vagy szennyezett talaj jelenlétével kell számolni, és a földmunkák során a kármentesítési határozatokban foglalt előírásoknak megfelelően kell eljárni. A környezeti hatástanulmányban szereplő zaj- és rezgésvédelmi intézkedések, illetve a hatástanulmányban bemutatottak alapján a környezetvédelmi hatóság által tett zaj- és rezgésvédelmi szempontú előírások a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek való megfelelést biztosítják. Az építéshez kapcsolódóan a tervezés későbbi fázisában, az alkalmazott építési technológia pontos ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számítások alapján határérték-túllépéssel terhelt pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek. Ezek megfelelő akusztikai méretezést követő műszaki kialakítása és elhelyezése szükséges a jelenleg hatályos jogszabályi követelmények teljesítéséhez. A pontos műszaki jellemzők ismeretében a zajárnyékoló falak épített környezetbe történő illesztéséhez többféle kialakítási megoldás (átlátszó-, különféle vizuális hatást megjelenítő, dekorálható stb.) áll rendelkezésre, amelyekkel a szükséges mértékű hanggátlás mellett biztosítható a városképi illeszkedés is.

A településrendezési eszközökkel (tervekkel) való összhang megteremtést a rendelkező részben előírta hatóságunk.

- Gyál Város:

K/13 195-11/2022. iktatószámú nyilatkozat

„A tervezett beruházással kapcsolatosan - rendelkezésünkre álló dokumentációk, a benyújtott kérelem és a mellékleteinek tanulmányozása alapján - Gyál Város Önkormányzata részéről alábbiakban nyilatkozom.

A tervezett beruházás megvalósításához - Gyál város belterületét érintően - nem járulok hozzá!

Indokaim az alábbiak:

- A tervezett létesítmény Gyál Város településrendezési eszközeivel (Gyál Város Településszerkezeti terve, Helyi Építési Szabályzata és a mellékletét képező Szabályozási terve) nincs összhangban, azzal ellentétes.*
- A tervezett beruházás jelen formában történő megvalósítása során Gyál város közlekedési, környezetvédelmi, településrendezési, életminőségi és városképi érdekei súlyosan sérülnek.*

Megítélésünk szerint tárgyi elővárosi vasútvonal tervezett fejlesztése Budapest, Kecskemét és az agglomerációs területek közlekedési lehetőségeit jelentősen javítja majd, de Gyál város alapvető közlekedési, környezetvédelmi, településrendezési, életminőségi és városképi érdekeit nem veszi figyelembe kellő mértékben, és ellentétes a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia 103 intézkedésében megfogalmazott azon céllal, mely szerint „a környezetvédelmi és természetvédelmi szempontok előretörésével egyre fontosabb kérdése vált a vasút vasútmenti területekre gyakorolt hatása. Annak érdekében, hogy a vasútfejlesztés ne legyen gátja a természetes és városi környezet megőrzésének, illetve terjeszkedésének, továbbá, hogy a vasút által üzemeltetendő vasúti területek méretét is kordában lehessen tartani, szükséges a fejlesztések helyigényének korlátozására.”

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján, BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„A vizsgálatok és a helyi önkormányzat nyilatkozata alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére az önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott.

Az Önkormányzat a környezetvédelmi engedély megszerzésére irányuló hatósági eljárás során a hatóság megkeresésére adott nyilatkozata alapján a város a beruházás megvalósításához nem járul hozzá, mert megítélése szerint az a város közlekedési, környezetvédelmi, településrendezési, életminőségi és városképi érdekeivel ellentétes. Az Önkormányzat a 2022. november 14-én megtartott közmeghallgatáson elhangzottak szerint a vasút Gyál Város területén történő térszint alatti nyomvonalvezetését támogatja. A vasút Gyál város belterületén vezető nyomvonalának kialakítására a tervező konzorcium – Pestszentimre Nemes utcai külön szintű közúti-vasúti kapcsolathoz hasonlóan – a jelen tervfázist megelőző Döntéselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmány keretében gyakorlatilag minden lehetséges és műszakilag érdemben

vizsgálható alternatív megoldást kidolgozott.

Így többek között vizsgálta:

- A vasút szintben történő nyomvonalvezetését és a Kőrösi út kedvezőtlen szintbeni keresztezésének kiváltását szolgáló közúti aluljáró létesítését összesen 3 változatban;
- A vasúti pálya kritikus szakaszon történő térszint alatti nyomvonalvezetését;

Az egyes műszaki változatok értékelésére többszemponútú értékelési módszert (mely értékelési szempontok között megjelenítette az egyes műszaki változatok környezeti hatásait is) használva választotta ki – a Megrendelő és az üzemeltető MÁV Zrt. egyetértésben – a legmegfelelőbbnek ítélt, a Környezeti Hatástanulmányban bemutatott, a vasutat szintben vezető közúti aluljárós változatot.

A Környezeti Hatástanulmányt megelőző Döntéselőkészítő tanulmány által vizsgált változatokat illetően megállapításra került, hogy közúti aluljáró, illetve a vasút térszint alatti vezetésének kialakítása is többlet területfoglalással, illetve földmunkával jár. Közúti aluljáró kialakítását tekintve ennek volumene kevesebb. A vasút térszint alá vezetése 1145 m hosszon keresztül 12,40-17,30 m szélességben történne, mely a felszín alatti vizek áramlására, viszonyaira is negatívabb hatást gyakorol, mint a cca. 300 m hosszú, cca. 9 m szélességű közúti aluljáró.

A fragmentációs hatás miatt előnyösebb lehet a vasút minél nagyobb szakaszának térszint alatti vezetése, de ugyanakkor a résfalas „U” keretben történő kialakítás, mely fölött, merevbetétes előregyártott hídgerendás vagy monolit vasbeton lemezhidon történne a közút átvezetése, tájképi illetve városképi szempontból nem kedvezőbb.

Ezekén kívül vizsgáltuk a vasút térszint feletti vezetésének kialakítását is, mely esetén nagyobb zajterhelés várható, illetve egyértelmű a jelentős negatív tájképi hatás.

Összességében kijelenthető, hogy zaj -és rezgésvédelem, épített környezet védelme, élővilág- és tájvédelem szempontjából nem járt jelentősebb hátránnyal egyik változat megvalósítása sem.

A kiválasztott 2/C. változatú közúti aluljáró vonatkozásában készített Környezeti Hatástanulmányban megfogalmazott zajvédelmi intézkedések hatására (zajárnyékoló falak) Budapest és Gyál esetében nappali és éjjeli időszakban a vasúti általi zajterhelés 0,1 – 10,9 dB-el csökken.

Az aluljárók településképi hatása kismértékű. Az állomások környékén a növénytelepítés legfontosabb szempontja a tájbaillesztett, reprezentatív kialakítás. A tervezett P+R parkolókat az OTÉK, valamint a helyi építési szabályzatok előírásainak megfelelően fásítani kell. A tervezett létesítmények megfelelő tájba illesztése esetén a beruházás tájvédelmi szempontból elfogadhatónak tekinthető.

Az építés légszennyezése minden esetben ideiglenes és egy-egy szakaszt viszonylag rövid ideig terhel. Ez a többletterhelés elsősorban a szállítási forgalomból, a munkagépek kipufogó gázaiból, valamint a durva földmunkákból származtatható. A munkagépek valamint a szállítójárművek porterhelése a földmunkákhoz képest elhanyagolható, az építés alatti teljes többlet porterhelésnek kevesebb, mint 10%-át adja. Az ideiglenes határérték-túllépés a szállítási utak mentén felvert por miatt alakulhat ki, ami a javasolt védelmi intézkedések betartásával jelentős mértékben csökkenthető (folyamatos permetező locsolás, mozgatott földtömegek szükség szerinti nedvesítése, korszerű gépek, technológiai berendezések alkalmazása).

Az összes tervezett parkolóból származó károsanyag-kibocsátás kismértékű levegőterhelést jelent a legközelebbi lakóépületek távolságában, az órás (CO és NO₂), valamint 24 órás (PM₁₀) egészségügyi határértékek minden vizsgált komponens esetében nagy biztonsággal teljesülnek. A különbszintű útátjárókra vonatkozó modellszámítások immisziós értékei alapján megállapítható, hogy minden vizsgált komponens esetében teljesülnek az órás (CO és NO₂) és 24 órás (PM₁₀) egészségügyi határértékek már a legközelebbi védendő épületek távolságában a különbszintű útátjárókat illetően.

