



PEST VÁRMEGYEI  
KORMÁNYHIVATAL

Ügyiratszám: PE-06/KTF/34222-39/2024.

Ügyintéző: Kamarásné Buchberger Edit

Jánoska-Orbán Hajnalka

Kapronczay Orsolya

Lázár Júlia

Illés Gábor

Berényi Zsombor

Németh Orsolya

Telefon: (06-1) 77 66 280

Tárgy: „Az **M2-es metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése**, valamint a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása tárgyú közlekedésfejlesztési projekt” **IV. b) Örs vezér téri átvezetésének (Pillangó utca kiz. - Rákosfalva kiz.) és IV. c) Rákosfalva bez. - Cinkota bez. szakaszának létesítésére** vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás

## HATÁROZAT

Az **Építési és Közlekedési Minisztérium** (1054 Budapest, Alkotmány u. 5.; a továbbiakban: Környezethasználó) meghatalmazása alapján a **FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt.** (1024 Budapest, Lövőház u. 37.) meghatalmazásából eljáró **VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.** (6000 Kecskemét, Ceglédi út 2.; a továbbiakban: Meghatalmazott) által benyújtott környezeti hatástanulmány és kiegészítései (a továbbiakban együttesen: Dokumentáció) alapján „az **M2-es metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése**, valamint a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása tárgyú közlekedésfejlesztési projekt” **IV. b) Örs vezér téri átvezetésének (Pillangó utca kiz. - Rákosfalva kiz.) és IV. c) Rákosfalva bez. - Cinkota bez. szakaszának létesítésére**

### környezetvédelmi engedélyt

**adok** a rendelkező részben foglaltak megtartásának kötelezettsége mellett.

A *környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról* szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet] 5. § (2) bekezdésének cc) pontja alapján a fentiekkel egyidejűleg, Budapest Főváros XIV. kerület Zuglói Önkormányzatának Jegyzője által 1/10896-5/2024. számon és Budapest Főváros XVI. kerület Önkormányzatának Jegyzője által 1/9709-2/2024. számon adott vélemény alapján **megállapítom, hogy a tervezett beruházás a létesítés helye szerinti településrendezési eszközökkel nincs, vagy csak részben van összhangban**, azonban az összhang legkésőbb a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig megteremthető.

Felhívom a figyelmet, hogy **a kizáró okot a kivitelezési tevékenység megkezdéséig meg kell szüntetni** és erről a vonatkozó okirati bizonyítékok becsatolásával írásban tájékoztatni kell a **Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztályát** (a továbbiakban: Környezetvédelmi Hatóság, hulladékgazdálkodási hatáskörben: Hulladékgazdálkodási Hatóság, természetvédelmi hatáskörben: Természetvédelmi Hatóság).

**I.**  
**ALAPADATOK**

**1. A Környezethasználó adatai:**

Neve: Építési és Közlekedési Minisztérium  
 Székhelye: 1054 Budapest, Alkotmány utca 5.  
 Adószám: 15847397-2-41  
 Statisztikai számjele: 15847397-8411-311-01  
 KÜJ száma: 103979564

**2. A létesítmény helye:**

Budapest Főváros X. kerület Kőbánya, Budapest Főváros XVI. kerület és Budapest Főváros XIV. kerület Zugló közigazgatási területét érintő, a Dokumentációban felsorolt hrsz.-ú ingatlanokon.

A létesítmény KTJ száma: 102797140

**3. A létesítmény alapadatai és rövid ismertetése:**

**Vasúti pálya**

Nyomvonal hossza: **7,9 km**

Nyomtávolság: **1435 mm**

Sebesség: A pályára megengedhető legnagyobb sebesség értéke **80 km/h.**

Statikus tengelyterhelés: **180 kN** (közúttól elkülönített vasúton)

Az ürszelvény megegyezik a metró ürszelvényével

**Vízszintes és magassági vonalvezetés, hosszak és keresztezések**

Vonalvezetés	Megállók	Különszintű közúti átvezetések	Hektométer szelvény (közelítőleg, kerekítve)	Szakasz hossz [km]
felszínen	-	-	97+58 – 102+75	0,52
magasvezetésű szakasz	Örs vezér tere		102+75 – 118+70	1,6
	Rákosfalva	Szentmihályi út		
felszínen	Egyenes utcai ltp.		118+70 – 125+90	0,72
térszíni alatti vezetési (nyitott vagy zárt U-keretben) szakasz		Pirosrózsa u.	125+90 – 153+80	2,79
		Thököly P+R		
		Thököly út		
		Sashalom, Thököly út		
		Sashalmi sétány		
		Batsányi J. u.		
		Máté utca		
		Mátyásföld, Jókai M. u.		
		Jókai Mór u.		
felszínen		Szabadság u.	153+80 – 168+86(<0+00>) –	2,2
		Baross Gábor u.		
	Mátyásföld, Erzsébetliget			

Vonalvezetés	Megálló	Különszintű közúti átvezetések	Hektométer szelvény (közelítőleg, kerekítve)	Szakasz hossz [km]
felszínen	-	-	97+58 – 102+75	0,52
		Sarjú út	175+51(<8+65>)	
	Cinkota			
		Ostoros út		
<b>Nyomvonal hossza összesen:</b>				<b>7,9 km</b>

A Pillangó utcai megállóhely után kezd el emelkedni a főpálya, majd a metrókiágazás az Örs vezér tere állomást már magasvezetésben éri el. A meglévő metró végállomás elbontásra kerül, helyette új épül magasvezetésben a Sugár és az Árkád bevasárlóközpont között. Az Örs vezér tere – Körvasút között a teljes szakasz +1 szinten (kb. 6,5 m magasan) halad. Az Örs vezér tere felett egy acélszerkezetű gerendahíd épül, az állomás a magasban kialakított műtárgyon helyezkedik majd el. Rákosfalva állomás szintén magasvezetésben, szélső peronos kialakítással épül. A szakasz a Szentmihályi utat felülről keresztezi, majd 40,0 %-os eséssel ér le a felszínre a Körvasútig azért, hogy azt már alulról keresztezze. Az Egyenes utca állomás már felszínen van, innentől Cinkota felé a nyomvonal a 125+89 hm. szelvényt követően bukik a térszín alá, felül nyitott U-keretben éri el Sashalom, Thököly út megállóhelyet. Innen kéregvezetésben halad tovább Mátyásföld, Jókai Mór utca megállóhelyig. A kéregvezetésű szakasz magassági vonalvezetése követi a felszínt, az útátvezetéseknel és megálló környezetében zárt, a köztes vonali szakaszokon felül nyitott U-keretben.

A Jókai Mór utcát követően rohamosan emelkedve érkezik ismét a felszínre, közvetlenül Mátyásföld, Erzsébetliget megállóhely előtt, helyszínrájzilag továbbra is a jelenlegi HÉV nyomvonalon. A megállóhely a szakasz magaspontja is egyben. Innen Cinkota állomásig – közel a jelenlegi HÉV nyomvonalon – folyamatosan esik a pálya. A Sarjú utcai műtárgyat követő kiágazás után következik Cinkota állomás. A vágánykapcsolatok után a nyomvonal emelkedővel csatlakozik a következő, meglévő szakaszhoz. A Gödöllői HÉV vonal hektométer szelvényezése újraindul a 168+86 (<0+00>) hm szelvénytől.

A tervezési szakaszon a peronok egyenes pályaszakaszok mellett, szélsőperonos kialakítással helyezkednek el (kivéve Cinkota), a járművek padlószintjével összhangban lévő peronmagassággal.

A kéregvezetésű szakasz végig nyitott U-keretben tervezett, az alábbi szakaszok, útkeresztezések kivételével, melyek csak részben nyitottak, vagy zárt kéregalagúti pályaszakaszok:

- 127+58 – 128+08 Sárgarózsa utca, Pirosrózsa utca átvezetés zárt kéregalagút
- 132+15 – 134+37 Sashalom, Thököly út állomási műtárgy kivételével felül zárt kéregalagút
- 134+37 – 137+68 részben nyitott U-keret, kerékpárúttal a HÉV pálya fölött
- 137+68 – 138+19 Batsányi János u. keresztezése, zárt kéregalagút
- 142+38 – 142+48 kerékpárút átvezetés, zárt kéregalagút
- 143+06 – 148+26 Mátyásföld Jókai megálló, zárt kéregalagút
- 149+74 – 149+99 Baross G. u. átvezetés zárt kéregalagút

A zárt szakaszokon a kitámasztó gerendák fölé födém szerkezet nyúlik be, így lehetővé téve az útátvezetéseket.

## Életvédelmi kerítés

A felszíni metróüzem miatt 2 méter magas és az átmászást megakadályozó életvédelmi kerítést alakítanak ki.

## Állomások, peronok

### 1. Pillangó utca

A Pillangó utca állomásnál a meglévő/megmaradó bal oldali peront részben átalakítják, hogy az új járműveknek szükséges 120 m hasznos hossz kialakuljon, illetve az átlépési távolság az előírásoknak megfeleljen.

### 2. Örs vezér tere

Az Örs vezér tere állomás szélsőperonos kialakítású, magasvezetésben a jelenlegi HÉV végállomás fölött, annak gyakorlatilag a teljes keresztmetszetét lefedve kerül elhelyezésre. A peronok szélessége a mozgólépcsők és liftek figyelembevételével 8,3 m széles, hasznos hosszuk 120 m, magasságuk sk+110 cm.

### 3. Rákosfalva

Szélsőperonos állomás a közút mellett, annak északi oldalán a meglévő HÉV nyomvonalán, a +1 szintben lesz kialakítva 120 m hasznos peronhosszal, 3 m hasznos peronszélességgel és peronlefedéssel, melyhez kapcsolódik egy-egy gyalogos lejárati. A peronok gyalogos megközelítése felszínről liftek és mozgólépcsők segítségével lehetséges.

Az állomás keleti végében építendő műtárgyban kerülnek elhelyezésre a metróüzem szükséges forgalmi ügyeleti helységei ~300 nm alapterületen.

### 4. Egyenes utcai lakótelep

A megálló a közút mellett, annak északi oldalán a meglévő HÉV nyomvonalán, felszínen, 120 m hosszú szélsőperonos kialakítással, 3 m hasznos peronszélességgel sk+110 cm magassággal épül. A peronok két oldalról rámpákon keresztül közelíthetők meg a térszínről. A peronok nyugati végén aluljáró létesül, ezzel biztosítva a kapcsolatot a két peron között. Innen a peronok lépcsőn keresztül közelíthetők meg. A peronok teljes hosszán és a rámpákon egységes megjelenésű esővédő tető kerül kiépítésre.

### 5. Sashalom, Thököly út

Szélsőperonos, kéreg alatti megállóhely, 120 m hasznos peronhosszal, 3 m hasznos peronszélességgel, sk+110 cm peronmagassággal. A Sashalom, Thököly út állomás egy, felülről részben nyitott kéreg alatti kialakítású megállóhely, vízszintes ferde kiosztású támasztógerendákkal, keleti és nyugati végein kijáratokkal, galériával.

A felülről nyitott megálló-kialakítása lehetőséget ad az állomási gépi szellőztetés elhagyása és a természetes fény lejuttatása a peronokra. A peronok eső elleni védelmének érdekében, a zárófödém kivágása csak a vasúti pálya felett lehetséges.

### 6. Mátyásföld, Jókai Mór utca

Szélsőperonos, kéreg alatti megállóhely, 120 m hasznos peronhosszal, 3 m hasznos peronszélességgel, sk+110 cm peronmagassággal. A keleti oldali kijárat galériás, egy felszíni

épülettel, míg a nyugati oldali kijáratnál a bal vágányról közvetlenül a felszíni épületbe lehet feljutni, a jobb oldali vágányról, pedig a Kerepesi út déli oldalán elhelyezkedő fogadóépületbe.

### 7. Mátyásföld, Erzsébetliget

Szélsőperonos, felszíni megállóhely, 120 m hasznos peronhosszal, 3 m hasznos peronszélességgel, sk+110 cm peronmagassággal. A peronok a nyugati végükön aluljáróhoz – lépcső és lift - kapcsolódó rámpákon keresztül, keleti végükön gyalogos felüljáróról közelíthetők meg lépcsők segítségével. A peronok teljes hosszán és a rámpákon egységes megjelenésű esővédő tető kerül kiépítésre.

### 8. Cinkota

Az állomás betétjárati végállomás, itt található a Cinkotai járműtelep. Az állomás 4 vágányú, két középperonnal. Az I -II vágányok közötti peron hasznos hossza 120 m, a III – IV. vágányok közötti peron 2x54 m.

## A kapcsolódó létesítmények alapadatai és volumene

### Műtárgyak

Műtárgy	hm. szelvényezés szerinti hely
Örs vezér tere átvezetés	102+81-105+92
Örs vezér tere állomás	105+92
Örs vezér tere - Rákosfalva felülvezetett pálya	107+00 112+10
Rákosfalva állomási műtárgy	112+10 – 113+20
Rákosfalva állomás – Szentmihályi út felülvezetett pálya	113+20 – 118+20
Szentmihályi út – Egyenes utca rámpa, támfal	118+20 – 119+80
Egyenes utca nyugati gyalogos aluljáró	120+22
Egyenes utca keleti gyalogos aluljáró	122+59
Vonali műtárgy 1.	125+89-132+48
Thököly út megállóhely	132+72
Vonali műtárgy 2.	133+99-144+10
Jókai M. utca megállóhely	144+42
Vonali műtárgy 3.	145+85-153+80
Erzsébetliget megállóhely aluljáró	153+34
Erzsébetliget megállóhely felüljáró és támfalak	156+39
Demeter u. gyalogos aluljáró	160+39
Sarjú u. HÉV felüljáró	161+70
Szilas patak hídja	164+23
Cinkota állomás gyalogos és kerékpáros aluljáró	170+16
Ostoros út közúti felüljáró	<3+53> (jobb vasúti v.)

### Útépítési beavatkozások

Útépítés	beavatkozás jellege
<b>Rákosfalva megállóhely – Dömsödi utca közötti szakasz</b>	
Kerepesi út	pályaelhúzás, középsziget építés, 2x2 sáv útépítés
Szentmihályi úti felüljáró	2x1 sáv útépítés
Rákos-patak melletti kerékpárút	kerékpárút építés

<b>Dömsödi utca csomópont – Bognár utca; Sashalmi sétány – Lillafüred utca</b>	
Kerepesi út – Veres Péter út	2x2 sáv, pályaelhúzás, buszmegálló létesítés
Thököly úti megállóhely, parkoló	szintbeni csomópont, sávszélesítés
Veres Péter szervízút 01-02	2x1 sáv + kerékpárút építés
Kerékpárút 01-02-es szakasza	kerékpárút építés
<b>Bodnár utca – Sarjú út csomópont (Veres Péter út); Lillafüred utca – Sarjú út csomópont</b>	
Veres Péter út	pályaelhúzás, új közúti kapcsolat kialakítása
Szervízút-03-04	2x1 sáv útkorrekció
Parkoló 1	új út és parkoló létesítés
Sarjú út	2x1 sáv, pályaelhúzás
<b>Cinkota állomás</b>	
Szabadföldi út	2x1 sáv, pályaelhúzás
Vidámvásár utca	új közúti csomópont, pályaelhúzás
Ostoros úti felüljáró	2x1 sáv, gyalogos-kerékpáros út kialakítás
P+R parkoló, autóbusz végállomás	új csomópont

### **P+R parkolók**

Új P+R parkolók elhelyezésére kerül sor Sashalom, Thököly út mellett meglévő iparterületen belül 196 férőhelyes, illetve a Jókai Mór utcánál 66 (+meglévő 48 db) férőhellyel és Cinkotánál 145 férőhellyel.

### **Vízvezetés**

A projekt tartalmazza a vasúti pálya, valamint az utak, parkoló felületek víztelenítése érdekében új szivárgó rendszer, vízvezető árkok, gravitációs csatorna és szikkasztós csapadékvíz tározók kiépítését is.

### **Transzformátor alállomások**

Egy darab 10 MW-os új áramátalakító telepítése szükséges a Szentmihályi út nyugati, a vasúti pálya északi oldalán 6 db kítáp cellával, 2600 A-es megszakítókkal, a szükséges infrastruktúrával.

A létesülő transzformátorok olajmentes, ún. száraz transzformátorok lesznek, melyek szigetelése epoxigyanta-kvarchomok keverékből áll. Ez az anyag a tekercseket karbantartásmentessé, nedvesség biztossá, nehezen éghetővé és önkioltóvá teszi.

### **Az érintett közművek és a szükséges kiváltás hossza**

<b>Közmű</b>	<b>Beavatkozási helyszín</b>	<b>Tervezett beavatkozás</b>
<b>Csatornázás</b>		
120/150 PB1 ktéb egyesített rendszerű Kerepesi főgyűjtő csatorna	Kerepesi út	kiváltás 360 m
Vezér utcai 60/90t b egyesített rendszerű gyűjtő csatorna	vágánykeresztelés	védelembe helyezés 50 m
DN 400 b csatorna	Rákosfalva állomás keleti aluljáró	kiváltás, 40 m

DN 300 b csapadékvíz csatorna	Rákosfalva megállóhely	kiváltás 200 m
DN 500 b csatorna		megszüntetés, 125 m
Szentmihályi út tengelyében futó 80/120t/téb főgyűjtő	Szentmihályi úti felüljáró támfalas rámpa	kiváltás 115 m
Szolnoki utca – Cziráki utca kereszteződésében lévő DN 800 b csapadékcsonna	Egyenes utcai megállóhely	kiváltás 40m
50/75 t/b egyesített rendszerű csatorna		kiváltás 55 m
DN 400 kgpvc csatorna	Thököly út	átvezetés biztosítása 50 m
DN 500 b szennyvízcsatorna	Szilas-patak híd	védelembe helyezés, csatlakoztatás DN 1000 b csatornához 110 m
két DN 400 b szennyvízcsatorna	Cinkota állomás gyalogos aluljáró	kiváltás 30 m
DN 500 kgpvc szennyvízcsatorna	Ostoros úti közúti felüljáró	töréspont kiigazítás 60 m
Szárnyaskerekék út - Strand kert utca vonalán haladó DN 500 kgpvc szennyvízcsatorna		korrekció 100 m
DN 500 kgpvc szennyvízcsatorna		kiváltás 115 m
A DN 500 pvc szennyvízcsatorna	Cinkota járműtelep	kiváltás 350 m
DN300pvc csatorna		kiváltás 130 m
<b>Vízellátás</b>		
DN 600 öv ivóvíz gerincvezeték	Kerepesi út, majd a Veres Péter út	kiváltás 111+40 - 124+00, 125+60-148+40 hm sz.ig (össz.: 3540 m)
<b>Gázellátás</b>		
DN200	109+35 – 119+15	kiváltás össz. 300 m
DN 300	116+95 – 118+25	kiváltás 130 m
<b>Távhő vezeték</b>		
DN 400/560	112+80, 117+55	kiváltás 250 m

#### 4. A létesítmény hatásterülete

##### Zajvédelmi hatásterület:

A tervezett beruházás zajterhelése a *környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól* szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet] 6. § (1) bekezdés a) és e), a (2) bekezdés a) pontja, valamint a (3) bekezdés előírásai szerint került meghatározásra.

A háttérterhelés számítás eredményeiből megállapítható, hogy a környezeti zajforrás vélelmezett hatásterületén, a tervezett (vizsgált) zajforrás működése nélkül, de a forrás típusának megfelelő zajterhelés jellemzően legalább 10 dB-lel alacsonyabb, mint a határérték.

A közvetett hatásterület az ideiglenes építési, kivitelezési időszakban, a munkaterületek mentén:

<b>Földmunka (nagyobb volumenű) munkafázis</b>		
Védőtávolság nappal (6:00-22:00)	98,70 méter	Az a terület, ahol teljesül a zajvédelmi határérték nappal.
Hatásterület nappal (6:00-22:00)	285,30 méter	Az a terület, ahol teljesül a zajvédelmi határérték -10 dB nappal.
<b>Földmunka (kisebb volumenű:) munkafázis</b>		
Védőtávolság nappal (6:00-22:00)	76,80 méter	Az a terület, ahol teljesül a zajvédelmi határérték nappal.
Hatásterület nappal (6:00-22:00)	220,30 méter	Az a terület, ahol teljesül a zajvédelmi határérték -10 dB nappal.
<b>Sínek fektetése munkafázis</b>		
Védőtávolság nappal (6:00-22:00)	88,30 méter	Az a terület, ahol teljesül a zajvédelmi határérték nappal.
Hatásterület nappal (6:00-22:00)	254,60 méter	Az a terület, ahol teljesül a zajvédelmi határérték -10 dB nappal.
<b>Aszfaltozás munkafázis</b>		
Védőtávolság nappal (6:00-22:00)	97,50 méter	Az a terület, ahol teljesül a zajvédelmi határérték nappal.
Hatásterület nappal (6:00-22:00)	277,10 méter	Az a terület, ahol teljesül a zajvédelmi határérték -10 dB nappal.

Az építéshez kapcsolódó szállítás esetén a megközelítő utak mentén a szállítási tevékenység nem okoz 3 dB-nél nagyobb mértékű járulékos zajterhelés változást, tehát zajvédelmi szempontú hatásterület nem határolható le.

#### **Levegővédelmi hatásterület:**

A Dokumentációban közölt adatok szerint a létesítmény közvetlen hatásterülete az építkezés ideje alatt a PM<sub>10</sub> légszennyező anyag kibocsátás tekintetében a legnagyobb, amely – a nagyobb volumenű földmunkák végzésekor – a diffúz forrás körül 690 méter távolságban határolható le.

Az építéshez kapcsolódó szállítási tevékenységek (beleértve a pótló buszok közlekedését is) közvetlen hatásterülete az NO<sub>x</sub> légszennyező komponens esetében a legnagyobb, amely 7 méter távolságban határozható meg, így a jelenlegi állapothoz képest 3 méterrel növekedik.

A tevékenység hatásterülete az üzemeltetés ideje alatt – mivel a vasúti pálya villamosított – nem értelmezhető.

#### **Táj- és természetvédelmi szempontból:**

A közvetlen hatásterület a ténylegesen igénybe vett, az építési munkálatokkal érintett terület, a tervezett beruházás kisajátítási területében állapítható meg.