A beruházás közvetlen és közvetett hatásterületén egészséget károsító mértékű terhelés a megfogalmazott intézkedések mellett nem várható.

A vasút térszint alatt történő nyomvonalvezetése a magas beruházási költség okán mutatkoztak kedvezőtlennek. A projekt megvalósítására ugyanis várhatóan az Európai Unió által biztosított úgynevezett

Kohéziós Alapokból történő társfinanszírozással valósulhat meg. A társfinanszírozás alapkritériuma ugyanakkor a közgazdasági költség-haszon elemzés során kimutatandó társadalmi-gazdasági megtérülés, mely kizárólag az alacsonyabb beruházási költségigényű műszaki megoldással biztosítható, a vasút térszint alatti nyomvonalevezetésével semmiképp. Emiatt a jelentősen nagyobb beruházási költségigényű műszaki elem megvalósítása esetén a projekt elveszítheti társfinanszírozási jogosultságát, aminek következtében a megvalósítására vélhetően nem tud sor kerülni.

Megítélésünk szerint a megtervezett műszaki megoldás és a negatív környezeti hatások ártalmatlanítására tervezett és a hatástanulmányban bemutatott műszaki létesítmények (zajárnyékoló falak, passzív zajvédelem, rezgéscsillapító műszaki megoldások) a projekttel szemben támasztott követelmények kielégítésére alkalmasak, környezetvédelmi szempontból azok egyenértékűek a vasút mélyvezetésben történő kialakításának környezeti hatásaival.”

SZAKMAI ÉRTÉKEELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi és természetvédelmi szempontból egyetértünk, a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával. A környezeti hatástanulmányban szereplő zaj- és rezgésvédelmi intézkedések, illetve a hatástanulmányban bemutatottak alapján a környezetvédelmi hatóság által tett zaj- és rezgésvédelmi szempontú előírások a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek való megfelelést biztosítják. Az építéshez kapcsolódóan a tervezés későbbi fázisában, az alkalmazott építési technológia pontos ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számítások alapján határérték-túllépéssel terhelt pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek. Ezek megfelelő akusztikai méretezést követő műszaki kialakítása és elhelyezése szükséges a jelenleg hatályos jogszabályi követelmények teljesítéséhez. A pontos műszaki jellemzők ismeretében a zajárnyékoló falak épített környezetbe történő illesztéséhez többféle kialakítási megoldás (átlátszó-, különféle vizuális hatást megjelenítő, dekorálható stb.) áll rendelkezésre, amelyekkel a szükséges mértékű hanggátlás mellett biztosítható a városképi illeszkedés is.

A településrendezési eszközökkel (tervekkel) való összhang megteremtést a rendelkező részben előírta hatóságunk.

- Felsőpakony Nagyközség:

F/4806-4/2022. iktatószámú nyilatkozat

„A tervezett beruházás Felsőpakony településrendezési eszközeivel nem ellentétes, Felsőpakony Helyi Építési Szabályzatáról szóló 11/2021. (XI.17.) önkormányzati rendeletének megfelel, így ahhoz kifogást nem fűzünk, kizáró okok nem állnak fenn.”

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„A tervezett fejlesztés a vizsgálataink alapján nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A helyi Önkormányzat nyilatkozata alapján ugyanakkor az összhang biztosított. Az ellentmondás feloldására megtesszük a szükséges lépéseket. Amennyiben a módosítás szükségessége beigazolódik, a folyamat megkezdődik.”

SZAKMAI ÉRTÉKEELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi és természetvédelmi szempontból egyetért hatóságunk, a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával. A településrendezési eszközökkel (tervekkel) való összhang megteremtést a rendelkező részben előírta hatóságunk.

- Ócsa Város:

1/14378-2/2022. iktatószámú nyilatkozat

„A Kőbánya-Kispest - Lajosmizse — Kecskemét vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú ügy szerinti környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálásának ügyében, a megkereséshez mellékelte dokumentáció alapján megállapítom, hogy a tervezett vasúti infrastruktúra-fejlesztés Ócsa közigazgatási területét jelentősen érinti. Az előzetes vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztések megvalósításához szükséges helyigényt a hatályos településrendezési eszközök [Ócsa Város Önkormányzata Képviselő-testületének 100/2017. (IV.26.) önkormányzati határozatával elfogadott hatályos Településszerkezeti terve és Ócsa Város Önkormányzata Képviselő-testületének 4/2017. (IV.27.) önkormányzati rendeletével jóváhagyott hatályos Helyi Építési Szabályzata és Szabályozási terve] nem

biztosítják, ezért a tervezett fejlesztések megvalósításához a hatályos településrendezési eszközök módosítására lesz szükség.

Továbbá felhívom a figyelmet arra, hogy a tervezett fejlesztéssel érintett ingatlanokhoz belterületen intenzíven beépült lakóterületek csatlakoznak közvetlenül, illetve a külterületi szakaszokon az alábbi védelem alatt álló területek is kísérik a nyomvonalat:

- országos ökológiai hálózat - magterület, ökológiai folyosó, pufferterület;
- NATURA 2000 terület;
- Ócsai Tájvédelmi Körzet területe;
- Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület

A helyi környezeti és természetvédelmi követelményekkel kapcsolatos előírásokat Ócsa Város Önkormányzata Képviselő-testületének 4/2017. (IV.27.) önkormányzati rendelete Ócsa város helyi építési szabályzatáról, különösen annak IV. és V. fejezete tartalmazza. A tervezett tevékenység a rendelet előírásainak betartása mellett folytatható.

INDOKOLÁS

Bács-Kiskun Megyei Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgyűjtési Főosztálya „BK/KTF/06885-15/2022” ügyiratszámú megkeresésében arra kérte Ócsa Város Önkormányzatát, hogy nyilatkozzon arról, hogy a Kőbánya-Kispest – Lajosmizse – Kecskemét vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyai ügy szerinti környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálásának ügyében, a tervezett tevékenység a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással, illetve a településrendezési eszközökkel összhangban van-e.

Az ügyben az ügyintézési határidő nem került túllépésre.”

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján, BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„A vizsgálatok és a helyi önkormányzat nyilatkozata alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.”

SZAKMAI ÉRTÉKELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi szempontból egyetért hatóságunk, a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával. Az Ócsa 0278/3 és 0278/4 hrsz. alatti ingatlanok (a volt katonai üzemanyagbázis telephelye és annak környezete) kármentesítéssel érintettek, és közvetlen szomszédosak az adott szakaszon tervezett vasúti fejlesztés területével, és a vasúti töltés környezetében kiépített kármentesítési vízeléstményekkel. Az Ócsa 0278/4 hrsz. alatti ingatlanon rétegvíz tekintetében a Pest Megyei Kormányhivatal a PE-06/KTF/1745-8/2017., PE-06/KTF/1976-12/2018., PE-06/KTF/1890-12/2019. és PE-06/KTF/01390-14/2020. számokon módosított, PE/KTF/2470-35/2016. számú határozata alapján, míg talajvíz tekintetében a PE-06/KTF/1890-27/2019. számú határozata alapján beavatkozás végzése és beavatkozás alatti kármentesítési monitoring végzése van folyamatban.

A tervezett vasúti fejlesztés során, a fent hivatkozott szakaszokon az építési bontási munkálatok és a földmunkák végzése esetén szennyezett feltöltés vagy szennyezett talaj jelenlétével kell számolni, és a földmunkák során a kármentesítési határozatokban foglalt előírásoknak megfelelően kell eljárni. A településrendezési eszközökkel (tervekkel) való összhang megteremtést a rendelkező részben előírta hatóságunk.