## II. KÖRNYEZETVÉDELMI ELŐÍRÁSOK

### 1. Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

- 1.1. Az építési munkák végzése során jó minőségű, funkcionálisan újszerű, alacsony zaj és rezgés teljesítményű munkagépeket, szállítójárműveket és berendezéseket kell használni, kerülni kell a már szerkezetiileg kikopott, magasabb zaj és rezgés teljesítményű eszközök használatát.
- 1.2. Az építési technológia kiválasztása során előnyben kell részesíteni a környezetét kevésbé terhelő, kisebb zajterheléssel járó eljárásokat.
- 1.3. A szállítási útvonalakat úgy kell kijelölni, hogy a szállítási forgalom okozta járulékos zaj és rezgés terhelés minél kisebb mértékben terhelje a védendő környezetet.
- 1.4. Az építkezést és anyagszállítást lehetőség szerint hétköznapokon a nappali (6:00 – 22:00) közötti időben kell megvalósítani.
- 1.5. A munkaterületen a munkagépek és szállítójárművek haladási sebessége 15 km/óra lehet.
- 1.6. Az építési munkákra vonatkozóan az organizációs terv ismeretében az építési engedélyezési tervek részeként környezetvédelmi tervet kell készíteni, melyben igazolni kell 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] 2. mellékletében a szállítási forgalom vonatkozásában a 3. mellékletben előírt határértékek teljesülését.  
Az építés idejére a szállítási útvonalat úgy kell kijelölni, hogy az építési terület környezetében lévő védendő létesítményeket minél kisebb közlekedési zajterhelés érje. A szállítási útvonalat helyszínrajzon beazonosítható módon be kell jelölni.  
**Határidő:** az építés engedély iránti kérelemnek az illetékes első fokú építésügyi hatósághoz történő benyújtásával egyidejűleg, a környezetvédelmi engedély ügyiratszámára való hivatkozással a **Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály** (a továbbiakban: Környezetvédelmi Hatóság, hulladékgazdálkodási hatáskörben: Hulladékgazdálkodási Hatóság, természetvédelmi hatáskörben: Természetvédelmi Hatóság) **részére kell benyújtani.**
- 1.7. A 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 2. számú melléklete szerinti **zajterhelési határértékek túllépésével érintett építőipari kivitelezési fázisok csak jogerős zajterhelési határérték betartása alóli felmentés és túllépési engedély birtokában végezhető.** A zajterhelési határérték betartása alóli **felmentési és túllépési engedély kérelmet a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól** szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet] 13. § (2) bekezdése szerinti tartalmi követelményeknek megfelelő dokumentáció benyújtásával **kell kezdeményezni a Környezetvédelmi Hatóságnál.**
- 1.8. A környezet állapotának rögzítésére és folyamatos figyelemmel kísérésére a megvalósulási időszakban az alábbi monitoring pontokban kell **zajméréseket** végezni:

**1. monitoring pont:** Budapest XIV. kerület, Sztatina utca 154/b (40400/28 hrsz.)

**2. monitoring pont:** Budapest XVI. kerület, Kerepesi út 202.(100102 hrsz.)

**3. monitoring pont:** Budapest XVI. kerület, Thököly út 1. (100711 hrsz.)

**4. monitoring pont:** Budapest XVI. kerület, Veres Péter út 140. (106525 hrsz.)

**5. monitoring pont:** Budapest XVI. kerület, Szabadföldi út 4. (116217 hrsz.)

A kijelölt vizsgálati pontokban az építkezés megkezdése előtt alapállapotban, az építés alatt a legnagyobb zajhatással járó munkafolyamat alatt vagy legnagyobb szállítási kapacitás mellett, illetve a beruházás megvalósulását követően az üzembe helyezés után közlekedési zajméréseket el kell végezni. Minden mérésnél a forgalmi adatok rögzítése is szükséges. Az épületben tartózkodó emberekre ható rezgésterhelés mérését az MSZ 18163-2:1998. számú szabvány szerint kell elvégezni.

**Határidő:** A mérésekről készült vizsgálati jegyzőkönyveket a környezetvédelmi engedély ügyiratszámának meghivatkozásával a mérést követő 30 napon belül be kell nyújtani a Környezetvédelmi Hatósághoz.

- 1.9. A létesítmény forgalomba helyezését írásban be kell jelenteni a Környezetvédelmi Hatóságnak.
- 1.10. A forgalomba helyezést követő 30. és 60. napok között **zajméréseket** kell végezni annak vizsgálatára, hogy a létesítmény környezetében elhelyezkedő épületek védendő homlokzatai előtt 2 m-re a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. mellékletében szereplő zajterhelési határértékek, illetve a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 4. § (5) bekezdésének b) pontja szerinti követelmények teljesülnek.

**Határidő:** A mérésekről készített dokumentációt Környezetvédelmi Hatósághoz kell benyújtani a tárgyi létesítmény forgalomba helyezését követő 90. napig.

- 1.11. A környezet állapotának rögzítésére és folyamatos figyelemmel kísérésére a megvalósulási időszakban az alábbi monitoring pontokban kell **rezgésméréseket** végezni:

---

1. monitoring pont: Budapest XIV. kerület, Zalán utca 37. (39221/60 hrsz.)

2. monitoring pont: Budapest XVI. kerület, Kerepesi út 202. (100102 hrsz.)

---

3. monitoring pont: Budapest XVI. kerület, Veres Peter út 8. (101629 hrsz.)

4. monitoring pont: Budapest XVI. kerület, Lila utca 6. (115992 hrsz.)

---

A kijelölt vizsgálati pontokban az építkezés megkezdése előtt alapállapotban, az építés alatt (folyamatosan, amikor a vizsgálati pont előtt rezgés kibocsátással járó munkavégzés történik), illetve a beruházás megvalósulását követően az üzembe helyezés után a rezgésméréseket, és a közlekedési rezgésméréseket el kell végezni. Minden mérésnél a forgalmi adatok rögzítése is szükséges. Az épületben tartózkodó emberekre ható rezgésterhelés mérését az MSZ 18163-2:1998. számú szabvány szerint kell elvégezni.

**Határidő:** A mérésekről készült vizsgálati jegyzőkönyveket a környezetvédelmi engedély ügyiratszámának meghivatkozásával a mérést követő 30 napon belül be kell nyújtani a Környezetvédelmi Hatósághoz.

- 1.12. Tárgyi létesítmény forgalomba helyezését követő 30. és 90. napok között **rezgésméréseket** kell végezni 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. A rezgésmérések alapján készült szakvéleményben kell bemutatni, hogy a tárgyi beruházással érintett védendő épületekben a megnövekedett forgalomtól származó épületen belüli, emberre ható rezgés teljesíti-e a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 5. melléklete szerinti rezgésterhelési határértékeket.

**Határidő:** A mérésekről készített dokumentációt Környezetvédelmi Hatósághoz kell benyújtani a tárgyi létesítmény forgalomba helyezését követő 120. napon belül.

1.13. **A beruházás során a zaj és rezgés határértékre csökkentése érdekében az alábbiak szerinti zaj- és rezgésvédelmi intézkedéseket kell megvalósítani:**

**1.13.1. Zajvédőfal építése**

Oldal	Fal jele	Kezdő szevény [hm.sz.]	Végszelvény [hm.sz.]	Hossz[m]	Magasság sk+ [m]
Bal	B97	97+58	102+10	450	2,0
Bal	B118	118+73	122+45	372	5,0
Bal	B122	122+45	126+36	390	6,0
Bal	B127	127+14	127+59	45	3,0
Bal	B128	128+08	132+15	407	3,0
Jobb	J128	128+05	132+12	407	3,0
Bal	B132	132+48	134+00	151	3,0
Jobb	J132	132+45	132+97	151	3,0
Bal	B134	134+37	137+68	330	3,0
Jobb	J134	134+33	137+65	330	3,0
Bal	B138	138+19	142+38	419	3,0
Jobb	J138	138+16	142+35	419	3,0
Bal	B148	148+15	149+62	147	3,0
Jobb	J148	148+12	149+59	147	3,0
Bal	B149	149+86	161+67	1167	5,0
Jobb	J149	149+83	163+60	1360	5,0
Jobb	J165	165+14	167+67	252	5,0
Bal	B167	167+50	171+99	447	3,0
Jobb	J167	167+67	171+99	494	3,0
Jobb	J172	172+59	<8+65>	467	6,0
Bal	B<5>	<4+99>	<8+65>	365	6,0

**A közúti zajárnyékoló falakkal szemben támasztott akusztikai követelmények:**

- Hangelnyelési kategória: e-UT 03.07.47:2021. sz. Ütügyi Műszaki Előírás szerinti A4 kategória
- Léghanggátlási kategória: e-UT 03.07.47:2021. sz. Ütügyi Műszaki Előírás szerinti B3 kategória

**1.13.2. Hídműtárgy fedése**

Az Örs vezér téri hídműtárgyat a Fehér úttól kezdődően keleti irányba fedni szükséges, a 105+00 - 118+73 hm. szelvények között.

**1.13.3. Rezgésvédelmi határértékek betartása érdekében, a vágányokba beépítendő rezgésvédelmi intézkedések és rezgéscsillapítások**

Beavatkozás határai *						
Kezdőpont		Végpont		Kezdőpont	Végpont	Rezgésvédelmi intézkedés *
EOV-X	EOV-Y	EOV-X	EOV-Y	hm szelvény	(bal pálya)	
239788,34	656010,43	239873,76	656520,31	97+58,00	102+75,00	nem szükséges
239873,76	656520,31	240177,19	658080,46	102+75,00	118+70,00	Sínvályús Edilon sínkörülönt és, vagy azzal egyenértékű
240177,19	658080,46	240215,49	658438,17	118+70,00	122+30,00	5 dB-es csillapítású betonalj papucs
240215,49	658438,17	240285,92	658791,25	122+30,00	125+90,00	10 dB-es csillapítású betonalj papucs
240285,92	658791,25	241079,32	661460,03	125+90,00	153+80,00	Edilon EBS magánaljas rendszer, vagy azzal egyenértékű
241079,32	661460,03	241409,33	662177,81	153+80,00	161+70,00	10 dB-es csillapítású betonalj papucs
241409,33	662177,81	241488,37	662350,58	161+70,00	163+60,00	5 dB-es csillapítású betonalj papucs
241488,37	662350,58	241572,41	662532,16	163+60,00	165+60,00	nem szükséges
241572,41	662532,16	241843,52	662952,25	165+60,00	<1+74>	5 dB-es csillapítású betonalj papucs

241843,52	662952,25	241894,63	663026,66	<1+74>	<2+64>	<1+74>
241894,63	663026,66	242041,11	663190,80	<2+64>	<4+84>	5 dB-es csillapítású betonalj papucs
242041,11	663190,80	242127,01	663283,11	<4+84>	<6+10>	15 dB-es csillapítású betonalj papucs
242127,01	663283,11	242290,09	663446,07	<6+10>	<8+40>	10 dB-es csillapítású betonalj papucs
* bal és jobb vágányokon egyaránt, több vágány esetén az átmenő fő bal és jobb vágányokon						

## 2. Levegővédelmi szempontból:

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

## 3. A földtani közeg védelme szempontjából:

- 3.1. A földtani közeg minősége nem veszélyeztethető. Az építés, 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.
- 3.2. Az építés során 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.
- 3.3. 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.

- 3.4. A földtani közeg szennyezettségének észlelése esetén a szükséges környezetvédelmi lépéseket haladéktalanul meg kell tenni, amelyeket a Környezetvédelmi Hatóságnak be kell jelenteni.

#### 4. Természetvédelmi szempontból:

- 4.1. Az építési munkálatok során védett és fokozottan védett fajok egyedi nem károsodhatnak.
- 4.2. Az építés során keletkező munkagödöröket reggelente ellenőrizni kell, az esetlegesen bekerült védett kisemlősöket, hullóket, kétéltűeket ki kell menteni és szabadon kell engedni.
- 4.3. **A munkálatok során esetlegesen szükségessé váló fa és cserje kivágást, valamint a patakparti növényzetirtást vegetációs időszakon kívül, valamint a madarak védelme érdekében a fészkelési időszakon kívül, szeptember 1. és március 1. között kell végezni.** Amennyiben ez műszakilag nem megoldható, a szükségessé váló növényzetirtást a védett fajok védelme érdekében az illetékességi terület szerint a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság szakembereivel előzetesen a helyszínen egyeztetni kell.
- 4.4. A nyomvonal által érintett vízfolyások (Rákos-patak, Szilas-patak) keresztezésekor olyan műtárgyat (ökológiai átjárókat) kell kialakítani, amely a vízhez kötődő fajok hosszirányú migrációját ne gátolja, a kétéltűek számára megfelelő szélességű átközlekedési lehetőséget biztosít a kis és nagyvízi meder mellett, továbbá figyelembe kell venni, hogy megfelelő szélességű száraz padka kialakításával a kisemlősök útpálya alatti átjutása is biztosított legyen.
- 4.5. A tervezett vízepítési munkák során a szükséges partbiztosítást mérnökbiológiai módszerek előtérbe helyezésével kell kialakítani. Kerülni kell az ökológiai folyosók és vízfolyások keresztezésekor az olyan műtárgyak használatát, amelyek a meder és töltés betonnal és térkövel történő burkolásával járnak, helyette Gabion vagy Reno-matrac alkalmazása javasolt.
- 4.6. Az invazív növényfajokat [pl.: bálványfa (*Ailanthus altissima*), fehér akác (*Robinia pseudo-acacia*), zöld juhar (*Acer negundo*), keskenylevelű ezüstfa (*Elaeagnus angustifolia*), ürömlevelű parlagfű (*Ambrosia artemisiifolia*), aranyvessző fajok (*Solidago sp.*), selyemkóró (*Asclepias syriaca*)] teljes mértékben vissza kell szorítani, visszatelepülésüket meg kell akadályozni. Ezért a földmozgatással érintett területeken a gyomosodást tisztító kaszálással kell visszaszorítani az első két évben legalább évi két alkalommal.
- 4.7. Nem kerülhet szénhidrogénnel szennyezett csapadékvíz a felszíni élővíz befogadókbá (Rákos- és Szilas-patak).

#### 5. **Budapest Főváros Kormányhivatala** (a továbbiakban: BFKH) **Népegészségügyi Főosztálya** (a továbbiakban: BFKH Népegészségügyi Osztály) **BP/FNEF/03310-3/2024. számú szakvéleménye alapján a gyógytényezőket érintő hatások szempontjából:**

- 5.1. „A dokumentációban megfogalmazott, a vízbázis - az érintett ásványvíz minőségű vízadó - védelmét szolgáló intézkedések megvalósítására, azok maradéktalan betartására, továbbá a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendeletben foglaltak betartására kiemelt figyelmet kell fordítani!

- 5.2. A vízbázisban bekövetkező bármilyen változás esetén, amely olyan mértékben terheli meg a vízbázist, hogy az a Budapest X. kerület B-170 OKK számú ásványvizes kút használatát érinti a Ficsór Autóház Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.-t, mint engedélyest, továbbá a BFKH-t haladéktalanul értesíteni kell.
- 5.3. Amennyiben a kivitelezés során bármilyen szennyezőanyag kerül a földtani közegbe, azt haladéktalanul el kell távolítani és meg kell akadályozni, hogy az a felszín alatti vízbe bejuthasson.”

**6. A BFKH Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Örökségvédelmi Osztály (a továbbiakban: BFKH Örökségvédelmi Osztály) BP/2604/00920-2/2024. számú szakvéleménye alapján kulturális örökségvédelmi szempontból:**

- 6.1. „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.**
- 6.2. **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.**
- 6.3. 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)
- a kulturális örökség védelméről szóló **2001. évi LXIV. törvényben** vagy más jogszabályban engedélyhez kötött tevékenységet a védetté nyilvánított vagy e törvény erejénél fogva védelem alatt álló kulturális örökségi elemen 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.”**

**7. A Hulladékgazdálkodási Hatóság PE/KTHF/34652-3/2024. számú állásfoglalása alapján hulladékgazdálkodási szempontból:**

- 7.1. „A kivitelezés és az üzemeltetés során keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékokat azonosító kód szerint be kell sorolni és a környezet veszélyeztetését kizáró módon, a további kezelés, hasznosítás elősegítése érdekében szelektíven kell gyűjteni. A hulladékok további kezelésre csak az adott típusú hulladéokra érvényes hulladékgazdálkodási vagy egységes környezethasználati engedéllyel rendelkező szervezetnek adhatók át, melyről a hulladék átadását megelőzően Környezethasználónak meg kell győződnie, továbbá a keletkező hulladékok kezelése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.
- 7.2. **A hulladékok további kezelésre csak az adott típusú hulladéokra érvényes hulladékgazdálkodási vagy egységes környezethasználati engedéllyel rendelkező szervezetnek adhatók át. A kezelési engedély meglétéről a hulladék átadását megelőzően Környezethasználónak meg kell győződnie.** A keletkező hulladékok kezelése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.
- 7.3. A kivitelezési munkálatok és a kapcsolódó építési tevékenységek végzése során az építési és bontási hulladékok kezelésének feltételeit meghatározó hatályos jogszabály előírásai szerint kell eljárni.
- 7.4. A kivitelezési munkálatok során keletkezett hulladékok megfelelő kezelését, elszállítását, hasznosítását, illetve ártalmatlanítását igazoló dokumentumokat (veszélyes hulladék esetén az „SZ”-jegyeket) be kell nyújtani a Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (a továbbiakban: Hulladékgazdálkodási Hatóság) részére.
- 7.5. A tevékenység végzése során keletkező hulladékok átmeneti gyűjtésének céljából létesítendő gyűjtőhely(ek) kialakításának meg kell felelnie a vonatkozó jogszabályban foglalt követelményeknek.
- 7.6. A hulladékok gyűjtőhelyeit egyértelműen jelölni kell. A gyűjtő edényzeteket azonosító címkével kell ellátni.
- 7.7. A keletkező hulladékok átmeneti gyűjtésének céljából **munkahelyi és/vagy üzemi gyűjtőhelyet** kell létesíteni és üzemeltetni. Üzemi gyűjtőhely létesítése esetén az üzemi gyűjtőhely üzemeltetési szabályzatát jóváhagyásra be kell nyújtani a Hulladékgazdálkodási Hatóság részére.
- 7.8. **A tevékenység során kitermelt földtani közeget a további felhasználás előtt vizsgálni kell.** A talajt vagy más természetes állapotában meglévő anyagot azok szennyezettsége esetén, illetve abban az esetben, ha azokat nem a kitermelés helyén használják fel, hulladéknak kell besorolni és kezeléséről hulladékbirtokosként gondoskodni kell.
- 7.9. **Feltöltésre, illetve visszatöltésre kizárólag hulladéknak nem minősülő tiszta ásványi anyag, illetve a 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 Környezethasználónak meg kell őriznie.**
- 7.10. A kivitelezési munkálatok, illetve az üzemeltetés során keletkező hulladékokról nyilvántartást kell vezetni és adatszolgáltatást teljesíteni a Hulladékgazdálkodási Hatóság részére.



7.11. A tevékenység során gondoskodni kell a hulladékképződés megelőzéséről, a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentéséről, a hulladék hasznosításáról, továbbá környezetkímélő ártalmatlanításáról.”

### III.

#### SZAKHATÓSÁGI ÁLLÁSFOGLALÁSOK

**A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály (a továbbiakban: FKI-KHO) 35100/8966-1/2024.ált. számú szakhatósági állásfoglalásában tárgyi létesítmény megvalósításához vízügyi és vízvédelmi szempontból az alábbiak szerint járult hozzá:**

„A Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (1016 Budapest, Mészáros u. 58/B.; a továbbiakban: Kérelmező Hatóság) szakhatósági megkeresésére a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály (a továbbiakban: FKI-KHO) az alábbi szakhatósági állásfoglalást adja:

Az Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány u. 5.; a továbbiakban: Kérelmező) meghatalmazása alapján a VIKÖTI Mérnök Iroda Kft. (6000 Kecskemét, Ceglédi út 2.) által összeállított, „Az M2-es metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése, valamint a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása tárgyú közlekedésfejlesztési projekt előkészítése” elnevezésű, V271/1 tervszámú dokumentációt (a továbbiakban: Dokumentáció)

**vízügyi és vízvédelmi szakhatóságként elfogadom, továbbá a Dokumentáció elbírálásához – az abban foglaltak alapján – az alábbi kikötésekkel hozzájárulok:**

1. A tevékenység (megvalósítás, üzemeltetés, felhagyás) 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 földtani közeg és a felszín alatti vizek minősége nem veszélyeztethető. A tevékenységek során be kell tartani a felszín alatti vizek védelméről szóló rendelet előírásait, és fokozott figyelmet kell fordítani arra, hogy a felszíni és a felszín alatti víz ne szennyeződjön.
3. A tervezett tevékenység (megvalósítás, üzemeltetés, felhagyás) nem okozhatja a térség talajvízviszonyainak káros megváltozását.
4. A tevékenységet (megvalósítás, üzemeltetés, felhagyás) a környezet szennyezését és károsítását kizáró módon úgy kell végezni, hogy a talaj, valamint a felszín alatti víz ne szennyeződjön, a felszín alatti víz, földtani közeg állapotában a tevékenység ne okozzon a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről szóló rendeletben megállapított (B) szennyezettségi határértékeket meghaladó minőségromlást.
5. A tevékenység során be kell tartani a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló rendelet előírásait.
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.

7. A felszíni és a felszín alatti vizekre potenciálisan veszélyes anyagokat tartalmazható 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.
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 a felszíni és felszín alatti vizek szennyeződhetőségének kizárására alkalmas gyűjtőedényben kell tárolni az elszállításig.
10. A munkagépek, gépjárművek használata során ügyelni kell arra, hogy azokból kenő és/vagy üzemanyag elfolyás, elcsöpögés ne történjen
11. A munkaterületen a járművek javítása, időszakos karbantartása, tisztítása nem végezhető. A munkagépek rendszeres karbantartásáról arra alkalmas telephelyen – a környezetszennyezés elkerülése érdekében – kell gondoskodni.
12. A tevékenység során üzemeltetett gépek esetében a biztonsági előírásokat be kell tartani, az üzemanyag, kenőanyag elfolyásokat, és ezáltal a felszíni és felszín alatti vizek szennyezését meg kell akadályozni. A gépek üzemanyaggal, kenőanyaggal történő ellátásakor csepegtést felfogó, megfelelő magasságú védőperemmel ellátott védőtálcát kell alkalmazni.
13. A munkaterületről elfolyó szennyeződhető csapadékvizek csak tisztítást követően vezethetők el.
14. Szennyeződhető csapadékvíz csak tisztítás után vezethető a befogadóba.
15. Szikkasztásra csak tiszta csapadékvíz kerülhet.
16. A beruházás során érintett vízfolyásokba bevezetett csapadékvizek minőségének meg kell felelni a vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól szóló rendeletben meghatározott határértékeknek.
17. A beruházás során érintett vízfolyások keresztezésére vonatkozóan a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló rendeletben foglaltakat maradéktalanul be kell tartani.
18. A parti sáv érintettségével kapcsolatban be kell tartani 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 rendeletben foglaltakat.
19. 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 be kell jelenteni az elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól szóló törvényben meghatározott kapcsolattartási módok valamelyikén, 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.
20. A beruházás során érintett vízfolyások medrét érintő beavatkozásokkal kapcsolatban meg kell kérni a területileg illetékes vízügyi igazgatóság vagyongazdálkodási/mederkezelési hozzájárulását.