- Inárcs Nagyközség:

2921-6/2022. iktatószámú nyilatkozat

„A Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú - a környezeti hatásvizsgálat és egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet (a továbbiakban R.) szerinti környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálása iránti kérelemre hivatkozva, amennyiben a vasútvonal kapcsán Inárcs Nagyközség közigazgatási területén a fejlesztés további területek igénybevitelével, kisajátításával jár, abban az esetben a településrendezési eszközök módosításra szükséges lehet. Ennek megállapítása a végleges kisajátítási határok ismeretében lehetséges.”

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján, BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„A vizsgálatok és a helyi önkormányzat nyilatkozata alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.”

SZAKMAI ÉRTÉKELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi szempontból egyetértünk, a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával. A településrendezési eszközökkel (tervekkel) való összhang megteremtést a rendelkező részben előírta hatóságunk.

- Kakucs Község:

I/2767-6/2022. iktatószámú nyilatkozat

„A 142. számú, Kőbánya-Kispest-Lajosmizse-Kecskemét vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának (rekonstrukciójának) előkészítése tárgyú, az Önök által környezetvédelmi hatósági jogkörben folytatott hatásvizsgálati eljárással kapcsolatban a 2022. október 12. napján BK/KTF/06885-15/2022. iktatószámú kiadmányozott megkeresésben foglaltak alapján a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdése rendelkezéseinek megfelelően a környezeti hatásvizsgálati eljárásban a tevékenység telepítési helye szerinti Kakucs Község Önkormányzata részéről nyilatkozom, hogy a környezetvédelmi hatósági eljárás tárgyát képező beruházás Kakucs község közigazgatási területét érintő telepítési helyével kapcsolatban ismereteim szerint semmilyen kizáró ok nem áll fenn, továbbá a beruházás Kakucs község hatályban lévő településrendezési eszközeivel is összhangban áll, kizáró ok ebben az esetben sem áll fenn. Egyéb tárgykörben a hivatkozott jogszabályhely által biztosított nyilatkozattételi jogosultságunkkal nem kívánunk élni.

Eltérés mutatkozik a projekt tervei és a község hatályos településrendezési eszközei között, ezért a tervek összhangba hozatala érdekében a község településrendezési eszközeinek módosítása szükséges.”

I/2767-7/2022. iktatószámú javított nyilatkozat

„A 142. számú, Kőbánya-Kispest-Lajosmizse-Kecskemét vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának (rekonstrukciójának) előkészítése tárgyú, az Önök által környezetvédelmi hatósági jogkörben folytatott hatásvizsgálati eljárással kapcsolatban a 2022. október 12. napján a BK/KTF/06885-15/2022. iktatószámú kiadmányozott megkeresésben annak kézhezvételét követő 15 napon belül nyilatkozat megküldésére kérték az ügyben ügyfélnek minősülő Kakucs Község Önkormányzatát (székhely: 2366 Kakucs, Fő utca 20.; a továbbiakban: Önkormányzat) a környezetvédelmi hatóság által megküldött kérelem és mellékletei – különös tekintettel a telepítés helyével, a településrendezési eszközökkel kapcsolatosan fennálló esetleges kizáró okok – vonatkozásában.

Az Önkormányzat képviselőjében a 2022. október 24. napján I/2767-6/2022. iktatószámú kiadmányozott, az Önök részére elektronikus üzenet formájában és hivatali tárhelyen is megküldött levelemben a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdése rendelkezéseinek megfelelően a környezeti hatásvizsgálati eljárásban a tevékenység telepítési helye szerinti Kakucs Község Önkormányzata részéről nyilatkoztam arról, hogy a környezetvédelmi hatósági eljárás tárgyát képező beruházás Kakucs község közigazgatási területét érintő telepítési helyével kapcsolatban ismereteim szerint semmilyen kizáró ok nem áll fenn, továbbá a beruházás Kakucs község hatályban lévő településrendezési eszközeivel is összhangban áll, kizáró ok ebben az esetben sem áll fenn, valamint egyéb tárgykörben a hivatkozott jogszabályhely által biztosított nyilatkozattételi jogosultságunkkal nem kívánunk élni.

Tájékoztatom Önöket arról, hogy az előző bekezdés szerinti nyilatkozat megtételét követően az ügyben új információ birtokába jutottunk az alábbiak szerint.

Az NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt. (korábbi elnevezése: BFK Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt.; székhelye: 1027 Budapest, Horvát utca 14-26.; cégjegyzékszám: 01-10-048661) megrendelése alapján a Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasúti vonalszakasz

elővárosi célú fejlesztése, villamosítása, döntés-előkészítő tanulmányt, változatelemző tanulmányt, megvalósíthatósági tanulmányt, engedélyezési tervet, kiviteli tervet és kapcsolódó kiviteli tenderdokumentációt elkészítő tervezői konzorciumot képviselő RING Mérnöki Iroda Tervező, Szolgáltató Kft. (székhely: 1036 Budapest, Lajos utca 93-99. A lph. fszt.; cégjegyzékszám: 01 09 207290) 2022. november 7. napján elektronikus üzenet formájában arról tájékoztatta az Önkormányzatot, hogy Kakucs község hatályos településrendezési eszközeinek a hivatkozott projekttel való összhangját megvizsgálta és megállapította, hogy eltérés mutatkozik a projekt tervei és a község hatályos településrendezési eszközei között, ezért a tervek összhangba hozatala érdekében a község településrendezési eszközeinek módosítása szükséges. A hivatkozott tervező cég arról tájékoztattott, hogy a vasútvonal korszerűsítése miatt a község szabályozási tervét a vasút nagyobb helyigénye miatt kell módosítani, egyúttal megküldte a településrendezési eszközök módosítására irányuló eljárás megindításához szükséges dokumentumokat és felkérte az Önkormányzatot a folyamat megindítására.

Az előző bekezdés szerinti új körülmény miatt a 2022. október 24. napján I/2767-6/2022. iktatószámon kiadmányozott nyilatkozatomat a településrendezési eszközökkel kapcsolatos kizáró okok tekintetében javítani kívánom: Kakucs község hatályos településrendezési eszközei a fentiek okán jelenleg nem állnak összhangban a projekt terveivel, ezért a településrendezési eszközök módosítása szükséges, melynek az Önkormányzat a tárgyi kizáró ok orvosolása érdekében eleget fog tenni. Egyéb kérdésben továbbra sem kívánunk nyilatkozni.”

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján, BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„A vizsgálatok és a helyi önkormányzat nyilatkozata alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére az önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.”

SZAKMAI ÉRTÉKELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi szempontból egyetértünk, a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával.

A településrendezési eszközökkel (tervekkel) való összhang megteremtést a rendelkező részben előírta hatóságunk.

- Dabas Város:

Nincs írásbeli észrevétel.

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján, BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„A vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.”

SZAKMAI ÉRTÉKELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi szempontból egyetértünk, a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával.

A településrendezési eszközökkel (tervekkel) való összhang megteremtést a rendelkező részben előírta hatóságunk.

- Hernád Község:

4077-6/2022. ügyiratszámú tájékoztató levél

„A tárgyi ügyben a benyújtott, környezeti hatás vizsgálati dokumentáció alapján megállapítottam, hogy a tervezett tevékenység megfelel a 14/2011. (XI.29.) önkormányzati rendelettel módosított Helyi Építési Szabályzatról szóló 16/2004. (XI.30.) önkormányzati rendeletben, és az avar és kerti hulladék égetéséről, valamint a levegőtisztaság-védelem helyi szabályairól szóló 14/2012. (XI. 12.) önkormányzati rendeletben foglalt előírásoknak, azaz megfelel a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos szabályoknak, valamint összhangban van a településrendezési követelményekkel.”

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján, BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„A vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a

beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.”

SZAKMAI ÉRTÉKELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi szempontból egyetért hatóságunk, a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával.

A településrendezési eszközökkel (tervekkel) való összhang megteremtést a rendelkező részben előírta hatóságunk.

- Örkény Város:

Nincs írásbeli észrevétel.

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján, BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„A vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.”

SZAKMAI ÉRTÉKELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi szempontból egyetért hatóságunk, a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával.

A településrendezési eszközökkel (tervekkel) való összhang megteremtést a rendelkező részben előírta hatóságunk.