**Felhívom a figyelmet, hogy:**

- Amennyiben a tervezett műtárgyak a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény alapján út műtárgy vagy a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény szerint a vasúti alépítmény részének tekinthetők; a beépítésük nem minősül a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Vgtv.) szerinti vízellátási létesítménynek, abban az esetben vízjogi szempontból nem engedélyköteles létesítmények.
- Amennyiben a tervezett zárt csapadékcatornák, árkok, surrantók nem minősülnek az előbbi pontban meghatározott út műtárgynak, abban az esetben megépítésük vízjogi létesítési engedély köteles tevékenység.
- Amennyiben a tervezett közműkiváltások nem érintik a víziközmű vízjogi engedélyben meghatározott ivóvíztermelésre és szennyvíztisztításra vonatkozó mértékadó kapacitását vagy a törzshálózat kapacitását és nyomvonalát, úgy a tervezett tevékenység bejelentés köteles tevékenységnek minősül.
- Amennyiben a tervezett közműkiváltások érintik a víziközmű vízjogi engedélyben meghatározott ivóvíztermelésre és szennyvíztisztításra vonatkozó mértékadó kapacitását vagy a törzshálózat kapacitását és nyomvonalát, úgy a tervezett tevékenység vízjogi engedély köteles tevékenységnek minősül.
- A csapadékvíz elvezetésére/elhelyezésére (szennyeződhető csapadékvizek szikkasztására) vonatkozó vízjogi létesítési/fennmaradási/üzemeltetési engedély kérelemhez a vonatkozó jogszabály szerint előírt tartalmú dokumentáción felül csatolni kell
  - a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet] 13. § (1) és (5) bekezdése alapján megállapított, formai és tartalmi követelményeknek megfelelő **elővizsgálati dokumentációt**,
  - monitoring tervet az alapállapot-vizsgálat eredményének és a későbbi, az üzemeltetés során fellépő hatások figyelembe vételével, amelynek tartalmaznia kell a tervezett monitoring pontok (kutak és/vagy mintavételi furatok) számát, helyét, kialakítását, üzemeltetési rendjét, vizsgált komponensek körét, gyakoriságát.
- A vízjogi létesítési engedély (szennyeződhető csapadékvíz-elvezetés és szikkasztás vonatkozásában) a vízjogi engedélyezési eljáráshoz szükséges dokumentáció tartalmáról szóló 41/2017. (XII. 29.) BM rendeletben meghatározott tartalmú engedélyezési dokumentáció és a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet] szerinti melléletek csatolásával,
  - az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 35. § (2) bekezdése,
  - az elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól szóló 2015. évi CCXXII. törvény 9. § (1) bekezdése és
  - a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Vgtv.) 33/G. § (1) bekezdésének figyelembevételével kérhető az FKI-KHO-tól.

Jelen szakhatósági állásfoglalással szemben önálló jogorvoslatnak helye nincs, az a határozat, illetve az eljárást megszüntető végzés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

\*

**A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35100/8187-3/2024.ált. számú szakhatósági állásfoglalásában tárgyi tevékenység végzéséhez az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettség szempontjából az alábbiak szerint kikötések nélkül hozzájárult.**

„A Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (1072 Budapest, nagy Diófa utca 10-12.; a továbbiakban: Hatóság) megkeresése alapján az Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány u. 5.) meghatalmazásából eljáró FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt. (1024 Budapest, Lövőház u. 37.) meghatalmazásából eljáró VIKÓTI Mérnök Iroda Kft. (6000 Kecskemét, Ceglédi út 2.) kérelmére az M2-es metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése, valamint a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása tárgyú közlekedésfejlesztési projekt „IV. b) Őrs vezér téri átvezetésének (Pillangó utca kiz. – Rákosfalva kiz.) és IV. c) Rákosfalva bez. – Cinkota bez. szakaszának létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati engedélyezési ügyben a környezetvédelmi engedély megadásához, **az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitétség szakkérdésével kapcsolatos katasztrófavédelmi szempontból**

#### **hozzájárulok.**

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

\*

A Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatósága Bányászati és Gázipari Főosztály Budapesti Bányafelügyeleti Osztály (a továbbiakban: Bányafelügyeleti Osztály) SZTFH-BANYASZ/7706-2/2024. számú végzésében a **tevékenység végzésének a földtani környezetre való hatásának vizsgálata az ásványi nyersanyag és a földtani közeg védelme szempontjára** vonatkozó szakhatósági eljárását megszüntette.

## **IV.**

### **EGYÉB ELŐÍRÁSOK**

- 1. A környezetvédelmi engedély a véglegessé válást követően 2039. szeptember 30. napjáig érvényes.**
- Az engedély érvényességi idejének meghosszabbítása a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 11. § (3) bekezdése szerint teljes körű környezetvédelmi felülvizsgálati dokumentáció benyújtásával kérelmezhető.
- Az engedélyezéskor vizsgált körülmények jelentős megváltozását, illetve tervezett jelentős megváltoztatását, továbbá a tulajdonosváltozást – 15 napon belül, írásban – be kell jelenteni a Környezetvédelmi Hatóságnak. Felhívom a figyelmét, hogy ezen változások a környezetvédelmi engedély módosítását vonják maguk után.
- Az engedély módosítására, visszavonására a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (8) bekezdése megfelelően irányadó. A módosítás történhet hivatalból vagy kérelemre, ha az engedélyezéskor fennálló feltételek megváltozása az engedély visszavonását nem teszi szükségessé.
- A környezetvédelmi engedély más jogszabályokban előírt egyéb hatósági engedélyek vagy hozzájárulások megszerzése alól **nem mentesít.**
- A Környezethasználó a jelen engedélyben foglalt követelménytől való eltérés vagy a szennyezőanyagok kibocsátására vonatkozó határérték-túllépés észlelése esetén az eltérés észlelését követő 8 órán belül tájékoztatja a Környezetvédelmi Hatóságot.
- A Környezethasználónak haladéktalanul értesítenie kell a Környezetvédelmi Hatóság ügyeleti szolgálatát (tel.: **06 30/200-9561**) bármilyen, a környezetet érintő rendkívüli esemény, talaj- és talajvíz szennyeződés esetén, valamint a megtett intézkedésekről és azok eredményéről.
- Szennyezés észlelése esetén, annak megszüntetéséről a Környezethasználónak, vagy a szennyezés okozójának a Környezetvédelmi Hatóság jóváhagyásával intézkednie kell.

V.  
JOGKÖVETKEZMÉNYEK

1. A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26. § (1) és (5) bekezdései alapján: amennyiben a Környezethasználó környezetveszélyeztetést vagy -szennyezést okoz, vagy a jelen határozatban foglaltaknak nem tesz eleget, a környezetvédelmi hatóság a tevékenységet
  - korlátozhatja,
  - felfüggesztheti,
  - megtilthatja, vagy
  - a környezetvédelmi engedélyt visszavonhatja;
  - és a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26. § (3) bekezdése szerint a Környezethasználót a tevékenység környezetre való veszélyességétől függően ötvenezer-százezer forint/nap összegű bírság megfizetésére kötelezi.
2. A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26. § (4) bekezdése szerint 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.
3. Fenti előírások határidőre történő önkéntes teljesítésének elmaradása esetén az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 132. § - 134. §-ban foglaltak alkalmazásának van helye.

\*

**Egyidejűleg megállapítom, hogy tárgyi eljárásban igazgatási szolgáltatási díj fizetési kötelezettség nem áll fenn, ezért a Meghatalmazott által megfizetett 750 000 Ft igazgatási szolgáltatási díj visszautalásáról rendelkezem.**

*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. melléklet 3.1.7. pontja **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségűvé nyilvánította a tárgyi környezetvédelmi hatósági engedélyezési eljárást.**

A határozat a közléssel véglegessé válik, fellebbezésnek nincs helye. A határozat ellen a közléstől számított 30 napon belül közigazgatási per indítható a Pest Vármegyei Kormányhivatalnál előterjesztett, de a Fővárosi Törvényszékhez címzett keresetlevél benyújtásával. A perben a jogi képviselőt kötelező.

A keresetlevélben azonnali jogvédelem kérhető. Azonnali jogvédelem keretében kérhető a halasztó hatály elrendelése. A halasztó hatály elrendelése esetén közigazgatási cselekmény nem hajtható végre, annak alapján jogosultság nem gyakorolható és egyéb módon sem hatályosulhat.

Természetes személy a keresetlevelet elektronikus úton vagy papír alapon **(Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály – 1016 Budapest, Mészáros utca 58/B.)** is benyújthatja.

Az elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól szóló 2015. évi CCXXII. törvény 9. §-ában meghatározottak elektronikus úton nyújthatják be a keresetlevelet. A jogi képviselővel eljáró ügyfél csak elektronikus úton nyújthatja be a keresetlevelet.

**Elektronikus úton a keresetet csak e-Papír üzenetküldő alkalmazás útján lehet benyújtani, amely az alábbi elektronikus felületen található: „<https://epapir.gov.hu>”.**

Az ügyfélként eljáró gazdálkodó szervezet illetve az ügyfél jogi képviselője elektronikus ügyintézésre köteles. A képviselő elektronikus kapcsolattartás esetén a keresetlevél mellékleteként csatolja az elektronikus okiratként rendelkezésre álló vagy az általa digitalizált meghatalmazást, kivéve, ha a képviselő meghatalmazása a rendelkezési nyilvántartásban szerepel.

A közigazgatási per illetéke 30 000 Ft, azonban a feleket vagyoni és jövedelmi viszonyaikra tekintet nélkül illetékfeljegyzési jog illeti meg.

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

## INDOKOLÁS

A Meghatalmazott benyújtotta a tárgyi eljárás lefolytatására vonatkozó kérelmet és Dokumentációt a Környezetvédelmi Hatósághoz.

---

Tárgyi beruházás a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet **3. mellékletének 86. „Vasúti pálya (...) b) helyi vasúthálózat elemei (magasvasút, kéregvasút, metró, helyi érdekű vasút, villamos, és különleges pályával rendelkező vasút, kivéve a sífelvonót”** pontjába sorolható.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (5) értelmében 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.

Tárgyi beruházás esetén a Meghatalmazott környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatását kérte.

A fentiek alapján a Környezetvédelmi Hatóság a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerint 2024. május 21. napján környezeti hatásvizsgálati eljárást indított.

A Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy a tevékenységgel kapcsolatban országhatáron áttérjedő jelentős környezeti hatás bekövetkezése nem várható.

A Környezethasználó a Budapest és az agglomeráció fejlesztésével összefüggő állami feladatokról, valamint egyes fejlesztések megvalósításáról, továbbá egyes törvényeknek a Magyarország filmszakmai támogatási programjáról szóló SA.50768 számú Európai Bizottsági határozattal összefüggő módosításáról szóló 2018. évi XLIX. törvény 3. § (1) és (2) bekezdése szerint tárgyi eljárásban szolgáltatási díj fizetésére nem kötelezett.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdése értelmében, a Környezetvédelmi Hatóság eljárásában a tevékenység telepítési helye szerinti település, a fővárosban a kerület (a továbbiakban együtt: település) önkormányzata ügyfélnek minősül, aki a Környezetvédelmi Hatóság által megküldött kérelem és mellékletei tekintetében a kézhezvételtől számított 15 napon belül nyilatkozhat.

Fentiekre való tekintettel, a Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/34222-4/2024. számon értesítette a beruházással érintett Budapest Főváros X. kerület Kőbányai, Budapest Főváros XVI. kerületi és Budapest Főváros XIV. kerület Zuglói Önkormányzatait az eljárás megindításáról.

A Környezetvédelmi Hatósághoz a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdésében megjelölt időponton belül észrevétel nem érkezett, azonban Budapest Főváros XIV. kerület Zuglói Önkormányzat Jegyzője a Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/34222-6/2024. számú megkeresésére 1/10859-5/2024. számon adott nyilatkozatában észrevétel jellegű megállapításokat is tett, melyben a tervezett beruházás megvalósításához és továbbtervezéséhez tanácsol megoldásokat (az épületek előzetes állapotfelmérése, statikai vizsgálatok elvégzése, légvezetékek kiváltása, új kerékpárút kialakítása stb.), a közlekedési-forgalmi viszonyok átrendeződésére, valamint a területrendezések elvégzésére hívja fel a figyelmet.

A Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy a fenti észrevételben foglaltak nagy része nem érinti a hatáskörét, a zaj- és rezgésvédelemre vonatkozó megállapításokat jelen határozat indokoló részében részletezettek szerint vizsgálta. Továbbá a beruházás megvalósításához mind a létesítés, mind az üzemeltetés tekintetében szükséges zaj- és rezgésvédelemre vonatkozó előírásokat, feltételeket jelen határozat rendelkező részében előírta.

A válaszokat a beruházó, mint Környezethasználó kompetens megadni, a projekt megvalósítására vonatkozó, a *budapesti elővárosi gyorsvasúti vonalak (HÉV) egységes rendszerben történő fejlesztéséről* szóló 1565/2018 (XI. 10.) Korm. határozat szerint kiírt tervezési feltételek alapján, ezért a Budapest Főváros XIV. kerület Zuglói Önkormányzat Jegyzője által 1/10859-5/2024. számon adott nyilatkozatában tett észrevételre a válasz kialakítása érdekében a Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/34222-27/2024. számú végzésében tényállás tisztázására szólította fel a Környezethasználót, aki a meghatározott határidőn belül megadta válaszait, melyeket a Környezetvédelmi Hatóság a honlapján az észrevétellel együtt közzétett. Az észrevétel a megkeresésekre adott jegyzői válaszközlés teljes terjedelmében megtalálható

A Környezethasználó az észrevételre adott válaszában megfogalmazottakat (pl.: a továbbtervezéshez javasolt előírásokat) a Környezetvédelmi Hatóság a hatályos jogszabályi keretek között vehette figyelembe.

A Környezetvédelmi Hatóság a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 8. § (1) és (2) bekezdése szerint a hivatalában és a honlapján közzétette az eljárás megindításáról szóló közleményt, továbbá a vonatkozó iratokat – közhírré tétel céljából – megküldte a tervezett tevékenység helye szerinti Budapest Főváros X. kerület Kőbányai, Budapest Főváros XVI. kerületi és Budapest Főváros XIV. kerület Zuglói Önkormányzatok Jegyzői részére.

A Környezetvédelmi Hatóság a fenti közleményben tájékoztatást adott arról, hogy az eljárás során a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (1) és (6) bekezdései szerint tartandó közmeghallgatást a 9. § (11) bekezdése alapján az érintettek személyes megjelenése nélkül tartja meg és egyben tájékoztatást adott arról is, hogy az érintett nyilvánosság észrevételeit és kérdéseit 2024. június 20. napjáig írásban teheti meg a [zoldhatosag@pest.gov.hu](mailto:zoldhatosag@pest.gov.hu) címen, vagy megküldhetik postai úton a 1016 Budapest, Mészáros utca 58/B. címre.

Továbbá tájékoztatást adott arról is, hogy a benyújtott Dokumentáció elérésével kapcsolatban a Környezetvédelmi Hatóságnál, valamint Budapest Főváros X. kerület Kőbánya, Budapest Főváros XIV. kerület Zuglói, valamint Budapest Főváros XVI. kerület Önkormányzatainál lehet érdeklődni.

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat jegyzője KVO/1206-7/2024. számú, Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat jegyzője 16/218-209/2024. számú, Budapest Főváros XIV. kerület Zugló Önkormányzat jegyzője pedig a Környezetvédelmi Hatóságnál PE/KTHF/34222-28/2024. számon érkezett levelében tájékoztatta a Környezetvédelmi Hatóságot arról, hogy az eljárás megindításáról és a közmeghallgatásról szóló hirdetmények kifüggesztése megtörtént, illetve a közhírré tétel időpontjáról, helyéről, valamint a vonatkozó iratokba való betekintési lehetőség módjáról.

A Környezetvédelmi Hatósághoz a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (8) bekezdésében megjelölt időponton belül az érintett lakosok/nyilvánosság részéről észrevétel nem érkezett.

A Környezetvédelmi Hatóság - figyelemmel az Ákr. 55. § (1) bekezdésében foglaltakra - megkereste 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 valamint az 1. melléklet 9. pont 2., 3. és 4. alpontjai alapján az ügyben érintett szakhatóságokat.

**Az FKI-KHO 35100/8966-1/2024.ált. számú szakhatósági állásfoglalását az alábbiakkal indokolta:**

*„Kérelmező Hatóság PE/KTHF/34222-7/2024. 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 szerint az M2 metró és a gödöllői HÉV összekötését tervezik. A Dokumentációban több tervverzió megvalósíthatóságát is vizsgálták, azonban az eltérő nyomvonal esetén a vízügyi-vízvédelmi szakkérdések nem változnak.*

*A tervezett vasútvonalon szintbeni, magas és mélyvezetésű pályaszakaszok is létesülnének a tervek szerint.*

*A 99+55 hm szelvénytől kezdődően új szivárgó rendszert építenek ki, a tervezett új tároló vágányok és az új próbavágány mentén is. A 102+72 hm szelvénytől kezdődően a hídpálya vízelvezetésére a vágányok alá, a hídpályába épített gravitációs csatorna szolgál. A híd nyugati felére hulló csapadékvíz a Kerepesi út déli oldalán húzódó egyesített rendszerű csatorna tudja befogadni.*



A 118+70 szelvénynél véget ér a hídszerkezet. Innentől a vasúti pálya alatt, a két vágány között szivárgó rendszer biztosítja a pálya víztelenítését. A szivárgók kivezetése szakaszonként történik, déli irányba a Kerepesi út mentén lévő csapadécsatornába. A 111+00 hm szelvénytől a csapadékvizeket szivárgókkal/vízelvezető árkokkal gyűjtik össze, olajfogó műtárgyakkal előtisztítják és továbbítják a közeli felszíni vízfolyásokba, mint befogadóba. Felszíni befogadók: a Rákos-patak és a Szilas-patak, mindkettő a Duna folyamba torkollik.

A Caprera-patak cinkotai HÉV járműtelep alatt zárt szelvényben kerül átvezetésre, majd a járműtelep nyugati oldalán bukkan ismét a felszínre és kiépített betonmederben ömlik a Szilas-patakba.

A nyomvonal két vízfolyást keresztez:

- Rákos-patak (118+85 hm szelvénynél, itt még magasvezetésben van a pálya): a patak mederszelvénye kibővítésre kerül, de a medret és a vízteret közvetlenül nem érintik.
- Szilas-patak (164+23 hm szelvénynél, híd műtárggyal): Mátyásföld alsó és Cinkota állomások között a meglévő vasúti (HÉV) híd mellett egy újabb híd építése várható, de a medret és a vízteret közvetlenül nem érintik

A tervezett P+R parkolók csapadékvizeit víznyelőkkel gyűjtik össze, olajfogó betétekkel előtisztítják és újonnan létesítendő szikkasztós csapadékvíz tározókba vezetik. Az útszakaszok víztelenítését a jelenlegi rendszerhez igazítva csapadécsatornákkal fogják megoldani, amik a meglévő szikkasztó árkokba vezetnek. A felszíni nyílt vágány esetén a vízelvezetést szivárgók létesítésével oldják meg.

Az állomások üzemi területeiről származó kommunális szennyvíz közcsatornára jut. Valamennyi állomáson, ahol a szennyvizek befogadóba juttatása gravitációsan nem lehetséges, főát-emelőket, átemelő szivattyúkat terveznek. A fekáliás szennyvizek átemelésére műanyag tartályos átemelőket telepítenek. Az alagútba bejutó csapadékvizek, szivárgó vizek elvezetésére csurgalékvíz átemelőket tervezik.

Az alagútban összegyűlő szivárgó vizek előtisztítás után a Rákos-patakba kerülnek elvezetésre.

A vizsgált nyomvonal az 1-9 Közép-Duna alegységet érinti és a következő vízfolyásokat keresztezi: a Rákos-patakot és Szilas-patakot. Az árvízi fenyegetettség mértéke a területen mérsékelt. Belvizeknek nem kitett terület.

A tervezett vasút a meglévő csapadékvíz- és szennyvízelvezető hálózatot több helyen érinti, amelyek kiváltását tervezik. A csatornák többnyire a Kerepesi út déli oldalán haladó főgyűjtőbe csatlakoznak. A tervezett nyomvonal érinti a meglévő vízellátó hálózatot is, a Kerepesi úton több szakaszon is kiváltásra kerül sor.

A Dokumentáció szerint a normál működés az érintett vonalszakaszokon nem fog érdemi hatást gyakorolni a földtani közegre és felszín alatti vizekre, mivel kizárólag villamos üzemű vontatás és személyszállítás valósul meg; másrészt szennyezőanyag elhelyezése, továbbá közvetett vagy közvetlen bevezetése nem valósul meg a működés során. A szennyeződhető csapadékvizek olajfogó berendezésen keresztül történő tisztítása által szennyeződés várhatóan a tervezett P+R parkolók esetében sem fog a felszín alatti közegekbe bekerülni.

A tervezett kéregvasúti szakasz felszín alatti vízáramlásra gyakorolt hatása érdekében a Dokumentációhoz mellékeltek az FTR 2000 Kft. által készített hidrodinamikai modellezést. A tervezett kéregvasúti szakasz 9-10 méteres mélységig húzódó, hidraulikai szempontból vízzárónak tekinthető. A talajvízáramlást véges elemes módszerekkel, kétdimenziós, stacionárius modell segítségével szimulálták.

A modellezés alapján az alábbi megállapítások tehetők:

- Az Őrs Vezér tere vonalában a nyomvonal északi oldala mentén mintegy 0,25 méteres vízszintesítés, a déli oldala mentén pedig 0,15 méteres vízszintnövekedés történik.
- A Veres Péter út – Talpfa utca kereszteződésénél kialakítandó felszín alatti műtárgy vonalában, a Sashalmi vonalszakasz északi oldala mentén mintegy 0,4 méteres vízszint csökkenés, a déli oldala mentén pedig 0,35 méteres vízszintemelkedés várható.

Azaz összességében megállapítható, hogy a tervezett műtárgyak hatása a felszín alatti víz áramlására vonatkoztatva viszonylag korlátozott, így várhatóan káros hatást nem gyakorolnak.

Fent leírtak alapján megállapítom, hogy a vízügyi és vízvédelmi szakhatósági hatáskörben vizsgálandó szakkérdéseket megvizsgáltam, a rendelkező részben tett kikötéseim maradéktalan betartása mellett a tevékenység ellen vízügyi és vízvédelmi szempontból kifogást nem emelek.

---

Tárgyi munkálatok a Vgtv. 1. számú melléklet 12. (a) pontja alapján meghatározott **nagyvízi medret nem érintenek**, valamint a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjarta 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 [a továbbiakban: 83/2014. (III.14.) Korm. rendelet] 1. § 11. pontja alapján meghatározott **parti sávot érinthetnek**.

A tervezési terület a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerint kijelölt **vízbázist nem érint**.

A terület szennyeződéserőssége a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 7. §-a és a 2. számú melléklet szerint, valamint a 7. § (4) bekezdésében meghatározott 1:100.000 méretarányú országos érzékenységi térkép alapján a felszín alatti víz állapota szempontjából **érzékeny terület**.

Az élővízbe vezethető csapadékvizek minőségét a vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól szóló 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet 2. számú melléklete határozza meg.

A 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 felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet] 4. § (1) bekezdése szerint: a felszíni víztest jó állapotának eléréséhez és fenntartásához a vízhasználó (ide értve a kibocsátót is) köteles hozzájárulni.

A 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 13. § (1) bekezdésének b) és c) pontja alapján „szennyező anyag földtani közegbe történő közvetlen bevezetése és a felszín alatti vízbe történő közvetett bevezetése, beleértve az időszakos vízfolyásokba történő bevezetést is **engedélyköteles tevékenység**”.

A 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 5. § (1) bekezdése alapján

„(1) Tilos a felszíni vizekbe, illetve azok medrébe bármilyen halmazállapotú, vízszennyezést okozó anyagot juttatni, az engedélyezett vízilétesítményen bevezetett

a) határértéknek megfelelő,

b) határérték alatti

e rendelet alapján engedélyezett kibocsátások kivételével.”

A parti sáv használatára vonatkozó előírást a 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet 2. §-a figyelembe vételével tettem.

A 219/2004 (VII.21). Korm. rendelet 19. § (1) bekezdése szerint az üzemeltető az általa okozott szennyezést, illetve károsodást a vízvédelmi hatóságnak köteles bejelenteni, illetve a vizek állapotának azonnali beavatkozást igénylő környezetkárosodása esetén köteles megkezdeni a kárelhárítást a környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendeletben foglaltaknak megfelelően.

A Vgtv. 28/A § (1) bekezdés alapján:

„A jogszabály által 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 vízilétesítmény és vízimunka fogalmát a Vgtv. 1. számú melléklet 25. és 26. pontja határozza meg.

A 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet alapján lefolytatandó eljáráshoz szükséges kérelmek összeállításánál a 41/2017. (XII. 29.) BM rendeletben foglaltakat kell figyelembe venni. Az elővizsgálati dokumentáció formai és tartalmi követelményeit a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 4. számú melléklete határozza meg.

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 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet és a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet figyelembe vételével történt.

Szakhatósági állásfoglalásom az Ákr. 55. §-án alapul. Az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján a szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

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 alapján tárgyi szakhatósági eljárás nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű.

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.”

**A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35100/8187-3/2024.ált. számú szakhatósági állásfoglalásában tárgyi tevékenység végzéséhez az ipari balesetek és a természeti katasztrófáknak való kitettség szempontból előírás nélkül hozzájárult, melyet az alábbiakkal indokolt:**

„(...) A kérelemre indult környezeti hatásvizsgálat ügyben a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály, mint engedélyező hatóság 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 első körben megállapította, hogy az nem tartalmazta a szakhatósági eljárás lefolytatásához szükséges kritériumokat:

1. A dokumentum 2.13.1. pontjában felsorolt veszélyes üzemnél a készítő nem megfelelően sorolta be és részletezte a beruházás környezetében lévő valamennyi veszélyes üzemet, azok profilját/tevékenységét továbbá azok az érintett kerülethez fűződő szolgáltatásait kapcsolatait. Ezen felül nem kerültek felsorolásra a nyilvános dokumentációkból elérhető a telephelyeken jelenlévő veszélyes anyagok és azok mennyiségei.
2. A dokumentum 2.13.1 pontjában felsorolt veszélyes üzemnél a készítő nem bizonyította, hogy a beruházás környezetében lévő veszélyes üzemeknek a biztonsági dokumentációkban megjelölt hatásterületei és a veszélyességi övezetei által nem érintett a beruházás.

Ezen tényezők hiányában a Hatóság 2024.06.27-én iratcsatolás bemutatására kötelezte a készítőt, aki a hiánypótlást a 2.13.1 fejezet szükséges adatokkal, térképekkel kiegészített verziójának bemutatásával 2024.07.04-én teljesítette.

A másodkörben benyújtott iratok alapján Hatóság megállapította, hogy az tartalmazta a szakhatósági eljárás lefolytatásához szükséges kritériumokat.

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 Nyrt., ERECO Zrt., Richter Gedeon Vegyészeti Gyár Nyrt., valamint a Xellia Gyógyszerészeti Kft. vonatkozásában.

- 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; 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. és XIX. kerületre vonatkozó katasztrófavédelmi osztályba sorolást (I. osztály) valamint a XVI. kerületre vonatkozó katasztrófavédelmi osztályba sorolást (II. osztály) 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 a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (3) bekezdése, valamint az ugyanezen rendelet 5. melléklet II. pontjában foglalt táblázat 5. 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."

**A Bányafelügyeleti Osztály SZTFH-BANYASZI/7706-2/2024. számú, az eljárást megszüntető tartalmú végzését az alábbiakkal indokolta:**

„A Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály a tárgyi környezetvédelmi eljárása során szakhatóságként megkereste a Bányafelügyeletet. A Bányafelügyelet a beérkezett dokumentációk, valamint saját nyilvántartásai alapján az alábbiakat állapította meg:

- A tárgyi terület nem felszínmozgás-veszélyes.
- A tárgyi területen bányatelek, nyilvántartott ásványvagyon nincs.

A fentiek alapján az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. táblázat 20. pontjában foglalt szakhatóság bevonására vonatkozó feltételek nem teljesülnek, ezért a Bányafelügyelet hatáskörének hiányát állapította meg, és az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 17. §-a alapján a rendelkező rész szerint döntött.

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. § által előírt, 2. számú melléklet 5. pontja szerinti 23 000 Ft igazgatási szolgáltatási díjat befizette.

A Bányafelügyelet hatáskörét az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. táblázat 20. pontja állapítja meg. Illetékessége a bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény 43.§ (1) bekezdésén alapul. A jogorvoslati tájékoztatóban foglaltakat az Ákr. 55. § (4) bekezdése írja elő.”

A Környezetvédelmi Hatóság az eljárás során közreműködő szakhatóságok állásfoglalásait és azok indokolását az Ákr. 81. § (1) bekezdés alapján foglalta a határozatba. A szakhatóságok állásfoglalása ellen az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján önálló jogorvoslatnak nincs helye, az a határozat elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

A Környezetvédelmi Hatóság az Ákr. 25. § (1) bekezdésének b) pontjára figyelemmel - a tervezett tevékenység helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozásával, valamint a településrendezési eszközökkel való összhangja megállapítása érdekében PE/KTHF/34222-6/2024. számon megkereste a jegyzőket.

---

**Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat jegyzője ÉO/600-3/2024. számú levelében az alábbi tájékoztatást adta:**

„ A 2024. május 22-én kelt, hivatkozott számú megkeresése alapján az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 25. § (1) bekezdése alapján az alábbi nyilatkozatot adom. 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 nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánította a tárgyi környezetvédelmi hatósági eljárást.

Nyilatkozatom kizárólag Budapest Főváros X. kerület Kőbánya közigazgatási területére vonatkozik. Nyilatkozatomat a megkeresés mellékleteként megküldött, a VIKÖTI Mérnök Iroda Kft. szakági tervező (1519 Budapest, Pf.: 241.) által 2024. május hónapban készített, V271/1 munkaszámú, „Az M2-es metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése, valamint a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása tárgyú közlekedésfejlesztési projekt előkészítése” megnevezésű tanulmányterv alapján adom.

A benyújtott dokumentáció hivatalos térképmásolatot nem tartalmazott, a nyomvonalrajz alapján vélelmezhető, hogy a tervezett beruházás és tevékenység a közhiteles ingatlan-nyilvántartás alapján a Budapest X. kerület, 39206/33, (39208), (39209) és a (39217/3) helyrajzi számú ingatlanokat érinti. Az érintett ingatlanokra vonatkozóan 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 1. és 2. szelvénye alapján a 39206/33 helyrajzi számú ingatlan két építési övezetbe tartozik, egyrészt a beépítésre szánt területek, különleges területek között K-Közl jelű, közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló területen belül K-Közl/5 jelű építési övezetbe, másrészt a beépítésre szánt területek, különleges területek között K-Közl/Vt-M-3 jelű többszintes területfelhasználással érintett területek megnevezésű építési övezetbe tartozik. A (39208) és a (39217/3) helyrajzi számú ingatlanok a beépítésre nem szánt területek, közlekedési területek között KÖu-2 jelű, I. rendű főút területe megnevezésű övezetbe, a (39209) helyrajzi számú ingatlan pedig a beépítésre nem szánt területek, közlekedési területek között KÖu-3 jelű, II. rendű főút területe megnevezésű övezetbe tartozik.

A KÖKÉSZ 47. § (2a) bekezdése értelmében a K-Közl/5 építési övezet területe a közösségi közlekedési járműtelep és karbantartótelep, a metró felszíni pályaterületei, iroda, raktár, szolgálati lakás és szállás, legfeljebb 1000 m<sup>2</sup> bruttó szintterületű kiskereskedelmi rendeltetés, illetve annak építménye elhelyezésére szolgál.

A KÖKÉSZ 47/C. § (1) bekezdése értelmében a többszintes területfelhasználással érintett területen az építési övezet területe a közösségi közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgál, valamint az általános szintterületi mutató 2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> feletti mértékében kizárólag:

- a) kiskereskedelmi, szolgáltató,
- b) hitéleti, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális,
- c) kulturális,
- d) igazgatási, iroda, valamint
- e) személygépjármű-parkoló

rendeltetés, illetve annak építménye helyezhető el.

A KÖKÉSZ 47/C. § (2b) bekezdése értelmében a K-Közl/Vt-M-2 és K-Közl/Vt-M-3 építési övezet területén a közösségi közlekedés üzemi építménye, iroda és kiskereskedelmi rendeltetés, illetve annak építménye helyezhető el.

A KÖKÉSZ 50. § (1) bekezdése értelmében a KÖu-2 övezet az I. rendű főútvonalak, ezek szervízútjai, csomópontjai, műtárgyai, csapadékvíz-elvezető rendszere, valamint parkoló, kerékpáros- és gyalogosinfrastruktúra-elem, közúti-vasúti pálya, közmű és hírközlési építmény, valamint zöldfelületi elem elhelyezésére szolgál.

A KÖKÉSZ 51. § (1) bekezdése értelmében a KÖu-3 övezet a II. rendű főútvonalak, ezek szervízútjai, csomópontjai, műtárgyai, csapadékvíz-elvezető rendszere, valamint parkoló, kerékpáros- és gyalogosinfrastruktúra-elem, közúti-vasúti pálya, iparvágány, közmű és hírközlési építmény, valamint zöldfelületi elem elhelyezésére szolgál.

A KÖKÉSZ 1. melléklet I. Szabályozási terv – a szabályozás alap-, másod és tájékoztató elemei megnevezésű Szabályozási Tervének 2. szelvénye alapján a 39206/33 helyrajzi számú ingatlanon a K-Közl/5 és a K-Közl/Vt-M-3 jelű építési övezeten belül is kijelölt építési hely jelölés van övezeti határral elválasztva, valamint az ingatlan Fehér út- Őrs vezér tere felé eső oldalán szabályozási vonal helyezkedik el.

A KÖKÉSZ 2. mellékletének 17. táblázatában a 5. sor alapján a K-Közl/5 jelű építési övezet szabályozási határértékei a következők. (...)

A KÖKÉSZ 2. mellékletének 20. táblázatában a 6. sor alapján a K-Közl/Vt-M-3 jelű építési övezet szabályozási határértékei a következők. (...)

A KÖKÉSZ 1. melléklet I. Szabályozási terv – a szabályozás alap-, másod és tájékoztató elemei megnevezésű Szabályozási Tervének 2. szelvénye alapján a (39217/3) helyrajzi számú ingatlanon meglévő településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonal jelölés van.

A KÖKÉSZ 1. melléklet I. Szabályozási terv – a szabályozás alap-, másod és tájékoztató elemei megnevezésű Szabályozási Tervének 2. szelvénye alapján a (39208) helyrajzi számú ingatlanon megtartandó szerkezeti jelentőségű fasor helyezkedik el.

A KÖKÉSZ 15. § (1) bekezdése értelmében a Szabályozási Terven „Megtartandó fasor” és „Megtartandó, szerkezeti jelentőségű fasor” jellel jelölt szakaszon a fasor megtartandó, illetve kiegészítendő.

A KÖKÉSZ 1. melléklet II. Szabályozási terv – a szabályozás védelmi, korlátozási és kötelezettségi elemei megnevezésű Védelmi és korlátozási tervének 1. szelvénye alapján a 39206/33 helyrajzi számú ingatlan potenciónalis talajszennyezett területnek, nyilvántartott régészeti lelőhelynek és műemléki környezet területének minősül, valamint metróvonal meglévő védelmi zónájával érintett.

A KÖKÉSZ 13. § (5) és (6) bekezdése értelmében az 1. melléklet 2. pontjában meghatározott szabályozási terven „Potenciálisan talajszennyezett terület” jellel jelölt területen az építési és bontási tevékenység megkezdése előtt a tényleges talajszennyezettséget feltáró állapotvizsgálatot kell végezni. Az 1. melléklet 2. pontjában meghatározott szabályozási terven „Potenciálisan talajszennyezett terület” jellel jelölt területen rendeltetésváltozás csak abban az esetben történhet, ha külön jogszabály szerinti kármentesítést igénylő szennyeződés nem található a területen, vagy a külön jogszabály szerinti hatósági előírások teljesültek.

A KÖKÉSZ 1. melléklet II. Szabályozási terv – a szabályozás védelmi, korlátozási és kötelezettségi elemei megnevezésű Védelmi és korlátozási tervének 1. szelvénye alapján a (39208), a (39209) és a (39217/3) helyrajzi számú ingatlanokon metróvonal tervezett védelmi zónája jelölés látható. A 39206/33, a (39208) és a (39217/3) helyrajzi számú ingatlanokon gyorsvasút tervezett nyomvonala jelölés van. A 39206/33, a (39208), a (39209) és a (39217/3) helyrajzi számú ingatlanok karsztos területnek minősülnek.

A KÖKÉSZ 13. § (1) bekezdése értelmében az 1. melléklet 2. pontjában meghatározott szabályozási terven „Karsztos terület” jellel jelölt területen közterületi gépjármű-tárolóhely számára víz- és légáteresztő burkolat nem alkalmazható.

**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 tervezett tevékenység – a KÖKÉSZ fenti előírásainak betartása és figyelembevétele esetén – összhangban van a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással és a helyi településrendezési eszközökkel. (...)**

**Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat jegyzője 1/9709-2/2024. számú levelében az alábbi tájékoztatást adta:**

„Az Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány u. 5.) meghatalmazása alapján a FÖMTERV mérnöki és Tervező Zrt. (1024 Budapest, Lövház u. 37) meghatalmazásából eljáró VIKÖTI Mérnök Iroda Kft. (6000 Kecskemét, Ceglédi út 2.) kérelmére indított eljárásban a Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály PE/KTHF/34222-6/2024 számú megkeresésére „az M2-es metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése, valamint a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása tárgyú közlekedésfejlesztési projekt”

IV. b) Örs vezér téri átvezetésének (Pillangó utca kiz. – Rákosfalva kiz.) és IV. c) Rákosfalva bez. – Cikóta bez. szakaszának létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárásban benyújtott tervdokumentációt megvizsgálva az alábbiakban nyilatkozom:



- A Cinkotai HÉV- állomásnál, a Szabadföld- Ostoros út kereszteződés kiváltásával létrejövő új nyomvonal, nem szerepel a Budapest Főváros XVI. Kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének a kerületi építési szabályzatáról szóló 21/2018.(VII. 6.) számú önkormányzati rendelet (továbbiakban: KÉSZ) 1. számú mellékletét képező szabályozási tervlapon, továbbá a nyomvonal ezen szakasza Zkp/XVII/3 – zöldterület közpark övezetet is érint.

- A Thököly utcai P+R parkoló nem a tervezett területtel szerepel a KÉSZ szabályozási tervlapján. Fentiekhez a KÉSZ módosítása szükséges, illetve a zöldterület közpark övezetből - a tárgyi projekthez felhasznált területet - kérjük ugyanezen övezet besorolással máshol biztosítani.

- A Sashalom és Rákosszentmihály határán álló Budapesti út és József utca kereszteződésében álló első világháborús Trianon emlékmű áthelyezése szükséges.

A fentiek figyelembevételével a tervezett tevékenység a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással, valamint a KÉSZ-ben foglalt előírásokkal - mint a helyi településrendezési eszközzel, korábban leírtakon kívül összhangban van.”

**Budapest Főváros XIV. kerület Zuglói Önkormányzat jegyzője 1/10896-5/2024. számú levelében az alábbi tájékoztatást adta:**

„Az M2-es metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése, valamint a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása tárgyú közlekedésfejlesztési projekt” IV. b) Örs vezér téri átvezetésének (Pillangó utca kiz. – Rákosfalva kiz.) és IV. c) Rákosfalva bez. – Cinkota bez. szakaszának létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárása ügyében küldött PE/KTHF/34222-6/2024 számú megkeresésére – **a vasútvonal Budapest XIV. kerületét érintő szakaszára vonatkozóan** – az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény. 25. § (1) bekezdése alapján **az alábbi nyilatkozatot adom:** Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségűvé nyilvánította a tárgyi környezetvédelmi hatósági engedélyezési eljárást.

A hatásvizsgálati dokumentációval kapcsolatban az alábbiakat állapítottam meg:

Budapest Főváros XIV. Kerület Zuglói Önkormányzata Képviselő-testületének Zuglói építési szabályzatáról szóló 11/2021. (III.26.) önkormányzati rendelete (a továbbiakban: ZÉSZ) védelmi és korlátozási tervlapja a hatásvizsgálati dokumentációban megjelölt nyomvonalon „tervezett gyorsvasút felszín alatt” jelölést tartalmaz.

A **Pillangó utca és az Örs vezér tere állomás között** az M2 metróvonal Budapest X. kerület területén halad, a XIV. kerületi épületektől viszonylag távol (85-90 méter távolságra halad). A Kerepesi úti (fővárosi védelem alatt álló) lakótelep látványát nem befolyásolja, csak az Örs vezér terén átvezető (kb. 6,50 méterre emelkedő) híd takarja ki az épületek látványát.

A Kerepesi út – Nagy Lajos király útja csomópontban a XIV. kerület területét az építés csak kis mértékben fogja érinteni, azonban ennek pontos kialakítása még a tervekben nem ismert.

Az **Örs vezér tere állomás** kb. 6,50 méter magasan, a jelenlegi HÉV állomás helyén kerülne kialakításra. A tervezés során figyelemmel kell lenni a Sugár és az Árkád bevásárlóközpontokat összekötő gyalogos hídra is (a különszintű gyalogos- és vasúti közlekedés biztosításával).

A tervezett állomás 10-15 méterre lenne a Sugár épületétől. Az áruháznak ablakai nyílnak a Kerepesi út irányába, erre tekintettel kell lenni a tervezés során.

Az építés a Sugár és a HÉV állomás közötti pavilionsort is érinti, azok bontása, egyben a teljes tér rendezése is szükségessé válik. A látványterveken a Gomba épülete nem szerepel, azonban – annak további fennmaradása esetén – a Gomba épülete és az új magasvasút egymáshoz viszonyított

elhelyezkedését, azok együttes megjelenését városképi szempontból is vizsgálni szükséges. (A ZÉSZ a Gomba épületének bővítéséhez építési helyet is jelöl.)

Az állomás építése a (31919/2) hrsz-ú, K-Közl/2 építési övezetbe, valamint a (39217/1) hrsz-ú, Kt-Kk övezetbe sorolt területet érinti.

A ZÉSZ 67. § (2) bekezdése szerint a K-Közl/2 építési övezet területén kizárólag közlekedési rendeltetés és az azt kiszolgáló kiegészítő rendeltetés, valamint kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, intézményi, kulturális és közösségi szórakoztató rendeltetés megengedett, ha az alaprendeltetést nem zavarja.

A ZÉSZ 71. § (1) bekezdése szerint a Kt-Kk övezet a kerületi jelentőségű közutak területe. Az övezet a forgalmi szerepet betöltő gyűjtőút és kiszolgáló (lakó) út, annak csomópontja, műtárgya, csapadékvíz-elvezető rendszere, valamint parkoló, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elem, közmű és hírközlési építmény, továbbá zöldfelületi elem elhelyezésére szolgál.

A ZÉSZ a (31919/2) hrsz-ú ingatlan érintő szabályozási előírásokat tartalmaz. A tervezett építmény a K-Közl/2 építési övezetben elhelyezhető (a Kt-Kk övezetben nem), de a ZÉSZ szabályozási tervlapja az építményeknek építési helyet nem jelöl.