- Táborfalva Nagyközség:

217-2/2022. ügyiratszámú tájékoztató levél

„Táborfalva településrendezési eszközei alapján a tervezett beruházás környezeti hatásaival érintett belterületi településrészek Lf-1 falusias lakóövezeti, valamint Gip-1 ipari gazdasági övezeti besorolásban a külterületi településrészek Má általános mezőgazdasági Eg gazdasági erdő, valamint Ev véderdő övezeti besorolásban vannak.

Táborfalva Nagyközség Helyi Építési Szabályzatáról és Szabályozási Tervéről szóló 13/2015 (X.28.) Önk. rendelet (továbbiakban: Rendelet) 23.§-a szabályozza a levegőtisztaság- védelmét. A rendelet 23.§-a kimondja

(1) A levegő védelmével kapcsolatos jogszabályok [így jelenleg: 306/2010 (XII. 23.) Korm. rendelet, 4/2002. (X. 7.) KvVM rendelet, 4/2011. (I. 14.) VM rendelet stb.] követelményeit figyelembe kell venni.

(2) A levegő tisztaságának védelme érdekében semmilyen, a hatályos határértéket meghaladó szennyezéssel járó

a) funkciót, építményt létesíteni,

b) új építményt elhelyezni, illetve meglévő rendeltetési módot határértéket meghaladó szennyezéssel járó módra, megváltoztatni nem szabad.

A Rendelet 25.§-a szabályozza a zaj- és rezgésvédelmet, melynek (1)-(2) bekezdése kimondja

(1) A zaj- és rezgésvédelemmel kapcsolatos jogszabályok [így jelenleg: 284/2007 (X. 29.) Korm. rendelet, 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet stb.] követelményeit figyelembe kell venni.

(2) A védelmi célú műszaki és ökológiai rendszerek (pl. védő zöldsáv, zajvédő kerítés, hanggátló nyílászárók stb.) telepítését akkor, és olyan szinten kell elvégezni, amit a meglévő / tervezett beruházásokból adódó számított forgalmi terhelés indokol.

A tervezett zajvédő fal építése a Rendelet 54.§-ban leírtakkal összhangban van, melynek (1) bekezdés a) pontja kimondja:

(1) A KÖk jelű kötöttpályás közlekedési és közműelhelyezésre szolgáló területen elhelyezhető:

a) a vasúti vágány, műtárgy, műszaki és biztonsági berendezés, ezek működtetéséhez szükséges építmény,”

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján, BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„A vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.”

SZAKMAI ÉRTÉKELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi szempontból egyetértünk, a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával. Zaj- és rezgésvédelmi szempontból a környezetvédelmi hatóság a környezeti hatásvizsgálati dokumentáció értékelését a 284/2007 (X. 29.) Korm. rendelet és a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet előírásait figyelembe véve végezte el. A környezetvédelmi hatóság a határozat rendelkező részében tett zaj- és rezgésvédelmi vonatkozású előírásait ugyancsak az említett jogszabályok, továbbá a 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet előírásainak figyelembevételével alakította ki.

A hatásvizsgálati dokumentáció a vonatkozó levegővédelmi jogszabályok figyelembe vételével készült. A levegővédelmi előírások biztosítják a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet követelményeinek teljesülését.

A településrendezési eszközökkel (tervekkel) való összhang megteremtést a rendelkező részben előírta hatóságunk.

- Felsőlajos Község:**Nincs írásbeli észrevétel.**

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„A vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.”

SZAKMAI ÉRTÉKELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi szempontból egyetértünk, a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával.

A településrendezési eszközökkel (tervekkel) való összhang megteremtést a rendelkező részben előírta hatóságunk.

- Lajosmizse Város:**Nincs írásbeli észrevétel.**

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján, BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„A vizsgálatok alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.”

SZAKMAI ÉRTÉKELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi szempontból egyetért hatóságunk, a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával.

A településrendezési eszközökkel (tervekkel) való összhang megteremtést a rendelkező részben előírta hatóságunk.

- Kecskemét Megyei Jogú Város:

24108-3/2022. ügyiratszámú tájékoztató levél

„Megvizsgálva a hatásvizsgálati eljáráshoz benyújtott dokumentációkat, valamint helyszínrajzokat megállapítottam, hogy a tervezett beruházás Kecskemét közigazgatási területét érintő szakasza a Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének a környezetvédelem helyi szabályairól szóló 8/2002. (II. 11.) önkormányzati rendeletében foglaltakkal összhangban van, a tevékenységgel érintett terület helyi jelentőségű természetvédelmi területet, illetve helyi védelem alá vont természeti értéket nem érint, azokra közvetlen hatást nem gyakorol.”

6.705-12/2022. ügyiratszámú tájékoztató levél

„Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének Kecskemét Helyi Építési Szabályzatáról szóló 33/2015 (XII. 17.) önkormányzati rendelete (továbbiakban: HÉSZ) mellékletét képező Szabályozási Terv 0, 6, 7, 14, 23, 29, 30, 38,39, és 40. külterületi tervlapjain és 23-32, 23-41, 23-43, 29-21, 29-22, 38-22, 39-11, 39-12, 39-14, 39-23, 39-41, 39-42, 39-44, 40-31, 40-32, 40-41 és 40-23 belterületi tervlapjain

található a vasútvonal nyomvonalára.

A vasútvonal jelenlegi nyomvonalára beépítésre nem szánt területen Kök kötőpályás vasúti övezetben helyezkedik el.

A hatályos HÉSZ mellékletét képező Szabályozási terv jelenleg nem tartalmazza a kecskeméti szakaszon a vasút fejlesztéséhez szükséges közlekedési területek végleges szabályozását - a csomóponti fejlesztések, új megállók területigényét.

Ennek biztosítására a településrendezési tervi szabályozás módosítása szükséges. Tájékoztatom, hogy tárgyi kezdeményezéssel kapcsolatban Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése a vizsgálat megindítását a 171/2022 (VII. 28.) határozatával támogatta, a településrendezési terv módosítás folyamatban van.

A HÉSZ zöldfelületekre vonatkozó előírásait a városi főkertész előírása alapján be kell tartani:

- Az állomások további részletes tervekészítése során különös tekintettel kell lenni a városi zöldfelületek védelmére, megőrzésére és lehetőség szerinti fejlesztésére,
- az építményeken, burkolatokon összegyűlő csapadékvíz helyben kell tartani: gyűjteni és öntözésre, szikkasztásra hasznosítani,
- a létesítendő zöldfelületek, növénytelepítések megmaradása érdekében ökológiai szemléletű növényalkalmazás és automata öntözőrendszerek kiépítése szükséges,
- zöldfelületek esetleges megszüntetése, illetve fásszáru növényzet kivágása esetén a jogszabályokban előírt visszapotlásról gondoskodni kell,
- a zöldfelületek létesítésére a HÉSZ és a Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének a Kecskemét Megyei Jogú Város településképének védelméről szóló 16/2017 (IX.21.) önkormányzati rendelete (továbbiakban: Tkr.) tartalmazza a részletes szabályokat.

A megküldött előzetes vizsgálati dokumentáció nem tartalmaz helyi építési szabályzatoknak való megfelelésről leírást. Az R. 5. és 6. számú melléklete nem tartalmazza, hogy a környezeti hatásvizsgálati dokumentációnak tartalmaznia kellene településrendezési eszközökkel való összhang vizsgálatáról szóló leírást, ugyanakkor a megkeresés a településrendezési eszközökkel kapcsolatos esetleges kizáró okok megállapítására irányul.

Fentieket összefoglalva a Kőbánya-Kispest (Bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (Kiz.) Vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyában készült Környezeti Hatástanulmánnyal kapcsolatos dokumentációra észrevételt nem teszek, azonban a vasútvonal konkrét tervezésénél a rendezési terv módosítását a tervezőknek figyelembe kell venni, a HÉSZ előírásokat be kell tartani.

A HÉSZ és TKR teljes terjedelmében az alábbi útvonalon érhető el:

<https://kecskemet.hu/varoshaza/onkormanyzat/kozgyules/rendeletek-egyseges-szerkezetben-2015,2017> "

A VIBROCOMP Kft. 2022. december 6. napján BK/KTF/06885-114/2022. számon beérkezett válasza:

„A vizsgálatok és a helyi önkormányzat nyilatkozata alapján a tervezett fejlesztés nincs összhangban a településrendezési eszközökkel, amiket a beruházás területigényének megfelelően módosítani kell. A módosítási folyamat megkezdésére a helyi önkormányzat a tervező konzorcium részéről tájékoztatást és felkérést kapott, a folyamat megkezdődött.”