A tervezett állomás közelében lévő Kerepesi út 90-98. számú lakóépület esetén a kilátás, benapozás csökken, továbbá a megnövekedett zaj- és rezgésterhelés várható, mely a lakások értékcsökkenését, az ott lakók életminőségének romlását eredményezi. Az épületnél előzetes állapotfelmérés, statikai vizsgálat is indokolt.

Az **Örs vezér tere és a Rákosfalva állomások között** a létesítmény a HÉV jelenlegi nyomvonalát követve magasvasútként futna tovább. Az érintett ingatlanok a ZÉSZ szerint KÖu-2 övezetben helyezkednek el.

A ZÉSZ 70. § (3) bekezdése szerint a KÖu-2 övezet az I. rendű főutak területe. Az övezet a főútvonalvonal, annak szervízútja, csomópontja, műtárgya, befogadóig kiépített csapadékvíz-elvezető rendszer, valamint kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elem, gyorsvasúti és közúti vasúti (villamos) pálya, közmű és hírközlési építmény, továbbá zöldfelületi elem elhelyezésére szolgál.

A ZÉSZ az új magasvasút nyomvonala mentén meglévő és tervezett településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala jelöléseket tartalmaz.

Kérjük, hogy a magasvasút tervezése során a kerékpárút megvalósíthatóságát is vegyék figyelembe.

Az érintett szakaszon több lakóépület is található, melyek közül a Kerepesi út 102-104. számú, és a Kerepesi út 118-122. számú épületek különösen közel, mindössze 8-9 méterre találhatók a magasvasút tervezett nyomvonalától.

A magasvasút mentén lévő épületeknél kilátás, benapozás, zaj és rezgés szempontjából is kedvezőtlen változás várható, mely az ingatlanok értékcsökkenését, az ott lakók életminőségének romlását eredményezi. Az érintett épületeknél előzetes állapotfelmérés és statikai vizsgálati is indokolt.

Az új **Rákosfalva állomás** kb. 400 méterrel nyugati irányba, a Kerepesi út 124. számú ingatlan elé átkerülne. Míg az állomás jelenlegi helyén (a Szentmihályi útnál) parkoló kialakítására is lehetőség volt, az állomás új helyén a parkolási lehetőségek jóval korlátozottabbak. A meglévő parkolók a Füredi úti lakótelep parkolási igényeit is csak szűkösen tudják kielégíteni. A kiszorgálni kívánt lakótelep nagysága indokoltá teszi a mikromobilitási eszközökkel való tervezést is (kerékpár, roller tárolási lehetősége).

Az állomás építése a 39218/2 hrsz-ú, KÖu-2 övezetbe, valamint a (39217/1) hrsz-ú, Kt-Kk övezetbe sorolt területet érinti. A tervezett építmény a KÖu-2 övezetben elhelyezhető (a Kt-Kk övezetben nem), de a ZÉSZ szabályozási tervlapja az építményeknek építési helyet nem jelöl.

A Szentmihályi útnál, a megszűnő állomás közelében lenne egy új transzformátor állomás, mellyel kapcsolatban a hatásvizsgálati anyag terveket nem tartalmaz.

A tervezés során fontosnak tartom, hogy a transzformátor állomás a városkép szempontjából is kedvező megjelenésű, a helyi előírásoknak minden tekintetben megfelelő építményben kerüljön elhelyezésre.

A **Rákosfalva állomás és a XIV.-XVI. kerületek határa között** a pálya szintén magasvasútként fut tovább, mely a Szentmihályi út keresztezését követően kezd lejteni (és a XVI. kerületben, az Egyenes utcai lakótelep megállóhelynél éri el a felszín). A lejtésben lévő vonalszakasz keresztezi a Rákos-patakot (felülről) és a Körvasutat (alulról).

A Szentmihályi út különszintű keresztezése a közúti közlekedés akadályozása nélkül teszi lehetővé a gyorsvasúti közlekedést, mely biztonsági szempontból is kedvezőbb a jelenlegi állapotnál.

A tervezés során figyelemmel kell lenni arra, hogy a Szentmihályi útnál a ZÉSZ védelmi és korlátozási tervlapja „Nagyközépnymású földgáz elosztóvezeték biztonsági övezete” jelölést tartalmaz.

A megküldött dokumentáció szerint „A Rákos-patak tekintetében a patak mederszelvénye is kibővítésre kerül, hogy egy gyalogos-kerékpáros út is elvezethető legyen még a híd alatt a mostani kiépítetlen kerékpárút helyén, ami a töltéskoronán fog vezetni, azonban ezek a beavatkozások a medret és a vízteret közvetlenül nem érintik.”

A ZÉSZ szerint a „tervezett településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala” – a dokumentációban foglaltaktól eltérően – Füredi utcától a Rákos-patak bal partján vezet, majd a Zalán utca – Ötvenes utca útvonalon éri el a Kerepesi úti meglévő gyalogos-kerékpáros utat.

A Rákos-patak (medrének, vízminőségének és élővilágának) megóvása érdekében csak olyan építési munkákat tartok elfogadhatónak, mely a Rákos-patakot csak a lehető legkisebb mértékben érinti. Mivel a kerékpárút a ZÉSZ szerint nem ezen az útvonalon haladna, emiatt nem tartom indokoltnak a patak mederszelvényének a kibővítését.

A Rákos-patak jobb partja közelében a 120 kV-os légvezetékes villamos energia főelosztó hálózat keresztezi a Kerepesi utat. A beruházással egyidejűleg indokolt lenne a légvezetéseket földkábelekkel kiváltani.

#### **Egyéb észrevételek:**

Budapest Főváros XIV. Kerület Zuglói Önkormányzata Képviselő-testületének Zuglói városképvédelméről szóló 10/2021. (III.26.) önkormányzati rendelete (a továbbiakban: ZVR) 6. melléklete alapján a projekt keretében szükséges a HÉV-pályától számított közel 200 m széles sávra, azaz a Nagy Lajos király útja –Füredi utca – Ond vezér útja –Szentmihályi út –Kerepesi út által határolt területre vonatkozó közterület-alakítási terv elkészítése és a közterületeket érintő forgalomtechnikai változások és rekonstrukciók megvalósítása. (A közterület-alakítási tervben a vasúti pálya és az állomások környezete kialakításának bemutatása szükséges.)

A vasútvonal XIV. kerületi szakaszának környezetében is indokolt lenne P+R parkoló kialakítása.

A zajvédelmet a vonal teljes hosszán indokoltnak tartom biztosítani.

Tájékoztatom, hogy a fent leírtak alapján a ZÉSZ módosítása szükséges. Önkormányzatunk a közeljövőben a ZÉSZ módosításának megindítását tervezi, ezért kérem, hogy az érintett területre vonatkozóan a tervező pontos adatokkal segítse a ZÉSZ módosítását, ehhez az elkészült terveket küldje meg.

Jelenleg folyamatban van a fővárosi településtervezés készítése, ezért javaslom, hogy a főváros főépítéssel is vegye fel a tervező a kapcsolatot.”

A Környezetvédelmi Hatóság a jegyzők fenti tájékoztatásait a döntése kiadásánál figyelembe vette.

A Környezetvédelmi Hatóság az eljárásba szakkérdés tekintetében bevont Hulladékgazdálkodási Hatóság PE/KTHF/34652-2/2024. számú állásfoglalása alapján – mivel a Dokumentáció nem tartalmazta a bontási munkálatok, valamint a megvalósítás, üzemelés és felhagyás során keletkező

hulladékok típusait és becsült mennyiségét, továbbá azok kezelésének, tárolásának körülményeit sem – PE/KTHF/34222-33/2024. számú végzésével hiánypótlásra szólította fel a Meghatalmazottat, melyet az a megadott határidőben teljesített.

Jelen ügyben az ügyintézési határidő a magyar építészetéről szóló 2023. évi C. törvény [a továbbiakban: 2023. évi C. törvény] 198. § (2) bekezdés a) pontja szerint 60 nap.

Az Ákr. 50. § (5) bekezdése szerint „(5) Az ügyintézési határidőbe nem számít be b) az ügyfél mulasztásának vagy késedelmének időtartama”.

A fentiek miatt a Környezetvédelmi Hatóság tárgyi ügyben az ügyintézési határidőbe nem számítja bele a PE/KTHF/34222-27/2024. és a PE/KTHF/34222-33/2024. számú végzésekben előírt tényállás tisztázás, illetve hiánypótlás teljesítéséig eltelt időszakot (7+7 nap), erről a Környezetvédelmi Hatóság a fenti végzéseiben tájékoztatást adott.

\*

A Dokumentáció alapján – mely a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. számú melléklete szerinti általános tartalmi követelményeken túl, tartalmazza a kumulatív hatások és a Víz Keretirányelv [az Európai Parlament és a Tanács a vízpolitika terén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról szóló 2000/60/EK (2000. október 23.) irányelve] vizsgálatát is – **a Környezetvédelmi Hatóság a tervezett tevékenység környezeti hatásaira vonatkozóan az alábbi, hatáskörét érintő megállapításokat, értékeléseket teszi:**

#### **Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:**

A Dokumentáció vizsgálati eredményei helyszíni méréseken, számításokon, irodalmi adatok áttekintéséből és az IMMI nevű német 22.07.2021 verziószámú szoftverrel történő modellezésen alapulnak.

#### Jelenlegi állapot

A terület legmeghatározóbb zajforrása a közúti források, ugyanakkor a HÉV vonal közelsége miatt a vasúti forrás is magas zajterhelést okoz.

A jelenlegi közlekedéstől származó eredő zajterhelés szinte minden ponton határérték feletti. A zajterhelés átlagosan 3-10 dB-lel haladja meg a vonatkozó határértékeket. Kizárólag a HÉV és M2 metróból eredő zajterhelés az Örs vezér tere – Egyenes utca között 1-2 dB-lel haladja meg a határértékeket eltekintve egy-két közeli ingatlantól, ahol 5-6 dB-lel. Ezen pontok településszerkezeti besorolása vegyes terület-nagyvárosias terület, tehát a vonatkozó határérték 65/55 dB. Ettől keletre azonban az övezeti besorolás kertvárosi lakóterület, tehát a vonatkozó határérték 60/50 dB. Ennek köszönhetően (közel ugyanakkora terhelés mellett) a határérték túllépések is nagyobbak (4-10 dB) a HÉV emissziójából eredően.

#### Építési zaj

A Pillangó utcai állomásnál meglévő/megmaradó bal oldali peront részben átalakítják. Az Örs vezér tere állomás szélsőperonos kialakítású, magasvezetésben a jelenlegi HÉV végállomás fölött, annak

gyakorlatilag a teljes keresztmetszetét lefedve kerül elhelyezésre. Rákosfalva állomás szélsőperonos, a meglévő HÉV nyomvonalán, a +1 szintben lesz kialakítva.

A peronok gyalogos megközelítése felszínről liftek és mozgólépcsők segítségével lehetséges. Egyenes utcai lakótelep megálló a közút mellett, annak északi oldalán a meglévő HÉV nyomvonalán, felszínen hosszú szélsőperonos kialakítással tervezett. A peronok nyugati végén aluljáró létesül, ezzel biztosítva a kapcsolatot a két peron között. Innen a peronok lépcsőn keresztül közelíthetők meg. A peronok teljes hosszán és a rámpákon egységes megjelenésű esővédő tető kerül kiépítésre. Sashalom, Thököly út szélsőperonos, kéreg alatti megállóhely. A Sashalom, Thököly út állomás egy, felülről részben nyitott kéreg alatti kialakítású megállóhely. A felülről nyitott megálló-kialakítása lehetőséget ad az állomási gépi szellőztetés elhagyása és a természetes fény lejuttatása a peronokra. Mátyásföld, Jókai Mór utca szélsőperonos, kéreg alatti megállóhely. Mátyásföld, Erzsébetliget szélsőperonos, felszíni megállóhely. Cinkota állomás betéjtárat végállomás, itt található a Cinkotai járműtelep.

A kéregvezetésű szakasz végig nyitott U- keretben tervezett, az alábbi szakaszok, útkeresztezések kivételével, melyek csak részben nyitottak, vagy zárt kéregalagúti pályaszakaszok:

- 127+58 – 128+08 Sárgarózsa utca, Pirosrózsa utca átvezetés zárt kéregalagút
- 132+15 – 134+37 Sashalom, Thököly út állomási műtárgy kivételével felül zárt kéregalagút
- 134+37 – 137+68 részben nyitott U-keret, kerékpárúttal a HÉV pálya fölött
- 137+68 – 138+19 Batsányi János u. keresztezése, zárt kéregalagút
- 142+38 – 142+48 kerékpárút átvezetés, zárt kéregalagút
- 143+06 – 148+26 Mátyásföld Jókai megálló, zárt kéregalagút
- 149+74 – 149+99 Baross G. u. átvezetés zárt kéregalagút

### Életvédelmi kerítés

A felszíni metróüzem sajátja és szükséges velejárója a teljes, harmadik sínnel érintett pályaszakasz kiemelt biztonsági védelme, 2 méter magas és az átmászást megakadályozó életvédelmi kerítéssel történő körülhatárolással. Az életvédelmi kerítések kialakításának részletei egy későbbi tervfázisban fognak elkészülni, de várhatóan részben átlátható vagy áttört, mindemellett esztétikus és a kapcsolódó létesítményekkel (mint zajvédelmi falak, perontetők, peront lehatároló korlátok, kerítések, stb.) is összhangban lévő elemek tervezése a követelmény. Azokon a szakaszokon, ahol zajvédelmi létesítmény is szükséges, ott az életvédelmi kerítés elhagyható, de a zajfalnak életvédelmi funkciót is el kell látnia, azaz az illetéktelen bejutást meg kell akadályozza.

Új P+R parkoló elhelyezésére kerül sor Sashalom, Thököly út mellett meglévő iparterületen belül 196 db férőhely, Mátyásföld-Jókai Mór utcánál 66 db férőhellyel és Cinkotánál 145 db férőhellyel.

### Építkezés főbb munka folyamatai:

- felszín alatti építés
- felszíni vágányépítés
- magas vezetésű műtárgyak építése

## Útépítési beavatkozások:

Útépítés	beavatkozás jellege
<b>Rákosfalva megállóhely – Dömsödi utca közötti szakasz</b>	
Kerepesi út	pályaelhúzás, középsziget építés, 2x2 sáv útépítés
Szentmihályi úti felüljáró	2x1 sáv útépítés
Rákos-patak melletti kerékpárút	kerékpárút építés
<b>Dömsödi utca csomópont – Bognár utca; Sashalmi sétány – Lillafüred utca</b>	
Kerepesi út – Veres Péter út	2x2 sáv, pályaelhúzás, buszmegálló létesítés
Thököly úti megállóhely, parkoló	szintbeni csomópont, sávszélesítés
Veres Péter szervízút 01-02	2x1 sáv + kerékpárút építés
Kerékpárút 01-02-es szakasza	kerékpárút építés
<b>Bodnár utca – Sarjú út csomópont (Veres Péter út); Lillafüred utca – Sarjú út csomópont</b>	
Veres Péter út	pályaelhúzás, új közúti kapcsolat kialakítása
Szervízút-03-04	2x1 sáv útkorrekció
Parkoló 1	új út és parkoló létesítés
Sarjú út	2x1 sáv, pályaelhúzás
<b>Cinkota állomás</b>	
Szabadszíki út	2x1 sáv, pályaelhúzás
Vidámvásár utca	új közúti csomópont, pályaelhúzás
Ostoros úti felüljáró	2x1 sáv, gyalogos-kerékpáros út kialakítás
P+R parkoló, autóbusz végállomás	új csomópont

### Az építéshez szükséges anyagnyerő helyek

Az építések során, a nyomvonalon történő felvonulási terület kialakítása, deponálás a műtárgyak, alagutak és az állomások kivételével a teljes nyomvonalon biztosított.

A javasolt felvonulási és/vagy depónia területek az alábbiak:

- 1/1. építési szakasz: A BKV Zrt. Fehér úti járműtelepen biztosítható a felvonulási- és depónia terület kialakítása.
- 1/2. - 1/9. építési szakasz: A tervezett nyomvonalon biztosítható a felvonulási- és depónia terület kialakítása. A szükséges plusz területek megszerzése a nyertes vállalkozó feladata lesz.
- 1/10. építési szakasz: A tervezett nyomvonalon és zöldterületen biztosítható a felvonulási- és depónia terület kialakítása.
- Tereprendezés szükséges a kéregvezetésű szakaszok összességén; Sashalom – Erzsébetliget között, a lefedett alagút felett. A kéregvezetésű szakaszokon a jelenlegi

felszínnel egy szintben parkosított, illetve zöldfelületekkel övezett közterek kialakítására kerül sor.

Az építési kivitelezési tevékenységből származó zaj terhelési határértéke a zajtól védendő területeken, a nappali megítélési időben, 1 hónaptól 1 évig terjedő építkezések esetében, lakóterületi övezeti besorolásnál, temetőknél és zöldterületeknél 60 dB.

Az építkezési körülményekről, technológiáról stb. a jelenlegi fázisban csak tájékoztató jellegű információk állnak rendelkezésre – mivel a kivitelező még nem ismert, és így a pontos technológia, gépek, stb. sem – így a várható hatások a korábbi tapasztalatok, vizsgálatok alapján becsülhetőek.

Az előzetes becslések és számítások alapján azonban megállapítható, hogy az építések alatt zajvédelmi határérték túllépése várható, valamint a hatásterületen zajtól védendő lakóingatlanok találhatóak.

Határérték túllépés esetén a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 13. § szerint:

*„13. § (1) 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.*

*(2) 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.”*

Az építés idejére a zajterhelési határértékek betartása alóli felmentést lehet kérni a Környezetvédelmi Hatóságtól.

Felhívom a figyelmet, hogy a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 2. melléklete szerinti zajterhelési határértékek túllépésével érintett építési fázisok csak jogerős zajterhelési határérték betartása alóli felmentés és túllépési engedély birtokában végezhetőek.

#### Az építéshez kapcsolódó szállítási tevékenység által várható zajterhelés

A tehergépjárművek száma a nappali megítélési időben 464 db. A pótlóbuszokat a III. akusztikai kategóriájú járműveket az alábbiak szerint vették figyelembe.

- Puskás Ferenc stadion – Örs vezér tere között a Kerepesi úton: nappal 1584 db, éjjel: 176 db,
- Örs vezér tere – Cinkota között Kerepesi út- Veres Péter út- Szabadföldi út útvonalon nappal: 612 db, éjjel: 108 db.

A számítások alapján elmondható, hogy a Kerepesi út- Veres Péter út- Szabadföldi út forgalma már jelenleg is olyan nagy, hogy ez a számottevő mértékű teherautó forgalom döntően nem befolyásolja a zajterhelést. Átlagosan 1 dB alatti a szállítás hatására megjelenő dB változás, a legnagyobb érték is mindössze + 1,4 dB.

A számítások alapján kijelenthető, hogy a szállítás, illetve a pótló buszos forgalom hatása nagy biztonsággal az érzékelhetőségi szint (2-3 dB) alatt marad, zajvédelmi konfliktussal nem kell számolni.

## Közúthálózat változása

A természetes forgalomnövekedés hatására átlagosan 2 dB-t növekszik a közúti zajterhelés, minden vizsgálati ponton.

Közúthálózat változásának hatására változik a legtöbbet és koncentráltan a közúti forgalom. A megszűnő szintbeni HÉV átjárók miatt a XVI. kerület HÉV-től északra lévő részeiből könnyebben elérhetővé válik a Veres Péter út, ezért a Veres Péter úton és a rávezető utcákon nő a forgalom, ami a belső szakaszon jobban jelentkezik. Ugyan ez a jelenség miatt nő a Szentmihályi út forgalma és csökken a Füredi utcáé. Az Egyenes utcai kikötés megszüntetés miatt a forgalom áttevődik az új Pirosrózsa utcai átjáróra. Nagyobb mértékben még a Cinkota állomásnál az Ostoros út új kikötése miatt rendeződik át a forgalom.

## Távlati, referenciaállapot vizsgálata

A referencia állapot alatt azok a távlatra vonatkozó zajterhelési viszonyok értendők, amelyek akkor jönnének létre, ha a tervezett beruházás nem valósulna meg.

Ebben az esetben a tervezett beruházáshoz kapcsolódó zajterhelés változás elmaradna, így az érintett hatásterületeken ebből adódóan nem származna zajterhelés növekedés, azonban a beruházástól függetlenül adott helyeken növekedne a közúti forgalom és ezzel együtt a zajterhelés.

Az M2 metró és HÉV forgalma, így zajterhelése változatlan, amennyiben a beruházás nem valósul meg. A természetes forgalomnövekedés hatására átlagosan 2 dB-t növekszik a közúti zajterhelés, minden vizsgálati ponton.

## Távlati, üzemelés melletti állapot vizsgálata

Az eredő zajterhelést megvizsgálva látható, hogy átlagosan 3 dB-t nő a zajterhelés.

Mivel továbbra is a közúti források a dominánsak, több információt szolgáltat a tervezett létesítmény (metró-hév összekötés, metró-, valamint hibrid szerelvényekkel) vizsgálata, közutak nélküli állapotban. Ebben a szituációban látható az eredmények alapján, hogy a jelenlegi metró HÉV szerelvényekhez képest 3-6 dB-t, néhány helyszínen 8-10 dB-t növekszik a zajterhelés. A növekmény egyrészt köszönhető a forgalomnövekedésnek, hiszen több mint duplájára emelkedik a forgalom a jelenlegi HÉV forgalmához képest.

A tervezett kialakításnak köszönhetően:

- Örs vezér tere – Rákosfalva állomások környezetében a tervezett, 6-10 méter magas hídműtárgy miatt,
- a tervezett kéregvezetés (Dömösi utca – László utca között) nyitott U- keretben történik. A tengelyek süllyesztése javít a zajhelyzeten, azonban az U- keretben betonlemez pálya használata szükséges, valamint a visszavert zaj is jelentősen felerősödik a szerkezet miatt.

Az Örs vezér téri híd műtárgy lesugárzását jelen tervszinten nem lehet számolni, mivel a szerkezet még nem eldöntött. Ebből eredő zajvédelmi problémára azonban nem számítunk, mert:

- a hídműtárgy teljes burkolását javasolták, mely annyival csökkenti a zajterhelést, hogy a tartószerkezet rázkódása önmagában nem okozat határérték közeli terhelést,
- tovább edílonos sínkörülöntéses pályaszerkezet tervezett ezen szakaszon, mely csökkenti a lesugárzást.



A tervezett kialakítás emisszióját vizsgálva (tehát közutak nélkül) átlagosan 4 dB, de számos helyszínen 6-8-10 dB-es a határérték túllépés, meg a 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet 4. § (5) b) pontjával megállapított határértékekkel is.

#### Parkolók

- Sashalom P+R parkoló: A P+R 196 férőhelyesre tervezett, a Veres Péter út-Thököly út András utca kereszteződésében. A vonatkozó határérték minden kijelölt vizsgálati ponton teljesülnek.
- Mátyásföld P+R parkoló: A P+R 66 férőhelyesre tervezett, a Máté utca - Tiszakömlő utca között, az U-keret lefedett részén. A vonatkozó határérték minden kijelölt vizsgálati ponton teljesülnek.
- Cinkota P+R parkoló: A P+R 145 férőhelyesre tervezett, az Ostoros út- Szabadföld út kereszteződésében. A vonatkozó határérték minden kijelölt vizsgálati ponton teljesülnek.

#### Projekt hatására a személygépkocsi forgalom csökkenése

Projekt hatására a személygépkocsi forgalom csökkenése a módváltókból származik, akik az egyéni közlekedés helyett az összekötött M2 metrót és HÉV-et választják. Ez a hatás nem jelentkezik koncentráltan egy úton, hanem szétterül a közúthálózaton. Egy része a Veres Péter útról tűnik el, de a Füredi utca, Fogarasi út és még az M3 bevezető szakaszának a forgalma is csökken. Helyszíntől függően 1-2 ezer jármű/nappal. Ezt a hatást is elfedi a közúthálózat változásából eredő forgalom átrendeződés.

#### Közúti közösségi közlekedési hálózat változása

A közösségi közlekedési hálózat átszervezése miatt alapvetően csökken a közúti forgalom, mivel az autóbusz hálózat jobban ráhordó szerepet fog betölteni az M2 metróra egészen Cinkotáig. Ezért a Veres Péter úton és a Füredi utcában csökken jelentősen az autóbusz forgalom, valamint a Szentmihályi úton és az Ond vezér útján. A Centenárium lakótelepről a Baross Gábor utcán át a ráhordó autóbuszok erősítése miatt megnövekszik a forgalom. Ezt a hatást részben elfedi a közúthálózat változásából eredő forgalom átrendeződés.

#### Zajterhelés védelmi intézkedések mellett

Az előzetes tervek szerint a zajvédelem az acél térrács szerkezetre vagy abba szerelt zajárnyékoló panelekkel oldható meg. A javasolt zajárnyékoló falak az életvédelmi kerítés helyén (tengelytől 3 méterre), illetve az U keret tetején lesznek elhelyezve.

A zajárnyékoló falakat ennek a helyén helyezik el. A zajfalak elhelyezésére lényegében a teljes nyomvonal mentén szükség van kisebb-nagyobb megszakításokkal.

Az Örs vezér téri hídműtárgyat a Fehér úttól kezdődően a keleti irányban fedni szükséges, a 105+00 - 118+73 hm. szelvények között. A hídszerkezet itt egy acél térrács szerkezet, de a konkrét szerkezeti kialakítás nem eldöntött, későbbi tervezési fázisokban kerül pontosításra.

A tervezett védelmi intézkedésekkel nem csak a tervezett létesítmény emissziójából származó zajterhelést lehet határérték alá szorítani, hanem néhány kivételtől eltekintve az eredő zajterhelést is.

## Rezgésvédelem

A vizsgált területen mind jelenleg, mind távlatban számos környezeti rezgést kibocsátó létesítmény/tevékenység működik. A tervezett létesítmény kizárólag Budapest belterületét érinti, Budapesten belül a X., XIV. és a XVI. kerületeket. A területen meghatározó környezeti rezgésforrások az M2 metróvonal, a H8 és H9 HÉV vonalak, a 3-as, 62-es és 62A villamosvonalak, a Zugló és Kőbánya-alsó közötti, valamint Újpalota és Rákos közötti vasútvonalak.

A tervezett műszaki kialakítással (műtárgyak, felépítmények), valamint a jelenlegi beruházói szándék szerinti hibrid szerelvényekkel rendelkező rezgésforrás nem üzemel Magyarországon. Ebből eredően a vizsgálatok során több ponton is becslésekre, feltételezésekre kellett hagyatkozni.

## Jelenlegi állapotban

A vizsgált HÉV vágányok környezetében jelenleg számos helyszínen határérték feletti túllépés van, a vizsgált metró vágányok környezetében jelenleg nincs határérték túllépés.

## Építési, kivitelezési időszak alatt várható rezgésterhelések

Az építési, kivitelezési időszak alatt várható rezgésterheléseket a jelen tervfázisban pontosan nem lehet meghatározni, mivel nem áll rendelkezésre a leendő pontos géppark és organizáció terv sem.

Mivel a jelenlegi vizsgált beruházás mentén a vizsgált metró és HÉV vágányoktól mérten legközelebb 9,5 méterre, legmesszebb 102,6 méterre, átlagosan 33,9 méterre találhatók a legközelebbi rezgéstől védendő épületek, továbbá az anyagbeszállítások volumene is várhatóan magas lesz, így kijelenthető, hogy bizonyosan magas lesz az építési, kivitelezési fázis rezgésterhelő hatása.

A jelenlegi tervfázisban az építkezés alatti rezgésterheléseket – a fentiekén túl – pontosabban nem lehetséges meghatározni. A várható magas rezgésterhelések és bizonytalanságok miatt számos rezgésvédelmi intézkedés javasolt a beruházás kapcsán az építési, kivitelezési időszakra is. A javasolt rezgésvédelmi intézkedések szigorú előírása és betartása mellett várhatóan nem fog komolyabb konfliktusokkal járni a tervezett beruházás építési, kivitelezési fázisa.

## Távlati rezgésterhelések

Az elvégzett mérések, kibocsátási, terjedési és terhelési számítások alapján a nagyobb sebességek és forgalmak mellett is csökkentek a rezgésterhelések a távlatban a jelenlegihez képest a mértékadó vizsgálati pontokon. Ennek oka, hogy az Alstom szerelvények rezgés-kibocsátása sokkal alacsonyabb, mint a HÉV szerelvényeké, illetve a hibrid szerelvények becsült kibocsátása is alacsonyabb.

Mindezek ellenére továbbra is számos helyszínen maradtak, adódtak határérték túllépések. Annak érdekében, hogy az átadást követően, valamint a távlatban se legyenek rezgésvédelmi határérték túllépések, szinte a teljes tervezési szakaszon szükséges beépíteni különböző rezgéscsillapító műszaki megoldásokat.

A javasolt rezgésvédelmi intézkedések szigorú előírása és betartása mellett az elvégzett mérések, számítások és vizsgálatok alapján nem várhatók rezgésvédelmi konfliktusok és határérték túllépések a tervezett fejlesztés környezetében.

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendeletben előírt követelmények figyelembe vételével a tervezett beruházás megépítésnek és a megvalósulást követő üzemelésének környezeti zaj- és rezgésvédelmi szempontból nincs akadálya.

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 Dokumentációban foglaltak 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.

A levegőterhelés mértéke a gépjárművek ráterének megfelelő takarásával, műszakilag rendszeresen ellenőrzött munkagépek alkalmazásával, a munkaterület szükség szerinti locsolásával, a depóniák esetleges takarásával, továbbá kedvezőtlen meteorológiai viszonyok esetén a munkafolyamatok szabályozásával, valamint a technológiai fegyelem betartásával a hatásterületen belül csökkenthető.

A beruházás során bejelentés köteles helyhez kötött légszennyező pontforrás nem kerül kialakításra.

A levegőtisztaság-védelmi hatásterület a Dokumentációban közölt adatok és számítások alapján az építkezés ideje alatt  $PM_{10}$  légszennyező anyag kibocsátás tekintetében, a nagyobb volumenű földmunkák végzésekor a legnagyobb, amely a diffúz forrás körül 690 méter távolságban határolható le.

Az építéshez kapcsolódó szállítási tevékenységek (beleértve a pótló buszok közlekedését is) közvetlen hatásterülete az  $NO_x$  légszennyező komponens esetében a legnagyobb, amely 7 méter távolságban határozható meg, így a jelenlegi állapothoz képest 3 méterrel növekedik.

A tevékenység hatásterülete az üzemeltetés ideje alatt – mivel a vasúti pálya villamosított – nem értelmezhető.

Összességében megállapítható, hogy a tervezett munkafolyamatok az építkezés során 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 levegővédelmi szempontú előírásait és megállapításait a *Levegő védelméről* szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet és a *Levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről* szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendelet figyelembevételével tette.

#### **A földtani közeg védelme szempontjából:**

A Dokumentációban foglaltak szerint a beruházás végrehajtásával földtani közeg védelmi szempontból a jelenlegi állapothoz képest jelentős változás nem várható.

A tervezett vasúti pálya kis ívkorrekciót leszámítva a jelenlegi pályavonalon halad, jelentős területfoglalás nem tervezett.

A földtani közegre nézve legnagyobb mértékű káros hatást az építés során munkagépekből 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 vonalon villamos üzemű vontatás és személyszállítás valósul meg, a váltók kenése pedig környezetbarát kenőanyaggal történik. Ugyanakkor a felszámolni tervezett vasúti pálya kavicságya, illetve a közvetlen alatta elhelyezkedő talajréteg szennyezettsége nem zárható ki teljes mértékben, ezen kitermelt anyagok további kezelését/felhasználást ennek figyelembevételével kell végezni.

A tervezett transzformátor-állomáson a transzformátorok olajmentes, ún. száraz transzformátorok lesznek, melyek szigetelése epoxigyanta-kvarchomok keverékből áll.

A vasúti pályán és a kapcsolódó parkolók területén összegyűlő csapadékvíz előtisztítás után meglévő csapadékvíz-csatornába illetve felszíni vízbe (Rákos-patak, Szilas-patak) kerülnek elvezetésre.

A tervezési terület környezeti kármentesítéssel közvetlenül nem érintett.

---

A Környezetvédelmi Hatóság földtani közeg védelmi, illetve kármentesítési szempontú előírásait illetve megállapításait a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet alapján tette.

---

#### **Táj- és természetvédelmi szempontból:**

A beruházás által érintett ingatlanok egyedi jogszabály alapján kijelölt országos jelentőségű védett természeti területet és a *természet védelméről* szóló 1996. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Tvt.) 23. § (2) bekezdés alapján ex lege védett területet nem érintenek. Továbbá a terület 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 földrészekről* szóló 14/2010. (V.11.) KvVM rendelet által meghatározott Natura 2000 hálózat területének nem része, valamint a *barlangok felszíni védőövezetének kijelöléséről* szóló 16/2009. (X. 8.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 16/2009. (X. 8.) KvVM rendelet] által megállapított barlang felszíni védőövezetet sem érinti. A tervezett nyomvonal *Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről* szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (a továbbiakban: 2018. évi CXXXIX. törvény) által lehatárolt országos ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezetét a Rákos-patak és a Szilas-patak esetében keresztezi. Mindkét patak mesterségesen kiépített, teljes burkolattal rendelkezik. A Szilas-patak mentén megvalósult kerékpárút fejlesztés során három műtárgy alatt (HÉV, Veres Péter út és a kerékpárút hídjainak átvezetésénél) a teljes patakszakasz új burkolatot kapott.

A Tvt. 5. § (2) bekezdése kimondja, hogy „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.”

A Tvt. 6. § (2) bekezdése értelmében „A tájhasznosítás és a természeti értékek felhasználása során meg kell őrizni a tájak természetes és természetközeli állapotát, továbbá gondoskodni kell a tájak esztétikai adottságait és a jellegét meghatározó természeti értékek, természeti rendszerek és az egyedi tájértékek fennmaradásáról.”

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

A Tvt. 9. § (1) bekezdése alapján „A vadon élő szervezetek igénybevételével és terhelésével járó gazdasági, gazdálkodási és kereskedelmi tevékenységet a természeti értékek és rendszerek működőképességét és a biológiai sokféleséget fenntartva kell végezni.”

A Tvt. 16. § (5) bekezdése szerint „A vízfolyások és tavak természetes és természetközeli állapotú partjait - a vizes élőhelyek védelme érdekében - meg kell őrizni. A vízépítési munkálatok során a természetkímélő megoldásokat kell előnyben részesíteni.”

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. 42. § (1) bekezdés szerint „tilos a védett növényfajok egyedeinek veszélyeztetése, engedély nélküli elpusztítása, károsítása, élőhelyeinek veszélyeztetése, károsítása.”

Továbbá a Tvt. 43. § (1) bekezdés szerint „tilos a védett állatfajok egyedének zavarása, károsítása, kínzása, elpusztítása, szaporodásának és más élettevékenységének veszélyeztetése, lakó-, élő-, táplálkozó-, költő-, pihenő- vagy bújóhelyeinek lerombolása, károsítása.”

A fentiek figyelembe vételével – valamint jelen határozat rendelkező részében tett előírások maradéktalan betartása esetén – a tervezett beruházással kapcsolatban természetvédelmi szempontból kizáró ok nem áll fenn.

A Természetvédelmi 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 16/2009. (X. 8.) KvVM és a 314/2022. (VIII.11.) Korm. rendelet figyelembevételével tette.

#### **Településrendezési szempontból:**

A hatályos településrendezési eszközökkel való összhang teljes körű megállapítását a benyújtott Dokumentáció és mellékleteinek léptéke csak részben teszik lehetővé. A tervezetés jelenlegi fázisában nem állnak rendelkezésre olyan részletességű tervek, amelyekről a pontos területfoglalások beazonosíthatóak lehetnének.

Budapest Főváros X. kerület Kőbánya közigazgatási területére a *Kőbányai Önkormányzat kerületi építési szabályzatáról* szóló 16/2020. (XI.26.) önkormányzati rendelet vonatkozik.

Budapest Főváros XIV. kerület Zuglói közigazgatási területére a *Zuglói építési szabályzatáról* szóló 11/2021. (III.26.) önkormányzati rendelet vonatkozik.

Budapest Főváros XVI. kerület közigazgatási területére a *Budapest XVI. kerület Kerületi Építési Szabályzatáról* szóló 21/2018. (VII.6.) önkormányzati rendelet vonatkozik. A Kerületi Építési Szabályzat új kötőpályás nyomvonalas elem helybiztosítását nem tartalmazza.

Tekintettel arra, hogy meglévő vasútvonal fejlesztésére, korszerűsítésére irányul a tervezett tevékenység a nyomvonnal jelenleg is érintett területek kötött pályás közlekedési területeket övezeti besorolása nem zárja ki a tervezett beavatkozásokat. A nyomvonal egyes szakaszainak teljes átépítése (Örs vezér tere komplex rendezése), bővítése, valamint a kapcsolódó állomások, peronok, csomópontok, elágazások, vízelvezetési megoldások kialakítása során azonban további terület-igénybevétel történik. A jelenlegi nyomvonal mentén található ingatlanok övezeti besorolása nem minden esetben teszi lehetővé a tervezett beavatkozások megvalósítását.

A fentiek, a Dokumentáció, valamint Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzat jegyzője által ÉO/600-3/2024. számon, Budapest Főváros XIV. kerület Zugló Önkormányzat jegyzője által 1/10896-5/2024. számon és Budapest Főváros XVI. kerület Önkormányzat jegyzője által 1/9709-2/2024. számon adott tájékoztatás alapján megállapítható, **hogy a további terület-igénybevétellel érintett ingatlanok esetében szükségessé válhat a településrendezési eszközök módosítása (a nyomvonal ábrázolása, övezethatárok terület-igénybevétel szerinti pontosítása).**

A fentiek alapján a Környezetvédelmi Hatóság a településrendezési eszközökkel való összhang teljes körű megteremtését jelen határozat rendelkező részében előírta.

---

#### **Éghajlatvédelmi szempontból:**

A Dokumentációban a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. számú mellékletének 3. d) pontjában foglaltaknak megfelelően a tevékenység érzékenységének vizsgálata során - az éghajlatváltozás hatásait, érintettségét - a beruházásra és a beruházás által nyújtott szolgáltatások hatásának elemzése szerint vizsgálták.

A tervezett beruházás éghajlatvédelmi vonatkozásait a Miniszterelnökség által publikált „Klímakockázati útmutató” c. dokumentum és a hozzá kapcsolódó részletes módszertani útmutató alapján készítették el. Ezen kívül az éghajlati tendenciák azonosításánál az Országos Meteorológiai Szolgálat és a Nemzeti Alkalmazkodási Központ NATéR adatbázisait is alkalmazták.

#### *A klímaváltozás hatása a beruházásra*

A Dokumentációban vizsgálták a projekt megvalósításának helyszínéhez kapcsolódó potenciális érzékenységét az éghajlati paraméterek teljes skálájára (pl. eső, szél, hőmérséklet) és a másodlagos, éghajlattal összefüggő hatásokra (pl. árvíz, aszály), valamint a kitettséget, mely elemzése arra ad választ, hogy egy adott projekthelyszín milyen mértékben van kitéve egy adott éghajlat változási hatásnak (pl. a helyszínen jelentkező-e potenciálisan árvíz, villámárvíz, aszály, stb.)

Az értékelés eredményeképpen beazonosítható, hogy melyek a legrelevánsabb éghajlati paraméterek a beruházás érzékenysége szempontjából. Ezek azok, amelyek tekintetében legalább egy dimenzió mentén magas vagy közepes minősítést kapott a projekt.

A projektet érő potenciális fizikai hatások az esetben fordulhatnak elő, ha a projekt érzékeny egy adott éghajlati paraméterre, és ezzel egy időben a projekthelyszín ki van téve az adott éghajlati paraméternek is. A két feltétel együttes fennállása szükséges.

A tervezett létesítmény esetében az elvégzett érzékenységi - kitettség vizsgálatok alapján meghatározott jelentősebb potenciális fizikai hatások kockázati értékelése alapján a tárgyi beruházás esetében közepes éghajlati kockázatot jelent a szélsőséges hőmérsékleti értékek megjelenése, a csapadék intenzitás növekedése és a villámárvizek kialakulása. Kiemelkedő (extrém) kockázattal a projekt esetében nem kell számolni.

A szaporodó extrém hősek miatt a vasúti sínek kivetődése, deformálódása, nyomvályúsodó útburkolatok kialakulása, a növekedő csapadékintenzitás és kialakuló villámárvizek következtében pedig az alépítmény szerkezetének károsodása (alap kimosódása, beszakadása, süllyedés, a töltések stabilitásának és teherbírásának csökkenése, aluljárók időszakos elöntése, vízelvezető rendszer túltelítődése) következhet be.

A leírt hatások a kapcsolódó úthálózaton és a környezetben lévő egyéb infrastruktúrákban is károsodást okozhatnak.

A közvetett hatások magasabb fenntartási költségeket eredményeznek, illetve eleve magasabb beruházási költséget tehetnek szükségessé. Az elsődleges következmények miatt másodlagos következmények is megjelennek (pl. késés, utazási idő meghosszabbodása, baleseti kockázatok növekedése, stb.) a társadalom, gazdaság és környezet körében.

A tervezési, kivitelezési és üzemeltetési szakaszban alkalmazandó intézkedések kezelik az azonosított kockázatokat, biztosítják a létesítmény éghajlatváltozással szembeni rugalmasságát.

#### A klímaváltozás hatása a beruházásra

Az építés során modern, alacsony kibocsátású kivitelezői gépparkkal, energiahatékonyságot szem előtt tartó organizáció kerül kidolgozásra, ezért a munkagépek időleges kibocsátásai elviselhetőnek tekinthetők.

A tervezett beruházás megvalósítása következtében jellemzően villamos üzemű mozdonyok közlekednek, így a beruházás pozitívnak tekinthető a fosszilis energiahordozók készleteinek megőrzése, illetve az üvegházhatású gázok kibocsátásának mérséklése vonatkozásában. Az üzemelés során üvegházhatású gázok kibocsátásával nem kell számolni. Emellett a beruházás javítja az éghajlatvédelmi szempontból kedvezőbb közösségi közlekedés versenyképességét, így az üzemelés közvetett klímahatásai pozitívnak tekinthetők. A területfoglalás miatt némileg csökken a biológiailag aktív kiegyenlítő felületek nagysága, ami közvetve kedvezőtlenül hat az éghajlatváltozásra, azonban a létesítmény mellett telepítendő növényzet a CO<sub>2</sub>-megkötő képességet javítja.

A tervezési, kivitelezési és üzemeltetési szakaszban az alkalmazott intézkedések kezelik az azonosított kockázatokat, egyrészt eliminálják azokat, másrészt biztosítják a rendszer éghajlatváltozással szembeni rugalmasságát.

\*

A Környezetvédelmi Hatóság a *környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről* szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet] 11. § (1) bekezdése és 3. melléklete alapján vizsgált szakkérdésre vonatkozóan az alábbi megállapításokat teszi:

#### **Hulladékgazdálkodási szempontból:**

A Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/34222-11/2024. számon, a 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése és 3. mellékletének 17. pontjában megjelölt, a hulladékkepződés megelőzését szolgáló intézkedések, a hulladékkezelésre vonatkozó jogszabályi követelmények teljesítése, a hulladékgazdálkodási előírások alapján a technológiából származó környezetterhelések kockázata, a tevékenység végzése során képződő hulladék elhelyezése, a hulladék kezelésének megfelelősége, továbbá a hulladékgazdálkodásból eredő környezeti kockázatok, az építési vagy bontási tevékenység során az építési-bontási hulladékok kezelése, valamint a bezárt hulladéklerakók rekultivációjánál szükséges intézkedések tekintetében – figyelemmel az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 4/A. §-ában, valamint az 1. melléklet 9. táblázat 22. sorában foglaltakra is – megkereste a Kormányhivatal Hulladékgazdálkodási Osztályát (a továbbiakban: Hulladékgazdálkodási Hatóság).