SZAKMAI ÉRTÉKELÉS:

A VIBROCOMP Kft. szakmai álláspontjával környezetvédelmi szempontból egyetértünk, a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával.

A településrendezési eszközökkel (tervekkel) való összhang megteremtést a rendelkező részben előírt hatóságunk.

I. A 2022. november 24. napján megtartott közmeghallgatáson elhangzott szóbeli észrevételek értékelése

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (1) A környezetvédelmi hatóság az érintett nyilvánosságtól, a megkeresett szervektől, valamint a nemzetközi környezeti hatásvizsgálati eljárás során kapott, a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételeket a szakhatóságok bevonásával érdemben megvizsgálja.

A hozzászólások, kérdések 3 fő témakörbe csoportosíthatók:

- forgalomszervezés
- kisajátítás
- zajvédő falak városképbe illesztése

Forgalomszervezés

Az érintett települések képviselői részéről felmerült, hogy tervezett vasúti rekonstrukció növelni fogja a jelenleg is jelentős közúti forgalmat.

Pestszentimre és Gyál települések területét kettészeli a felújításra kerülő vasútvonal. A vasútvonalon megnövekedő vasúti forgalom megnehezíti, a település vasúttal elválasztott részei közötti közlekedést Nem látják biztosítottnak folytonos közúti jármű forgalmat. Nem szintbeli keresztezések megoldást jelenthetnének erre a problémára.

Felmerült, hogy a tervezésnél figyelembe vett távlati forgalmi adatok milyen mértékben fognak teljesülni a jövőben.

A környezeti hatástanulmány készítői válaszukban kitértek arra, hogy a megrendelő által támasztott műszaki követelményeket figyelembe véve, a rendelkezésre álló távlati forgalombecslési adatokat felhasználva modellezték a rekonstrukciót követő, várható környezeti hatásokat. A rekonstrukció hatására a jelenlegi vasútvonalon történő vasúti forgalom által okozott zajterheléshez és légszennyezőanyag kibocsátáshoz képest a környezetterhelés csökkenni fog. A vonatkozó jogszabályi követelmények teljesülnek.

Az engedélyezési tervek készítésekor vasút-közút keresztezések kialakításánál a hatályos jogszabályi követelményeket veszik figyelembe.

Kisajátítás

Több lakossági hozzászóló is érdeklődött a kisajátítandó ingatlanok adatairól, a kisajátítás várható időpontjáról, vitatták a kisajátításra javasolt terület arányát.

A környezeti hatástanulmány készítői válaszukban elmondták, hogy ingatlanok területének pontos meghatározása egy későbbi tervezési szakaszban történik meg. Amikor már rendelkezésre állnak az kisajátítási eljáráshoz szükséges adatok, azokat az ingatlan tulajdonosok rendelkezésére fogják bocsátani. A pontos területi adatok ismeretében, a hatályos jogszabályok szerint fogják a kisajátítási eljárásokat, külön eljárásban lefolytatni. A kártalanítás mértéke a jogszabályi keretek között kerül meghatározásra.

Zajvédő falak városképbe illesztése

Pestszentimre és Gyál képviselőinek hozzászólása szerint a két településen keresztül haladó vasútvonalhoz tervezett zajvédő falak nem fognak illeszkedni a városképbe. A hosszú évek alatt kialakított városképet a tervezett 3 – 3,5 m magas zajvédő falak meg fogják bontani.

A környezeti hatástanulmány készítőinek álláspontja szerint a tervezett zajvédő falak létesítés csökkenti fogja a települések jelenleg magas zajterhelését. A zajcsökkentő építmények (falak) megépítése szükséges ahhoz, hogy a zajkibocsátásra vonatkozó, jelenleg hatályos jogszabályi követelmények teljesüljenek.

A zajvédő falak megtervezése a vasút rekonstrukció és a hozzá kapcsolódó létesítmények engedélyezésének egy későbbi fázisában történik meg. A zajvédő falak pontos méretének és műszaki paramétereinek meghatározását követően lehetséges a szükséges anyagok kiválasztása, valamint a tájba, épített környezetbe illeszkedő képi installáció (megvalósítás) kidolgozása, megalkotása.

A zajvédő falak elkészítéséhez rendelkezésre állnak átlátszó, dekorálható, különböző vizuális hatást megjelenítő anyagok, melyek a megfelelő hanggátlás mellett biztosítják, hogy a meglévő városképbe illesztés megvalósítható legyen.

A hatástanulmány kidolgozóinak, a feltett kérdésekre, hozzászólásokra adott válaszát a környezetvédelmi és természetvédelmi hatóság, környezetvédelmi és természetvédelmi szempontból elfogadta, előírta azokat az intézkedéseket, amelyek a jelentős kedvezőtlen környezeti hatások elkerülésére, megelőzésére vagy csökkentésére, és - ha lehetséges - kiegyenlítésére vonatkoznak.

ÖSSZEFOGLALÁS

A környezetvédelmi hatóság vizsgálta, hogy a környezeti hatások értékelése szempontjából lényegesnek minősülnek-e ezen észrevételek, van-e ezek alapján környezetvédelmi engedélyezés szempontjából kizáró ok. Önmagában a beruházás elleni tiltakozás nem minősül engedélyezést kizáró oknak, a tervezett beruházás hatásait egyenként és összességűen is vizsgálta hatóságunk, továbbá azt is, hogy szükséges-e ezek alapján előírás megtétele, a szükséges előírásokat a rendelkező részben előírta.

Az észrevételekre vonatkozó álláspontját a kérelmező (illetve annak meghatalmazott tervezője) a fent hivatkozottak szerint megadta. A környezetvédelmi és természetvédelmi hatáskörét érintő lényeges kérdésekben hatóságunk szintén kifejtette szakmai értékelését, azokban a kérdésekben, ahol külön nem fogalmazta meg az álláspontját, ott a tervező véleményét osztja.

Szakhatóság bevonására a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételek értékelése során nem volt szükséges a tárgyi eljárásban, tekintettel arra, hogy hatáskörüket ezen észrevételek nem érintették.

Fentiekre alapján lefolytatott eljárás - a környezetvédelmi hatóság által folytatott szakmai vizsgálatok eredménye, a szakhatóságok állásfoglalásai, az eljárás során szakkérdésben megkeresett hatóságok nyilatkozatai, nyilvánosság bevonása, észrevételei, az észrevételekre adott kérelmezői (meghatalmazott tervezői) válaszok, valamint a környezetvédelmi hatóság értékelése - alapján a környezetvédelmi engedély kiadását kizáró ok nem merült fel.

*

Előírásainkat a következő jogszabályi helyek indokolják

Általános előírások

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 66. § (5) bekezdése szerint az (1) bekezdés a) és b) pontjának hatálya alá tartozó környezethasználathoz más jogszabály által meghatározott létesítési, illetve működési engedélyezési eljárás is szükséges, az engedély akkor adható meg, ha a környezethasználó környezetvédelmi, illetve egységes környezethasználati engedéllyel rendelkezik. A környezetvédelmi, illetve egységes környezethasználati engedély megszerzéséig a környezethasználathoz más jogszabály által meghatározott létesítési, illetve működési engedélyezési eljárást fel kell függeszteni. A létesítési (építési), illetve működési (használatbavételi) engedély a környezetvédelmi, illetve egységes környezethasználati engedélyben foglaltaktól nem térhet el.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 11. § (4) bekezdése szerint, ha a tevékenység megvalósítása során az önmagukban nem jelentős módosítást jelentő változtatások három év alatt együttesen elérik a 2. § (2) bekezdésének abf), abg) vagy aca) pontjában megadott küszöbértéket, a környezethasználó ezt köteles jelenteni a környezetvédelmi hatóságnak. Ezekben az esetekben a környezetvédelmi hatóság a környezetvédelmi felülvizsgálat rendelkezései szerint jár el.