#### **A Hulladékgazdálkodási Hatóság PE/KTHF/34652-3/2024. számú állásfoglalásában a tevékenységhez az alábbiak szerint járult hozzá:**

---

„(...) A Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (a továbbiakban: Kérelmező hatóság) fenti hivatkozási számú megkeresése alapján az **Építési és Közlekedési Minisztérium** (1054 Budapest, Alkotmány utca 5.; a továbbiakban: Környezethasználó) meghatalmazása alapján eljáró FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt. (6000 Kecskemét, Ceglédi út 2.; a továbbiakban: Meghatalmazott) által benyújtott, az M2-es metróvonal és a gödöllői HÉV összeköttetése, valamint a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása tárgyú közlekedésfejlesztési projekt” IV. b) Örs vezér téri átvezetésének (Pillangó utca kiz. – Rákosfalva kiz.) és IV. c) Rákosfalva bez. – Cinkota bez. szakaszának létesítésére vonatkozó környezeti hatástanulmány (a továbbiakban: Dokumentáció) elbírálására irányuló kérelem vonatkozásában

#### **szakkérdésben állásfoglalást terjeszték elő:**

Környezethasználó meghatalmazása alapján eljáró Meghatalmazott kérelmére a **Dokumentáció elfogadásához és a környezeti hatásvizsgálati eljárás lezárásához**

#### **hulladékgazdálkodási szempontból az alábbi kikötésekkel hozzájárulok: (...)**

Eljárásom során az alábbiakat állapítottam meg:

Kérelmező hatóság a Dokumentáció elbírálása ügyében állásfoglalást kért a továbbiakban: Hulladékgazdálkodási Hatóságtól.

A Hulladékgazdálkodási Hatóság által 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. melléklet 9. táblázat 22. pontja alapján tárgyi ügy kapcsán a hulladékgazdálkodási szakhatósági hatáskörben vizsgálandó szakkérdések az alábbiak:

- Hulladékgazdálkodási előírásoknak való megfelelőség.



- A hulladékképződés megelőzését szolgáló intézkedések, valamint a hulladékkezelésre vonatkozó jogszabályi követelmények teljesítése.
- A képződő hulladék elhelyezésére, előkezelésére, a kezelés megfelelőségére, hasznosítására, ártalmatlanítására vonatkozó hulladékgazdálkodási előírások vizsgálata.
- Szükséges-e hulladékkezelő létesítmény létesítése, merülnek-e fel a technológiából eredő környezetterhelési és a hulladékgazdálkodásból eredő környezeti kockázatok.
- Az építési vagy bontási tevékenység során az építési-bontási hulladékok kezelése, valamint a bezárt hulladéklerakók rekultivációjánál szükséges intézkedések bemutatása.

A megkereséshez csatolt, Meghatalmazott által megküldött Dokumentáció valamint a hiánypótlásként küldött dokumentumok tartalmazzák a létesítési, az üzemeltetési és az esetleges felhagyás szakaszban keletkező hulladékok fajtáit, típusait, valamint azok gyűjtésének, további kezelésre történő átadásának tervezett módját.

A tervezett tevékenység során az M2 metró es Gödöllői HÉV összekötése történne, több megvalósíthatósági változat bemutatásával. A tevékenység során a két sínpár átkötésére kerülne sor, és új P+R parkoló kialakítására.

A tervezett tevékenység megkezdésének időpontja: 2026. első féléve.

A hiánypótlásként benyújtott dokumentációban foglaltak szerint a tevékenység megkezdését megelőzően bontási munkálatokra kerülhetne sor. Ennek során állomásépületek és sínpályák bontása történne. A bontási munkálatok során elsősorban építési-bontási hulladékok keletkeznének (hulladékká vált talaj, vasúti pálya kavicságya, fém, beton, téglá, aszfalt, fa, üveg, kábel és biológiailag lebomló anyag), összesen kb. 719 657 tonna mennyiségben. A keletkezett hulladékokat elkülönítve gyűjtik és az adott hulladék szállítására, kezelésére engedéllyel rendelkező hulladékgazdálkodó részére adnák át.

A tervezett tevékenység megvalósítása során a bontásnál leírt hulladékok keletkezése várható. Ezekon kívül a gépek karbantartásából származóan keletkezhetnek kisebb mennyiségben veszélyes hulladékok (olajos hulladék, festék és oldószer maradványok, akkumulátorok). Továbbá keletkeznének a tevékenység során veszélyes és nem veszélyes csomagolási hulladékok (veszélyes anyaggal szennyezett hulladék, fém, fa, papír és műanyag hulladék), kommunális hulladék, és biológiailag lebomló hulladék.

A veszélyes hulladékokat szivárgásmentes, kármentővel ellátott edényzetben tárolnák.

Az inert hulladékot konténerben vagy ömlesztve gyűjtik az elszállításig.

Az üzemelés során kis mennyiségben keletkezne kommunális hulladék, papír és műanyag hulladék. Pálya és gépjármű karbantartásból veszélyes és nem veszélyes hulladékok (olajos hulladék, fém hulladék).

Az esetleges felhagyás során az építmények teljes bontására kerülne sor, a sínek felszedésére és a pálya betemetésére, így a létesítéskor keletkezett hulladékok várhatóak a felhagyás során is.

Megállapítható, hogy a tervezett tevékenység végzése során a keletkező nem veszélyes és veszélyes hulladékok jogszabályi követelményeknek megfelelő gyűjtése, illetve a hulladékok további kezelésének (hasznosítás, ártalmatlanítás) megoldása esetén jelentős környezeti hatás hulladékgazdálkodási szempontból nem feltételezhető, hulladékgazdálkodási szempontból környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem szükséges.

Fentiek alapján megállapítom, hogy a hulladékgazdálkodási hatáskörben vizsgálandó szakkérdéseket megvizsgáltam, a tevékenység ellen hulladékgazdálkodási szempontból kifogást nem emelek.

A tervezett tevékenységgel kapcsolatban hulladékkezelő létesítmény létesítése nem indokolt, tekintettel arra, hogy a várhatóan keletkező hulladékok kezelésére engedéllyel rendelkező szervezetek megfelelő kezelési kapacitással rendelkeznek.

Szakkérdésben állásfoglalásom az alábbi jogszabályokon alapul:

A kivitelezési munkálatok során keletkező építési és bontási hulladékokkal kapcsolatos előírást a Hulladékgazdálkodási Hatóság az építési és bontási hulladék kezelésének részletes szabályairól szóló 45/2004. (VII. 26.) BM–KvVM együttes rendelet 3-7. §-aiban foglaltak alapján tette.

A keletkező hulladékoknak a hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet 2. melléklete szerinti besorolására vonatkozó kötelezettséget a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény [a továbbiakban: Ht.] 63. § (1) bekezdése írja elő.

A keletkező hulladékok további kezelésre történő átadásával, illetve ennek igazolására vonatkozó dokumentumok benyújtásával kapcsolatos kötelezettségeket a Ht. 31. § (10), illetve 82. § (1)-(2) bekezdései szabályozzák.

---

A veszélyes hulladékok gyűjtésével, illetve kezelésével kapcsolatos szabályokat a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet 3-4. §-a és a 14. §-a szabályozza.

---

A létesítendő hulladékgyűjtő hely kialakításának és üzemeltetésének szabályait az egyes hulladékgazdálkodási létesítmények kialakításának és üzemeltetésének szabályairól szóló 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet 13-17. §-ai tartalmazzák.

A kitermelt talajra vonatkozó előírás a Ht. 2. § (4) bekezdésén alapul.

A feltöltésre, illetve visszatöltésre felhasználható anyagokkal kapcsolatos előírást a Hulladékgazdálkodási Hatóság a Ht. 9. § (1) bekezdése alapján tette.

A nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettség szabályait a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről szóló 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet 4. §-a, 10. §-a, 14-16. §-a tartalmazza.

A Ht. 4. §-a értelmében:

„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.”

Jelen döntés az Ákr. 55. § -án alapul.

Az önálló jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki.

*A Hulladékgazdálkodási Hatóság feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a hulladékgazdálkodási hatóság kijelöléséről szóló 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés a) pontja és 2. § (1) bekezdése, illetve az 1. § (2) bekezdése szabályozza.”*

#### **Népegészségügyi szempontból:**

A Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/34222-9/2024. számú megkeresésében a 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet] 11. § (1) bekezdése és 3. melléklet táblázatának 3. pontjában megjelölt, a környezet- és településegészségügyre, 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 szakkérdés tekintetében megkereste Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztályát (a továbbiakban: Népegészségügyi Főosztály). A Népegészségügyi Főosztály BP/FNEF/02979-3/2023. számú levelében megadta tájékoztatását, melyet a Környezetvédelmi Hatóság döntése kiadásánál figyelembe vett.

#### **A Népegészségügyi Főosztály BP/FNEF/02979-3/2023. számú szakvéleményében az alábbiakat állapította meg:**

*„Az Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány u. 5.) meghatalmazása alapján indult, az **M2 metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése**, valamint a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása tárgyú közlekedésfejlesztési projekt keretében a **IV. b) Örs vezér téri átvezetés (Pillangó u. kiz. – Rákosfalva kiz.) és a IV. c) Rákosfalva bez. – Cinkota bez. szakasz létesítésére** vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás ügyében a Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya hivatkozott számú levelében a környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 11. § (1) bekezdésében, illetve 3. mellékletének 3. pontjában megjelölt szakkérdések vizsgálatát kérte. A tárgyi beruházást 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 nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánította.*

*Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztályának BP/FNEF/02979-2/2024. számú egyedi kirendelési utasítása alapján kirendelésre kerültem.*

*A 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 az alábbiakat állapítottam meg:*

Az M2 metró és a Gödöllői HÉV (GHÉV) összekötése projekt keretében 2019-ben előzetes vizsgálati eljárást folytatott le a Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatala a Pillangó u. kiz. – Cinkota bez. szakasz kialakítására vonatkozóan. A környezetvédelmi hatóság az eljárást lezáró, PE-06/KTF/00235-1/2020. számú határozatában megállapította, hogy a tervezett beruházás környezeti hatása jelentős, ezért környezeti hatástanulmány benyújtását írta elő. A környezeti hatástanulmány az M2-GHÉV vasút meglévő nyomvonalon, a Pillangó utca – Cinkota állomások között történő fejlesztésére, átépítésére és üzemelésére, illetve a kapcsolódó létesítmények (műtárgyak, P+R parkolók, transzformátor állomások, stb.) megvalósítására irányul.

A tervezett beruházással a közúti közlekedéssel szemben is versenyképes menetidővel rendelkező, átjárható, módváltást (P+R, B+R) lehetővé tevő, akadálymentes, a környezeti terheléseket csökkentő kötőpályás rendszert kívánnak létrehozni.

Az M2 metró és a Gödöllői HÉV összekötésének lehetséges műszaki változatait 2022-ben egy döntéselőkészítő dokumentációban ismételten megvizsgálták, majd az egyes változatok értékelése és megbírói döntés alapján a V1A változat lett továbbtervezésre kiválasztva. A korábbiaktól eltérően

- a Kerepesi út – Fehér út csomópont keresztezését követően a jelenlegi HÉV nyomvonalra köt át a pálya. A nyomvonal végig a meglévő HÉV vonalán marad, azonban nem csak Örs vezér tere, hanem Rákosfalva is +1 szintben marad magasvezetésben egészen az Egyenes utcai állomás előttig, ahol visszatér térszínre, így itt már felszíni megállóhely létesül;
- a magasvezetésű szakaszon a pálya fedésre kerül a zajhatások csökkentése érdekében;
- a metró üzem határa Rákosfalva állomás helyett Cinkota, így a 3. sín is Cinkotáig kerül kiépítésre; illetve
- új P+R parkolók elhelyezésére kerül sor (a Thököly út mellett meglévő iparterületen belül 196 férőhelyes, a Jókai Mór utcánál 66 férőhelyes, Cinkotánál 145 férőhelyes), míg
- a rákoskeresztúri kiágazás, a Cinkota járműtelep elhelyezése és kialakítása, valamint a Fehér úti járműtelep átalakítása nem része a jelenlegi tervezésnek.

A nyomvonal összesen 7,9 km hosszú. A Pillangó utcai megállóhely után kezd el emelkedni a főpálya, majd a metrókiágazás az Örs vezér tere állomást már magasvezetésben éri el. A meglévő metró végállomás elbontásra kerül, helyette új épül magasvezetésben a Sugár és az Árkád bevásárlóközpont között. Az Örs vezér tere után a szakasz a Szentmihályi utat még felülről, a +1 szinten (kb. 6,5 m magasan) keresztezi, ezt követően a felszínen halad, majd a nyomvonal a 125+89 hm. szelvényt követően bukik a térszín alá és kéregvezetésben halad tovább a Mátyásföld, Jókai Mór utca megállóhelyig. Ez után a nyomvonal a felszínre emelkedik és a jelenlegi HÉV nyomvonalon jut el a Cinkota állomásra.

A tervezett beruházáshoz kapcsolódóan műtárgyak (pl. rámpák, támfalak, aluljárók és felüljárók) létesítésre és bontására, illetve útépitési beruházásokra és közművek átépítésére, kiváltására is sor kerül. A beruházás a tervek szerint 6 ütemben valósul meg. A kivitelezés kezdete 2026. első félévében, míg a használatba helyezés 2030. második félévében várható. A tervezés során egyes alapadatok (pl. tényleges munkafázisok, munkagépek pontos típusa, hangteljesítményszintje és munkaóráinak száma, stb.) még nem voltak ismertek, így az egyes számításokat becslések alapján végezték el és nem vették figyelembe az egyes védelmi intézkedések által várható hatásokat sem.

A vasúti pálya víztelenítéséhez részben új szivárgó rendszert kell kiépíteni. A tervezett állapotban a csapadékvizeket szivárgókkal/vízelvező árkokkal fogják összegyűjteni, majd olajfogó műtárgyakkal történő előtisztítás után a lehető legnagyobb részüket a közeli vízfolyásokba engedik bele. Az útpályák vízelvezőtése szikkasztó árkokkal, csapadécsatornákkal jelenleg is megoldott.

A projekt során érintett – újjáépített – útszakaszok víztelenítését a jelenlegi rendszerhez igazítva, csapadékcatornákkal fogják megoldani. A nagy felületű P+R parkolók csapadékvizeit víznyelőkkel fogják összegyűjteni, és olajfogó betétekkel történő előtisztítás után szikkasztós csapadékvíz tározókban helyezik majd el.

A tervezett beruházás megvalósítása során veszélyes és nem veszélyes építési és bontási hulladékok keletkezésével kell számolni.

Az M2 és GHÉV vonalak jelenlegi, normál működése során alapvetően kétféle forrásból (az utazóközönség jelenlétéből fakadóan, illetve a járművek és a pálya karbantartásából) keletkeznek hulladékok. A nyomvonalon a járművek karbantartása a két (a Fehér úti és a Cinkotai) járműtelepen történik, azonban ezek átalakítására a jelen projekt nem terjed ki. A felújított és összekötött M2-GHÉV vonalon az üzemelés időszakában a továbbiakban is zömmel kommunális hulladékok keletkezése várható.

A nyomvonal két vízfolyást, a Rákos- és a Szilas-patakot keresztezi, ugyanakkor a tervezett beruházás a földtani közeg, illetve a felszíni és a felszín alatti vizek állapotában nem okoz nagymértékű változásokat. Szennyezőanyag talajba, talajvízbe történő elhelyezésére, bevezetésére nem kerül sor, így csak a talajvíz áramlási viszonyai változhatnak meg, illetve havária esetén fordulhat elő a talaj, a talajvíz és/vagy a felszíni víz szennyezése. Tekintettel arra, hogy a nyomvonalon a továbbiakban is csak villamos üzemű vontatás és személyszállítás valósul meg, így a normál működés a földtani közegre, illetve a felszíni és felszín alatti vizekre nem fog érdemi hatást gyakorolni. A dokumentáció szerint az építési/bontási területek és a legközelebbi ingatlanok közötti távolság kb. 20 méter, így levegőtisztaság-védelmi konfliktusok várhatók a földmunkák során, ugyanakkor a beruházáshoz kapcsolódó szállítások során a határértékek várhatóan teljesülni fognak. Az üzemelés időszakában a szerelvények villanyüzeműek lesznek, ekkor légszennyező hatással nem kell számolni. Tekintettel arra, hogy a dokumentációban lévő számításokat becslések alapján végezték el, így a tervezők arra tettek javaslatot, hogy a kiviteli tervek készítésekor, a pontos adatok birtokában készüljön egy levegőtisztaság-védelmi szakvélemény, melyben meghatározhatók olyan védelmi intézkedések, melyekkel a terhelések csökkenthetők.

A beruházással érintett terület zajhelyzetének meghatározásához 99 helyszínen, 436 db vizsgálati pontot jelöltek ki. A vizsgálatok alapján a tervezők megállapították, hogy a közúti zajforrások a dominánsak. A tervezett felszíni metró zajterhelésének meghatározásához zajméréseket végeztek, majd zajterjedési modellt állítottak fel. Megállapították, hogy a jelenlegi közlekedéstől származó eredő zajterhelés szinte minden ponton határérték feletti, átlagosan 3-10 dB-lel haladja meg a vonatkozó határértéket, így a térség zajhelyzete igen kedvezőtlen.

A dokumentáció szerint az építési/bontási munkák során a munkaterület szűk környezetében minden munkafázisban magas, határérték feletti zajterhelések valószínűsíthetők, így védelmi intézkedésekre lesz szükség, illetve a határérték betartása alóli felmentés kérésére is szükség lehet.

A távlati, üzemelés melletti állapot emisszióját vizsgálva (tehát közutak nélkül) átlagosan 4 dB, de számos helyszínen 6-8-10 dB-es határérték túllépés várható, ugyanakkor a tervezett védelmi intézkedésekkel (zajárnyékoló falakkal, illetve a hídműtárgy burkolásával, zajárnyékoló panelekkel) a zajterhelést határérték alá lehet szorítani. A tervezett beruházáshoz kapcsolódó P+R parkolók zajterhelése várhatóan határérték alatti lesz.

A tervezett beruházás várható környezet-egészségügyi hatásai közül kiemelkedik, hogy a forgalom átrendeződése (kb. 7 000 jkm/nap személygépjármű-forgalom csökkenés) várható, mely egyrészt a közúti levegő-szennyezés, másrészt a zajterhelés csökkenését fogja eredményezni, így az egészségi állapotot is befolyásoló életkörülmények javulhatnak.

A benyújtott dokumentációban foglaltak alapján az M2 metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése (az Örs vezér téri átvezetés (Pillangó u. kiz. – Rákosfalva kiz.) és a Rákosfalva bez. – Cinkota bez. szakasz létesítése) során jelentős környezet-egészségügyi terhelés nem keletkezik, szignifikáns humán-egészségügyi kockázatnövelő hatással nem kell számolni. A környezetvédelmi engedély kiadásának – a vizsgált szakkérdések tekintetében – jogszabályi akadálya nincs, azonban a dokumentációban megfogalmazott javaslatok betartására, illetve a szükséges védelmi intézkedések megvalósítására kiemelt figyelmet kell fordítani!

**Fontos kiemelni ugyanakkor, hogy az építés körülményeiről és az üzemelés zajvédelméről jelenleg csak tájékoztató jellegű információk állnak rendelkezésre. A kivitelezés, illetve az üzemelés során a várható hatások csak részben ismertek, azonban a megfelelő technológia kiválasztásával és a szükséges védelmi intézkedések betartásával azok jelentősen mérsékelhetők!**

A Budapest Főváros Kormányhivatala és a Pest Vármegyei Kormányhivatal között létrejött, a szakkérdéssel összefüggő hatósági feladatok ellátásához szükséges kormányhivatalok közötti kirendelésről szóló Megállapodás 13. pontja alapján tájékoztatom, hogy a szakkérdés vizsgálata során a munkaidő ráfordításon kívül egyéb költség nem merült fel.”

#### **A gyógytényezőket érintő hatások szempontjából:**

A Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/34222-21/2024. számon, a 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése és 3. mellékletének 16. pontjában megjelölt a természetes gyógytényezők, gyógyhelyek természeti adottságainak és az emberi használatra szolgáló felszíni vizek védelmére, valamint a természetes gyógytényezőket érintő hatások vizsgálatára kiterjedő szakkérdés tekintetében megkereste a BFKH Népegészségügyi Főosztályt.

A BFKH Népegészségügyi Főosztály BP/FNEF/03310-3/2024. számú levelében megadta tájékoztatását, melyet a Környezetvédelmi Hatóság döntése kiadásánál figyelembe vett.

**A BFKH Népegészségügyi Főosztály BP/FNEF/03310-3/2024. számú szakvéleményében az alábbiakat állapította meg:**

„Az Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány u. 5.) meghatalmazása alapján indult, az M2 metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése, valamint a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása tárgyú közlekedésfejlesztési projekt keretében a IV. b) Örs vezér téri átvezetés (Pillangó u. kiz. Rákosfalva kiz.) és a IV. c) Rákosfalva bez. — Cinkota bez. szakasz létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás ügyében a Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya hivatkozott számú levelében a környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 11. § (1) bekezdésében, illetve 3. mellékletének 3. pontjában megjelölt szakkérdések vizsgálatát kérte. A tárgyi beruházást 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 nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánította.

Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztályának BP/FNEF/03310-2/2024. számú egyedi kirendelési utasítása alapján kirendelésre kerültem.

A 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 természetes gyógytényezők, gyógyhelyek természeti adottságainak és az emberi használatra szolgáló felszíni vizek védelmére, valamint a természetes gyógytényezőket érintő hatások vizsgálatára" kiterjedő szakkérdéseket.

Az elektronikus úton közzétett dokumentációt áttanulmányoztam és a dokumentáció, illetve a szakkérdések vizsgálata alapján az alábbiakat állapítottam meg:

Az M2 metró és a Gödöllői HÉV (GHÉV) összekötése projekt keretében 2019-ben előzetes vizsgálati eljárást folytatott le a Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatala a Pillangó u. kiz. Cinkota bez. szakasz kialakítására vonatkozóan. A környezetvédelmi hatóság az eljárást lezáró, PE-06/KTF/00235-1/2020. számú határozatában megállapította, hogy a tervezett beruházás környezeti hatása jelentős, ezért környezeti hatástanulmány benyújtását írta elő. A környezeti hatástanulmány az M2-GHÉV vasút meglévő nyomvonalon, a Pillangó utca - Cinkota állomások között történő fejlesztésére, átépítésére és üzemelésére, illetve a kapcsolódó létesítmények (műtárgyak, P+R parkolók, transzformátor állomások, stb.) megvalósítására irányul.

A tervezett beruházással a közúti közlekedéssel szemben is versenyképes menetidővel rendelkező, átjárható, módváltást (P+R, B+R) lehetővé tevő, akadálymentes, a környezeti terheléseket csökkentő kötőtpályás rendszert kívánnak létrehozni.