Zaj- és rezgésvédelem

A tevékenység a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet hatálya alá tartozik.

A benyújtott dokumentáció szerint, a vasútvonal és a projekthez kapcsolódó közúti létesítmények üzemelése során, a becsült távlati forgalom esetén (2037.), a környezeti hatástanulmány „5.8.8. Javasolt zajvédelmi intézkedések a kedvezőtlen környezeti hatások csökkentésére” című fejezetében és az „5.9.5. A létesítmény üzemelése és üzemeltetése során várható hatások” című fejezetében részletezett intézkedésekkel, a legközelebbi zajtől védendő épületeknél teljesülnek a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében foglalt zajterhelési és 5. számú mellékletében foglalt rezgésterhelési határértékek.

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 3. § (3) bekezdése alapján a 4. §-ban kijelölt környezetvédelmi hatóság (a továbbiakban: környezetvédelmi hatóság) a zajvédelmi követelmények ellenőrzése érdekében mérést, számítást, vizsgálatot végezhet vagy végeztethet, illetve mérés, számítás végzésére kötelezheti a zajforrás üzemeltetőjét.

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 3. § (3) bekezdése alapján a 4. §-ban kijelölt környezetvédelmi hatóság (a továbbiakban: környezetvédelmi hatóság) a zajvédelmi követelmények ellenőrzése érdekében mérést, számítást, vizsgálatot végezhet vagy végeztethet, illetve mérés, számítás végzésére kötelezheti a zajforrás üzemeltetőjét.

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 12. §-a szerint a kivitelező a zaj- és rezgésvédelmi követelményeket az építőipari tevékenység ideje alatt köteles betartani.

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 13. § (1) bekezdése alapján a kivitelező felmentést kérhet a külön jogszabály szerinti zajterhelési határértékek betartása alól a környezetvédelmi hatóságtól

- a) egyes építési időszakokra, ha a kibocsátási határérték-kérelem szerint a zajkibocsátás műszaki vagy munkaszervezési megoldással határértékre nem csökkenthető,
- b) építkezés közben előforduló, előre nem tervezhető, határérték feletti zajterhelést okozó építőipari tevékenységre.

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 13. § (2) bekezdése szerint a kérelemben meg kell jelölni a határérték túllépés okát, a felmentéssel érintett időszak kezdő és végnapját, a zajcsökkentés érdekében tervezett intézkedéseket és azok várható eredményeit.

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 13. § (3) bekezdése alapján a környezetvédelmi hatóság a zajterhelési határérték alóli felmentésről szóló határozatában az építőipari tevékenység napi, heti időbeosztására és a munkavégzés teljesítményére vonatkozóan is előírhat korlátozást.

Levegőtisztaság-védelem

Levegőtisztaság-védelmi szempontú előírásainkat a *levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet* (a továbbiakban: Lvr.) 4. §, 26. § (1), (2), és 28. § (2) bekezdéseiben foglaltak alapján tette hatóságunk

Az Lvr. 4. §-a szerint tilos a légszennyezés, a diffúz forrás környezetvédelmi követelményeknek nem megfelelő működtetése miatt fellépő levegőterhelés, valamint a levegő lakosságot zavaró bűzzel való terhelése, továbbá a levegő olyan mértékű terhelése, amely légszennyezettséget okoz.

Az Lvr. 26. § (1) bekezdése szerint diffúz forrás üzemeltetése során a levegővédelmi követelményeket érvényesíteni kell.

Az Lvr. 26. § (2) bekezdése alapján diffúz forrás a lehető legkevesebb légszennyező anyag levegőbe juttatásával alakítható ki, működtethető és tartható fenn. A diffúz forrás működtetése, fenntartása során az üzemeltető a diffúz forrás környezete és az ingatlan rendszeres karbantartásáról és tisztántartásáról gondoskodik.

Az Lvr. 28. § (2) bekezdése szerint a közúti jármű üzemeltetője, a vasúti jármű üzemeltetője szállítás esetén a szállított anyag által okozott levegőterhelés megelőzéséről gondoskodni köteles.

Földtani közeg védelem

A környezethasználat megszervezésének és végzésének módját a *környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény* 6. § (1) bekezdése tartalmazza.

A *felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VI. 21.) Korm. rendelet* (a továbbiakban: 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet) 10. § (1) bekezdés b) pontja alapján a tevékenység csak a földtani közeg (B) szennyezettségi határértéknél kedvezőbb állapotának lehetőség szerinti megőrzésével végezhető. A földtani közegre vonatkozó (B) szennyezettségi határértéket a 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet 1. és 3. számú melléklete számszerűsíti.

A műszaki védelem kialakítását a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdés a) pontja alapján írtuk elő.

Az üzemi kárelhárítási tervre vonatkozó jogszabályi követelményeket a *környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet* rögzíti.

A *környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet* 6. § (4) bekezdés alapján – *A környezetvédelmi hatóság vagy a vízvédelmi hatóság határozata alapján a 2. számú melléklet szerinti tevékenység végzőjén kívül üzemi tervet az a polgári perrendtartásról szóló törvény szerinti gazdálkodó szervezet (a továbbiakban: gazdálkodó szervezet) is köteles készíteni, amely által alkalmazott, a környezetet veszélyeztető technológia ezt indokolja* – a környezetvédelmi hatóság üzemi kárelhárítási terv benyújtására kötelezi az engedélyest, melyet a 7. § és az 1. számú melléklet szerinti tartalmi

követelményeknek megfelelően kell benyújtani a környezetvédelmi hatóság részére. A beruházás volumene és a környezeti hatásvizsgálati dokumentációban bemutatott környezeti hatások indokolják a környezeti elemek védelme érdekében előírt üzemi kárelhárítási terv benyújtását.

Táj- és természetvédelem

A rendelkező részben tett előírások jogszabályi alapjai a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Tvt.) alapján:

- 5. § (1) bekezdés szerint minden természetes és jogi személy, valamint más szervezet kötelessége a természeti értékek és területek védelme. Ennek érdekében a tőlük elvárható mértékben kötelesek közreműködni a veszélyhelyzetek és károsodások megelőzésében, a károk enyhítésében, következményeik megszüntetésében, a károsodás előtti állapot helyreállításában.
- 5. § (2) bekezdés szerint a természeti értékek és területek csak olyan mértékben igénybe vehetők, hasznosíthatók, hogy a működésük szempontjából alapvető természeti rendszerek és azok folyamatainak működőképessége fennmaradjon, továbbá a biológiai sokféleség fenntartható legyen.
- 5. § (3) bekezdés szerint a természet védelméhez fűződő érdekeket a nemzetgazdasági tervezés, szabályozás, továbbá a gazdasági, terület- és településfejlesztési, illetőleg rendezési döntések, valamint a hatósági intézkedések során figyelembe kell venni.
- 7. § (2) bekezdésének a) pontja szerint a táj jellege, a természeti értékek, az egyedi tájértékek és esztétikai adottságok megóvása érdekében gondoskodni kell az épületek, építmények, nyomvonalas létesítmények, berendezések külterületi elhelyezése során azoknak a természeti értékek, a mesterséges környezet funkcionális és esztétikai összehangolásával történő tájba illesztéséről.
- 7. § (2) bekezdésének d) pontja alapján a táj jellege, a természeti értékek, az egyedi tájértékek és esztétikai adottságok megóvása érdekében művelési ág változtatás, más célú hasznosítás csak a táj jellegének, szerkezetének, a történelmileg kialakult természetkímélő használat által meghatározott adottságoknak és a természeti értékeknek a figyelembevételével lehetséges.
- 8. § (1) bekezdés szerint a vadon élő szervezetek, továbbá ezek állományai, életközösségei megőrzését élőhelyük védelmével együtt kell biztosítani.
- 16. § (1) bekezdés szerint a mező-, erdő-, nád-, hal-, vadgazdálkodás (a továbbiakban: gazdálkodás) során biztosítani kell a fenntartható használatot, ami magában foglalja a tartamosságot, a természetkímélő módszerek alkalmazását és a biológiai sokféleség védelmét.
- 16. § (2) bekezdés szerint a gazdálkodást a talajfelszín, a felszíni és felszín alatti formakincs, a természetes élővilág maradandó károsodása, a védett élő szervezetek, életközösségek tömeges pusztulása, biológiai sokféleségük számottevő csökkenése nélkül kell végezni.
- 17. § (1) bekezdés szerint a 8. § (1) bekezdés rendelkezéseinek megfelelően a vadon élő szervezetek élőhelyeinek, azok biológiai sokféleségének megóvása érdekében minden tevékenységet a természeti értékek és területek kíméletével kell végezni.
- 17. § (2) bekezdés szerint a természeti területek hasznosítása során figyelemmel kell lenni az élőhely típusára, jellemző vadon élő szervezetek fajgazdagságára, a biológiai sokféleség fenntartására.
- 31. § szerint tilos a védett természeti terület állapotát (állagát) és jellegét a természetvédelmi célokkal ellentétesen megváltoztatni.
- 35. § (1) bekezdés a) pontja szerint védett természeti területen a 7. § (2) bekezdésében foglaltakon túl tilos olyan épületet, építményt, nyomvonalas létesítményt, berendezést létesíteni vagy üzembe helyezni, amely annak jellegét és állapotát veszélyezteti, károsítja, vagy ott a tájképi egységet megbontja.
- 35. § (1) bekezdés b) pontja szerint védett természeti területen a 7. § (2) bekezdésében foglaltakon túl gondoskodni kell a vadon élő szervezetek, életközösségeik, a biológiai sokféleség fennmaradásához szükséges természeti feltételek, így többek között a talajviszonyok, vízháztartás megőrzéséről.
- 35. § (1) bekezdés d) pontja szerint védett természeti területen a 7. § (2) bekezdésében foglaltakon túl a helyhez kötött kültéri mesterséges megvilágítást külterületen, illetve beépítésre nem szánt területen - a közcélú közlekedési létesítmények biztonságos üzemeltetéséhez szükséges megvilágítástól eltekintve - úgy kell kialakítani, hogy a védett vagy a közösségi jelentőségű állatfajokat ne zavarja, veszélyeztesse, károsítsa.
- 37. § (2) bekezdése szerint védett természeti területen vagy annak meghatározott részén a közlekedést és a tartózkodást, az (1) bekezdésben foglalt kivétellel - ha a védelem érdekei szükségessé teszik - a természetvédelmi hatóság korlátozhatja, illetve megtilthatja.

- 40. § (2) bekezdés szerint fokozottan védett természeti területen csak természetvédelmi kezelés, a 38. § (1) bekezdése alapján engedélyezett tevékenység, továbbá - a lehetőséghez képest - a természetvédelmi hatósággal egyeztetett közvetlen élet- és vagyonvédelmi beavatkozás végezhető.
- 42. § (1) bekezdés szerint tilos a védett növényfajok egyedeinek veszélyeztetése, engedély nélküli elpusztítása, károsítása, élőhelyeinek veszélyeztetése, károsítása.
- 42. § (2) bekezdése alapján gondoskodni kell a védett növény- és állatfajok, társulások fennmaradásához szükséges természeti feltételek, így többek között a talajviszonyok, vízháztartás megőrzéséről.
- 43. § (1) bekezdése szerint tilos a védett állatfajok egyedének zavarása, károsítása, kínzása, elpusztítása, szaporodásának és más élettevékenységének veszélyeztetése, lakó-, élő-, táplálkozó-, költő-, pihenő- vagy búvóhelyeinek lerombolása, károsítása.

Az Nkr. 8. § (2) bekezdése szerint a védett természeti területnek nem minősülő Natura 2000 területen tilos engedély nélkül vagy az engedélytől eltérő módon olyan tevékenységet folytatni, illetve olyan beruházást végezni, amely - a 4. § (1) bekezdésére figyelemmel - a terület védelmi céljainak a megvalósítását akadályozza.

A természetvédelmi hatóság a természetvédelmi kezelő szerv illetékes természetvédelmi kezelővel való előzetes egyeztetéseket a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 37. § *aa)* pontjában foglaltak figyelembe vételével írta elő.

A beruházáshoz szükséges természetvédelmi engedélyek jogszabályi alapjai:

A Tvt. 21. § (1) bekezdésének a) pontja szerint **természeti területen a természetvédelmi hatóság engedélye szükséges a gyep és nádas művelési ág megváltoztatásához.**

A Tvt. 42. § (3) bekezdése szerint a természetvédelmi hatóság engedélye szükséges védett növényfaj:

- a) **egyedének**, virágának, termésének vagy szaporításra alkalmas szervének **gyűjtéséhez**;
- b) **egyedének birtokban tartásához**, adásvételéhez, cseréjéhez, kertekbe, botanikus kertekbe történő telepítéséhez;
- e) **egyedének betelepítéséhez, visszatelepítéséhez**, termesztésbe vonásához;

Az előírásokat a védett természeti és/vagy Natura 2000 területek, valamint a védett, fokozottan védett, jelölő élővilág megőrzése érdekében tette hatóságunk a fenti jogszabályi háttér alapján.

Valamennyi rendelkezésre álló információt áttekintve, a természetvédelmi kezelők, jegyzők nyilatkozatát, és egyéb észrevételeket figyelembe véve a tervezett beruházás a rendelkező részben előírtak szigorú betartásával várhatóan nem okoz jelentős kedvezőtlen változást a védett természeti és/vagy Natura 2000 területek kijelölésének alapjául szolgáló fajok és élőhelyek tekintetében, nem ellentétes a kijelölés céljaival, ezáltal az Nkr. 10. § (7) bekezdése alapján engedélyezhető a beruházás.

A fentieknek megfelelően hatóságunk bevonva az eljárásba a szakhatóságokat, szakkérdés vizsgálatában érintett hatóságokat, ügyfélnek minősülő szervezeteket is, részletesen megvizsgálta a tervezett tevékenység engedélyezhetőségét, illetve a rendelkező részben a szükséges előírásokat megtette, különös tekintettel azon intézkedéseket, melyek a jelentős kedvezőtlen környezeti hatások elkerülésére, megelőzésére vagy csökkentésére, és - ha lehetséges - kiegyenlítésére vonatkoznak és eszerint hozta meg az eljárást lezáró döntését.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 11/B. §-a értelmében a környezetvédelmi hatóság a tevékenység engedélynek megfelelő megvalósítását, illetve a környezetre gyakorolt jelentős kedvezőtlen hatások elkerülése, megelőzése, csökkentése vagy kiegyenlítése érdekében szükséges intézkedések végrehajtását - az e rendeletben, valamint az egyes környezeti elemekre és tényezőkre vonatkozó szabályozásban foglalt előírások szerint, szükség szerint hatósági ellenőrzéssel - figyelemmel kíséri.

*

A határozatot a fent hivatkozottakra tekintettel, a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése és az 1995. évi LIII. törvény 71. § (1) bekezdés b) pontja alapján hoztam meg.

A környezetvédelmi engedély a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (4) bekezdés a) pontja szerint tartalmazza azokat az előírásokat, amelyek a jelentős kedvezőtlen környezeti hatások elkerülésére, csökkentésére - és ha lehetséges - megszüntetésére vonatkoznak, továbbá a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (4) bekezdés b) pont ba), bc) alpontjaiban, a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (4a), (4b) bekezdéseiben, valamint a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 5. § (2) bekezdés c) pont cb) és cc) alpontjában foglaltakat.

Döntés formáját az Ákr. 80. § (1) bekezdése és 81. § (4) bekezdése, tartalmi elmeit a 81. § (1) bekezdése és a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet határozza meg.

Az engedély érvényességi idejét a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdés a) pontja és a (2) bekezdés alapján határoztam meg, figyelembe véve a tevékenység végzésének tervezett időtartamát.

Tekintettel arra, hogy a környezetvédelmi engedély érvényességi idejét, a fent hivatkozottak alapján határozatlan időtartamban állapította meg a környezetvédelmi hatóság, így az engedély érvényességi idejének lejáratára vonatkozó, 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 11. § (3) bekezdés szerinti környezetvédelmi felülvizsgálatot nem írta elő jelen döntésében.

Felhívom a figyelmet az alábbiakra:

A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény (a továbbiakban: 2006. évi LIII. törvény) 6/F. §-a értelmében a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 72. §-ától eltérően a környezetvédelmi hatóság a környezetvédelmi engedélyt akkor vonja vissza, ha

a) a véglegessé válástól számított tíz éven belül a közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósítását vagy az ahhoz szükséges építési előkészítési munkákat nem kezdték meg,

b) a jogosult nyilatkozik arról, hogy a környezetvédelmi engedéllyel nem kíván élni, vagy

c) az engedélyezéskor fennálló feltételek lényegesen megváltoztak.

A 2006. évi LIII. törvény 13. §-a szerint a törvénynek a *nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházások megvalósításának gyorsításával összefüggésben egyes törvények módosításáról szóló 2015. évi LXXIX. törvénnyel* (a továbbiakban: Módtv.) megállapított 6/F. §-át azokra a környezetvédelmi engedélyekre kell alkalmazni, amelyeket a Kormány által a Módtv. hatálybalépését követően nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű infrastruktúra-beruházással összefüggő ügynek minősített ügyekben adtak ki.

Az Ákr. 50. § (5) bekezdés a) és b) pontja alapján az ügyintézési határidőbe nem számít be az eljárás szünetelésének időtartama, és az ügyfél mulasztásának vagy késedelmének időtartama.

Az Ákr. 52. § (1) bekezdése szerint a napokban megállapított határidőbe nem számít bele a határidő kezdetére okot adó cselekmény vagy körülmény bekövetkezésének, a közlésnek, a kézbesítésnek, a hirdetmény kifüggesztésének és levételének, valamint a közhírré tétel napja.

A hiánypótlásra, tényállás tisztázásra való felhívás teljesítéséig terjedő időtartam (mint a kérelmező késedelve, mulasztása) az ügyintézési határidőbe nem számít be.

A kormányzati igazgatási szünet elrendeléséről és a kormányzati igazgatási szünetre alkalmazandó veszélyhelyzeti szabályokról szóló 369/2022. (IX. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 369/2022. (IX. 29.) Korm. rendelet) 2. § (2) bekezdés (a) pontja alapján az igazgatási szünet időtartama nem számít bele a kormányzati igazgatási szervek előtt folyó hatósági és egyéb eljárások ügyintézési határidejébe.

A 369/2022. (IX. 29.) Korm. rendelet 1. § (2) bekezdés értelmében az igazgatási szünet 2022. december 22. napjától 2023. január 6. napjáig tart.

Az Ákr. 37. § (2) bekezdése, 50. § (1)-(3) bekezdése, és a *nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény* 3. § (5) bekezdés a) pontja alapján a környezetvédelmi hatóság a döntését ügyintézési határidőn belül hozta meg és annak közléséről is gondoskodott.

A döntés elleni jogorvoslat lehetőségéről az Ákr. 112. §-a és 114. § (1) bekezdése rendelkezik.

A fellebbezés kizárása az Ákr. 116. § (1) bekezdésében foglaltakon alapul, tekintettel arra, hogy a fellebbezést jelen döntés ellen törvény nem teszi lehetővé.

Az eljárás során megkeresett szakhatóságok állásfoglalásait az Ákr. 81. § (1) bekezdése alapján foglaltam a határozatba. Az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján a szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

A keresetlevél benyújtásának idejéről és helyéről a *közigazgatási perrendtartásról szóló 2017. évi I. törvény* (a továbbiakban: Kp.) 39. § (1) bekezdése, benyújtásának módjáról a Kp. 28. § (1)-(2) bekezdése és a *nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény* (a továbbiakban: 2006. évi LIII. törvény) 7. § (3) bekezdése rendelkezik.

A keresetlevél tartalmát a Kp. 37. §-a határozza meg.

Az elektronikus kapcsolattartásra vonatkozóan a Kp. 29. § (1) bekezdésére, a *polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény* XLVI. fejezetére, valamint az *elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól szóló 2015. évi CCXXII. törvény* 8-10. §-ára figyelemmel adtam tájékoztatást.

A keresetlevél benyújtásának halasztó hatályát a Kp. 39. § (6) bekezdése zárja ki.

Az azonnali jogvédelem iránti kérelemre vonatkozó tájékoztatás a Kp. 50. § (1)-(2) bekezdésében foglaltakon alapul.

A Szegedi Törvényszék hatáskörét a Kp. 12. § (1) bekezdése, illetékességét a Kp. 13. § (1) bekezdése és a *bíróságok elnevezéséről, székhelyéről és illetékességi területének meghatározásáról szóló 2010. évi CLXXXIV. törvény* 4. melléklet 7. pontja alapján állapítottam meg.

A Kp. 77. § (1) bekezdése értelmében, ha egyik fél sem kérte tárgyalás tartását, és azt a bíróság sem tartja szükségesnek, a bíróság az ügy érdemében tárgyaláson kívül határoz.

Az elsőfokú közigazgatási bírósági eljárás illetékének a mértékét az *illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény* (a továbbiakban: Itv.) 45/A. § (1) bekezdése határozza meg.

A közigazgatási perben a felet – ideértve a beavatkozót és az érdekeltet is – megillető tárgyi illetékfeljegyzési jogról az Itv. 62. § (1) bekezdés h) pontja és 59. § (1) bekezdése alapján adtam tájékoztatást.

A perben a kötelező jogi képviselőt a 2006. évi LIII. törvény 7. § (1) bekezdése írja elő.

A környezetvédelmi engedély előírásaitól eltérően folytatott tevékenység jogkövetkezményeit a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26. § (4) bekezdése határozza meg.

Hivatalunk jelen határozat teljes szövegét az 1995. évi LIII. törvény 71. § (3) bekezdése és a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (3) bekezdése értelmében – annak véglegessé válására tekintet nélkül – közhírré teszi.

Az Ákr. 85. § (5) bekezdés a) pontja értelmében, ha törvény vagy kormányrendelet másként nem rendelkezik, a döntés közlésének napja az a nap, amelyen azt írásban vagy szóban közzétették.

A 2006. évi LIII. törvény 2. § (1) bekezdése szerint az eljáró hatóság az általa hozott döntéseket hirdetményi úton kézbesíti, így hatóságunk ezen döntését – külön levéllel – megküldi az eljárásban érintett települések jegyzőinek, akik gondoskodnak annak közzétételéről.

Jelen döntést a 2006. évi LIII. törvény 2. § (2) bekezdésére tekintettel az ismert ügyfelek részére közvetlenül is megküldöm. Felhívom a figyelmet, hogy a közlés jogkövetkezményei ilyen esetben is a hirdetményi úton történő közléshez kapcsolódóan állnak be.

A határozatot az Ákr. 85. § (1) bekezdése alapján az ügyben megkeresett szakhatóságok, továbbá a 71/2015. Korm. rendelet 28. § (4) bekezdése alapján az illetékes megyei katasztrófavédelmi igazgatóság, valamint a megkeresett hatóságok részére, valamint az eljárásait – a környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatásával kapcsolatos – felfüggesztő végzésekre tekintettel a Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és

Hajózási Hatósági Főosztály Hídügyi Osztálynak, valamint az Ócsa 0278/3 hrsz. alatti ingatlan területén folytatott kármentesítésre tekintettel tájékoztatásképp a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály részére is megküldöm.

A döntés közlésének napja a hirdetmény kifüggesztését követő 5. nap.

A környezetvédelmi hatóság honlapján való közzététel napja: 2022. december 21.

A döntést az ügyfél vagy képviselője a környezetvédelmi hatóságnál átveheti.

A döntés véglegessé válásáról az Ákr. 82. § (1) bekezdése és a 2006. évi LIII. törvény 2. § (2) bekezdése alapján adtam tájékoztatást.

A környezetvédelmi hatóság hatáskörét a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 7. § (1) bekezdése, illetékességét a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 8/A. § (1) bekezdése állapítja meg, valamint a kijelölésre figyelemmel járt el.

Kecskemét, időbélyegző szerint

Kovács Ernő
főispán
nevében és megbízásából:

Csókási Anita
főosztályvezető

Kapják: külön ügyintézői utasítás szerint