Az M2 metró és a Gödöllői HÉV összekötésének lehetséges műszaki változatait 2022-ben egy döntéselőkészítő dokumentációban ismételten megvizsgálták, majd az egyes változatok értékelése és megbízói döntés alapján a V1A változat lett továbbtervezésre kiválasztva. A korábbiaktól eltérően a Kerepesi út — Fehér út csomópont keresztezését követően a jelenlegi HÉV nyomvonalra köt át a pálya. A nyomvonal végig a meglévő HÉV vonalékh marad, azonban nem csak Örs vezér tere, hanem Rákosfalva is +1 szintben marad magasvezetésben egészen az Egyenes utcai állomás előttig, ahol visszatér térszínre, így itt már felszíni megállóhely létesül. A magasvezetésű szakaszon a pálya fedésre kerül a zajhatások csökkentése érdekében, valamint a metró üzem határa Rákosfalva állomás helyett Cinkota, így a 3. sín is Cinkotáig kerül kiépítésre. Új P+R parkolók elhelyezésére kerül sor (a Thököly út mellett meglévő iparterületen belül 196 férőhelyes, a Jókai Mór utcánál 66 férőhelyes, Cinkotánál 145 férőhelyes), még a rákoskeresztúri kiágazás, a Cinkota járműtelep elhelyezése és kialakítása, valamint a Fehér úti járműtelep átalakítása nem része a jelenlegi tervezésnek.

A nyomvonal összesen 7,9 km hosszú. A Pillangó utcai megállóhely után kezd el emelkedni a főpálya, majd a metrókiágazás az Örs vezér tere állomást már magasvezetésben éri el. A meglévő metró végállomás elbontásra kerül, helyette új épül magasvezetésben a Sugár és az Árkád bevásárlóközpont között. Az Örs vezér tere után a szakasz a Szentmihályi utat még felülről, a +1 szinten (kb. 6,5 m magasan) keresztezi, ezt követően a felszínen halad, majd a nyomvonal a 125+89 hm. szelvényt követően bukik a térszín alá és kéregvezetésben halad tovább a Mátyásföld, Jókai Mór utca megállóhelyig. Ez után a nyomvonal a felszínre emelkedik és a jelenlegi HÉV nyomvonalon jut el a Cinkota állomásra.

A BFKH rendelkezésére álló, a természetes gyógytényezőkkel kapcsolatos törzskönyvi nyilvántartása (a továbbiakban: Nyilvántartás) alapján megállapítottam, hogy a módosítással által érintett területen természetes gyógytényező érintettsége áll fenn.

A módosítás által érintett területen az alábbi természetes gyógytényező található:

Ásványvizes kút:

- Budapest X. kerület B-170 OKK számú kút (belső - ivási célú - felhasználásra) engedély szám: KEF-15468/2012

A Nyilvántartásban fellelhető, a kútra vonatkozó védettségvizsgálati dokumentáció áttanulmányozása alapján a Kút védett vízadó réteget csapol meg, mely értelmében a kötelezően kijelölendő belső védőterületen (a Kút körüli 10 m sugarú kör) kívül a felszínen külső, valamint hidrogeológiai „A” és „B” védőövezet/védőterület kijelölése nem szükséges. Ugyanakkor a B-170 OKK számú kút felszínre vetített hidrogeológiai védőidomait a Kútfej Vizkutató és Fúró Tervező KKT. 61KKT12012 tervszámom meghatározta.

A Védettség, és depressziós hatás vizsgálati dokumentációban foglaltak alapján a metróvonal tervezett nyomvonala érinti a Kút hidrogeológiai „B” védőidomának felszíni vetületét.

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken lévő települések besorolásáról szóló 27/2004. KvVM rendelet melléklete alapján a módosítás által érintett területen lévő kerület - Budapest X. kerület - felszín alatti víz szempontjából érzékeny felszín alatti vízminőség védelmi területen fekvő kerület.

A dokumentációban foglaltak alapján megállapítható, hogy építés fázisában a tervezett beruházás az érintett teljes szakaszt tekintve nem okoz nagymértékű változásokat a földtani közeg és a felszín alatti víz állapotában, mivel:

- a Stadiont megelőző szakasz nem kerül átépítésre: innentől a pálya egyrészt felsővezetésben (Örs vezér tere megálló) másrészt a kéregben és felszínen halad, mélyalagút építése nem történik.
- a felújítandó M2-GHÉV vonal, a vizsgált szakaszon továbbra is szinte teljes egészében a meglévő nyomvonalon halad, minimális ívkorrekciókat kivéve, így jelentős új területfoglalásra nem kell számítani, ráadásul a kapcsolódó P+R parkolók is városi környezetben, sok esetben már igénybe vett területen létesülnek;
- a vasúti pályán a teljes felépítmény - azaz sín, talpfák, zúzottkő ágyazat - újjáépül, de a földmű változatlan marad. A földmű, azaz az alépítmény ott változik csak, ahol a vágánytengely módosítása szükséges, például ívkorrekciók miatt; valamint egyes, rossz állapotú szakaszokon kerülhet sor a föld művek javítására. Ezek viszonylag csekély vonalhossz-szakon történnek.
- A kéregben vezetett pálya mélysége a tervezési szakaszon kb. - 6-8 m, amely így nem, vagy csak kisebb mértékben érinti a talajvizet.

A nyomvonal két vízfolyást, a Rákos- és a Szilas-patakot keresztezi, ugyanakkor a tervezett beruházás a földtani közeg, illetve a felszíni és a felszín alatti vizek állapotában nem okoz nagymértékű változásokat. Szennyezőanyag talajba, talajvízbe történő elhelyezésére, a dokumentáció szerint bevezetésére nem kerül sor, így csak a talajvíz áramlási viszonyai változhatnak meg, illetve havária esetén fordulhat elő a talaj, a talajvíz és/vagy a felszíni víz szennyezése. Mivel a nyomvonalon a továbbiakban is csak villamos üzemű vontatás és személyszállítás valósul meg, így a normál működés a földtani közegre, illetve a felszíni és felszín alatti vizekre a dokumentációban foglaltak szerint nem fog érdemi hatást gyakorolni.

Víz kivétel jelenleg sincs és a tervezett fejlesztés után sem létesül az M2-GHEV üzemeltetéséhez kapcsolódóan. A tervezett fejlesztés felszín alatti műtárgyainak vízföldtani-vízáramlási viszonyokra, illetve a talajvíz szintjére gyakorolt hatásának vizsgálata céljából numerikus vízföldtani modell szimuláció készült 2014-ben egy korábbi előzetes vizsgálati dokumentációhoz, melyet az FTR 2000 Kft. végzett el. A jelenlegi tervek szerint az Örs vezér terétől magasvezetésű pálya kialakítása várható, így ott változás a mostani felszín alatti vizek tekintetében nem feltételezhető.

A jelenleg tervezett kéregvezetésű szakasz hossza nagyjából megegyezik a 2014-ben vizsgált Örs vezér tere – Sashalom - Thököly utca közötti szakasz hosszával. Az építkezés hatásai a földtani közegre és felszín alatti vízre összességükben elviselhetők.



Az elhanyagolható vagy kismértékű hatásokat az is indokolja, hogy az építés fázisában veszélyes anyag elhelyezés vagy bevezetés nem valósul meg. Egyedül a munkagépek meghibásodásából (üzemanyag vagy olajszármazék véletlenszerű elfolyásából) adódhat kisebb léptékű talajszennyezés, amely azonnali kárelhárítással megszüntethető.

A normál működés az érintett vonalszakaszokon nem fog érdemi hatást gyakorolni a földtani közegre és felszín alatti vizekre. Ez egyrészt abból fakad, hogy kizárólag villamos üzemű vontatás és személyszállítás valósul meg, másrészt szennyezőanyag elhelyezése, továbbá közvetett vagy közvetlen bevezetése nem valósul meg a működés során. A „felhagyás”, amennyiben ez - valószínűsíthetően - a vasúti közlekedés megszüntetését jelentené, nem okozna releváns hatást a felszín alatti vizek vagy földtani közeg szempontjából. Fennmaradna az az állapot, amely az üzemelés időszaka alatt kialakult. Amennyiben az infrastruktúra, különösen a felszín alatti objektumok (alagút, állomások) fizikailag is elbontásra kerülnének a felhagyás keretében, akkor az építés fázisánál leírt hatásokkal, valamint az üzemi hatások megszűnésével lehetne számolni.

A vasúti pálya víztelenítéséhez részben új szivárgó rendszert kell kiépíteni. A tervezett állapotban a csapadékvizeket szivárgókkal/vízelvezető árkokkal fogják összegyűjteni, majd olajfogó műtárgyakkal történő előtisztítás után a lehető legnagyobb részüket a közeli vízfolyásokba engedik bele. Az útpályák vízelvezetése szikkasztó árkokkal, csapadékcsatornákkal jelenleg is megoldott. A projekt során érintett – újjáépített - útszakaszok víztelenítését a jelenlegi rendszerhez igazítva, csapadékcsatornákkal fogják megoldani. A nagy felületű P+R parkolók csapadékvizeit víznyelőkkal fogják összegyűjteni, és olajfogó betétekkel történő előtisztítás után szikkasztós csapadékvíz tározókban helyezik majd el.

A beruházás a tervek szerint 6 ütemben valósul meg. A kivitelezés kezdete 2026. első félévében, míg a használatba helyezés 2030. második félévében várható. A tervezés során egyes alapadatok (pl. tényleges munkafázisok, munkagépek pontos típusa, hangteljesítményszintje és munkaóráinak száma, stb.) még nem voltak ismertek, így az egyes számításokat becslések alapján végezték el és nem vették figyelembe az egyes védelmi intézkedések által várható hatásokat sem.

A tervezett beruházás megvalósítása során veszélyes és nem veszélyes építési és bontási hulladékok keletkezésével kell számolni.

A benyújtott dokumentációban foglaltak alapján az M2 metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése (az Örs vezér téri átvezetés (Pillangó u. kiz. 'Rákosfalva kiz.) és a Rákosfalva bez. — Cinkota bez. szakasz létesítése) során jelentős környezet-egészségügyi terhelés nem keletkezik, szignifikáns humán-egészségügyi kockázatnövelő hatással nem kell számolni.

Fontos kiemelni ugyanakkor, hogy az építés körülményeiről és az üzemelés zajvédelméről jelenleg csak tájékoztató jellegű információk állnak rendelkezésre. A kivitelezés, illetve az üzemelés során a várható hatások csak részben ismertek, azonban a megfelelő technológia kiválasztásával és a szükséges védelmi intézkedések betartásával azok jelentősen mérsékelhetők!

Mindezek alapján a környezetvédelmi engedély kiadásához a dokumentációban foglaltak, valamint az alábbi feltételek betartásával hozzájárulok: (...)

A Budapest Főváros Kormányhivatala és a Pest Vármegyei Kormányhivatal között létrejött, a szakkérdéssel összefüggő hatósági feladatok ellátásához szükséges kormányhivatalok közötti kirendelésről szóló Megállapodás 13. pontja alapján tájékoztatom, hogy a szakkérdés vizsgálata során a munkaidő ráfordításon kívül egyéb költség nem merült fel.”

## Kulturális örökség védelmi szempontból:

A Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/34222-10/2024. számú megkeresésében a 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése és 3. melléklet táblázatának 4. pontjában megjelölt, a kulturális örökség (műemlékek, műemléki területek védelme, nyilvántartott régészeti lelőhelyek, védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek, régészeti védőövezetek) védelmére vonatkozó szakkérdés tekintetében szakvéleményt kért a BFKH Örökségvédelmi Osztálytól. A BFKH Örökségvédelmi Osztály BP/2604/00920-2/2024. számú levelében megadta tájékoztatását, melyet a Környezetvédelmi Hatóság a döntése kialakításánál figyelembe vett.

**A BFKH Örökségvédelmi Osztály BP/2604/00920-2/2024. számú szakvéleményében a rendelkező részben tett előírásait az alábbiakkal indokolta, valamint az alábbiakat állapította meg:**

*„(...) Eljárásom során a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági es igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 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 hatósági nyilvántartás adatai szerint a **kérelemmel érintett terület** a kulturális örökség védelméről szóló **2001. évi LXIV. törvény** (a továbbiakban **Kötv.**) **7. § 35. pontja** szerinti **régészeti lelőhely**, amely a nyilvántartásban **15234, 66474, 66780** azonosító számon szerepel, valamint műemléki területet, érdeket nem érint. **Jelen döntésem rendelkező részében az örökségvédelmi szempontú figyelemfelhívásokat az alábbi jogszabályhelyek alapján tettem:***

*I. A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (a továbbiakban: Kötv.) 7. § 20. pontja, valamint a 23/C. § (1)-(3) bekezdései az alábbiak szerint szabályoznak:*

*„7. § E törvény alkalmazásában: 20. Nagyberuházás: az alábbi, földmunkával járó beavatkozás, fejlesztés, beruházás: a) a bruttó 500 millió forintos értékhatárt meghaladó teljes bekerülési költségű beruházás,*

*b)*

*c) a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által kezelt beruházás,*

*d) a védmű-, töltés- és a 2500 hektár alapterületet meghaladó árapasztó- vagy árapasztó tározó-építés, vagy*

*e) azon közérdekű célú beruházás, amelynek megvalósítása érdekében a kisajátításról szóló törvény szerint kisajátítást végeztek.”*

*„23/C. § (1) Nagyberuházás esetén - a (2) bekezdésben foglalt kivétellel - előzetes régészeti dokumentációt kell készíteni.*

*(2) Előzetes régészeti dokumentációnak minősül a hatástanulmány is, ha a tartalmát és az elkészítéséhez alkalmazott módszereket tekintve megfelel az előzetes régészeti dokumentáció fogalmi feltételeinek, és alkalmas az elvégzendő régészeti feladatellátás módjának, valamint idő- és költségvonzatának meghatározására.*

(3) Az előzetes régészeti dokumentációt a beruházóval kötött írásbeli szerződés alapján a jogszabályban kijelölt örökségvédelmi szerv készíti el.”

A kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 68/2018. R.) 3. § (3) bekezdése szerint:

„3. § (3) A Kötv. szerinti, jogszabályban kijelölt örökségvédelmi szerv a Várkapitányság Integrált Területfejlesztési Központ Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság.”

A 68/2018. R. 40. § (7) bekezdése szerint:

„40. § (7) Az előzetes régészeti dokumentációt a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére vagy a földterület megszerzésére irányuló azon első hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amelyben a hatóság eljár vagy szakhatósággként vagy a szakkérdés vizsgálatával közreműködik.”

II. A Kötv. 23/E. § (5) bekezdése szerint:

„23/E. § (5) Nagyberuházás megvalósítása esetén a régészeti földmunka, valamint a kivitelezés földmunkái régészeti megfigyelés mellett végezhetőek.”

A 68/2018. R. 43. § (3) bekezdése szerint:

„43. § (3) A kivitelezés során a földmunkákkal érintett, és egyéb feltérési módszerekkel fel nem tárt területen régészeti megfigyelést kell biztosítani.”

III. A Kötv. 82. § (1) bekezdésének a) pontja, valamint a c) –f) pontjai és (2) bekezdése alapján.”

A Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/34222-31/2024. számú megkeresésében a 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése és 3. melléklet táblázatának 9. pontjában megjelölt, a területrendezési tervekkel való összhangra vonatkozó szakkérdés tekintetében szakvéleményt kért a BFKH Állami Főépítéstől. A BFKH Állami Főépítész BP/1701/00455-2/2024. számú levelében megadta tájékoztatását, melyet a Környezetvédelmi Hatóság a döntése kialakításánál figyelembe vett.

**A BFKH Állami Főépítész BP/1701/00455-2/2024. számú levelében tájékoztatását az alábbiak szerint adta meg.**

„A környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet (továbbiakban: Korm. rendelet) 11.§-a és 3. számú melléklete 9. sorában meghatározott szakkérdésekben, a fővárosi és megyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatairól szóló 15/2024.(VI.28.) KTM utasítás 24.§ (2) bekezdésén, és a Budapest Főváros Kormányhivatalát vezető főispán Budapest Főváros Kormányhivatala ügyrendjéről szóló 11/2023. (IV.13.) számú utasítása 1. sz mellékletének 19. pontjában foglaltakon alapuló feladatkörömben a „Az M2-es metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése, valamint a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása tárgyú közlekedésfejlesztési projekt” IV. b) Örs vezér téri átvezetésének (Pillangó utca kiz. - Rákosfalva kiz.) és IV. c) Rákosfalva bez. Cinkota bez. szakaszának létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás **szakkérdés vizsgálata ügyében az alábbi véleményt adom:**

**Tárgyi metróvonal és HÉV vonal összekötésére és új szárnyvonal kialakítására készült környezeti hatásvizsgálat elfogadható.**

A Korm. rendelet 3. számú melléklete 9. sorában meghatározottak szerint az alábbi vizsgálatát kérte:

A területrendezési tervekkel való összhang tekintetében.

A Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya 2024. július 3-án környezet- és természetvédelmi igazgatási hatáskörében eljárva a Korm. rendelet 3. számú melléklete 9. sorában foglalt szakkérdések vizsgálata érdekében megkeresett a tárgyi környezeti hatásvizsgálat készítésével összefüggő eljárásban.

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. és 9. mellékletében szerepelnek az országos, illetve térségi műszaki infrastruktúra-hálózat elemei.

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. 6.) Korm. rendelet 7. melléklete szerint a területrendezési terveken ábrázolni kell az alábbiakat:

1.2.1.4. egyéb országos törzshálózati vasúti pálya

1.2.2.4. országos vasúti mellékvonal.

A fentiek alapján a metróhálózat elemeit a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervén nem kell ábrázolni. A meglévő HÉV-vonal az alaptérképi elemek között szerepel.

Fentiek alapján **a dokumentáció a területrendezési terveknek megfelel.**

A környezeti hatásvizsgálati eljárás megküldött dokumentációját áttanulmányozva megállapítottam, hogy Budapest Főváros érintett területén (XIV. kerület) a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása közlekedésfejlesztési projekt" IV. b) Örs vezér téri átvezetésének (Pillangó utca kiz. - Rákosfalva kiz.) és IV. c) Rákosfalva bez. Cinkota bez. szakasza **a meglévő közlekedési nyomvonal felhasználásával tervezett.**

Felhívom szíves 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."

---

A Környezetvédelmi Hatóság az eljárása során vizsgálta a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet, illetve annak 6. és 7. számú melléklete alapján a telepítési hely és a feltételezhető hatásterületek érzékenységet, valamint a várható környezeti hatások jellemzőit. Összességében az eljárásba bevont szakhatóságok, valamint a Környezetvédelmi Hatóság a környezeti hatásvizsgálat során a tervezett tevékenységgel kapcsolatban kizáró okot nem találtak.

Felhívom a figyelmet, hogy jelen határozat az I. pontban foglalt alapadatokkal meghatározott tevékenység végzésére jogosít.

**Felhívom Környezethasználó figyelmét, hogy a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Kvtv.) 72. §-a értelmében „a környezetvédelmi hatóság a környezetvédelmi engedélyt vagy az egységes környezethasználati engedélyt visszavonja, ha a véglegessé válástól számított öt éven belül a tevékenységet, illetve az ahhoz szükséges építési előkészítési munkákat nem kezdték meg, illetőleg ha a jogosult nyilatkozik arról, hogy a környezetvédelmi engedéllyel vagy az egységes környezethasználati engedéllyel nem kíván élni, továbbá akkor is, ha az engedélyezéskor fennálló feltételek lényegesen megváltoztak.”**

A Dokumentációban és kiegészítésében nem került – megjelölve, elkülönítve – ismertetésre olyan adat, amely a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. számú melléklet 7. c) pontja szerint minősített adat, vagy amely a Környezethasználó szerint üzleti titkot képez.

A Környezetvédelmi Hatóság a fentiek és a Kvtv. 71. § (1) bekezdés b) pontja, a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (4) bekezdés a) pontja valamint 5. § (2) bekezdésének cc) alpontja alapján – az Ákr. 80. § (1) bekezdésében és 81. § (1) bekezdésében foglaltak figyelembevételével – a rendelkező részben foglaltak szerint döntött.

Tárgyi ügyben a Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/34222-2/2024. számon tájékoztatta a Környezethasználót arról, hogy a tárgyi eljárást az Ákr. 43. § (2) bekezdése alapján teljes eljárásban folytatja le. Tekintettel arra, hogy a Környezetvédelmi Hatóság jelen határozattal az ügy érdemében döntést hozott, ezért az Ákr. 51. §-ában foglaltak alapján a fenti számú tájékoztatásban foglaltakhoz nem kapcsolódnak joghatások.

A Környezetvédelmi Hatóság a rendelkező részben foglalt előírásokat a jelenleg hatályos jogszabályok figyelembevételével tette.

A Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (7) bekezdésében foglalt kizáró feltételek nem állnak fenn.

A Környezetvédelmi Hatóság jelen engedély érvényességi idejének megállapításánál figyelembe vette a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 11. §-ban foglaltakat.

Felhívom a figyelmet, hogy a környezetvédelmi engedély előírásaitól eltérően folytatott tevékenység, környezetveszélyeztetés vagy környezetszennyezés esetén a Környezetvédelmi Hatóság jelen határozat V. fejezetében foglalt jogkövetkezményeket alkalmazza.

A Környezetvédelmi Hatóság a határozatot, a Kvtv. 71. § (3) bekezdése alapján - figyelemmel az Ákr. 88. § (3) bekezdésére - a hivatalában és a honlapján közzéteszi, továbbá a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (3) bekezdése alapján megküldi **a jegyzőknek, akik kötelesek a határozat kézhezvételét követő nyolc napon belül gondoskodni a határozat teljes szövegének – 15 nap időtartamra való – nyilvános közzétételéről.** A jegyzők a határozat **közzétételét követő öt napon belül tájékoztatják a Környezetvédelmi Hatóságot** a közzététel időpontjáról, helyéről, valamint a határozatba való betekintési lehetőség módjáról.

A határozat elleni fellebbezés az Ákr. 116. § (1) bekezdése alapján kizárt.

A határozat bírósági felülvizsgálatának lehetőségét az Ákr. 114. § (1) bekezdése és 112. § (1) bekezdése biztosítja.

A bíróság illetékességét a *közigazgatási perrendtartásról* szóló 2017. évi I. törvény [a továbbiakban: Kp.] 13. § (1)-(3) bekezdései alapján állapította meg a Környezetvédelmi Hatóság. A keresetlevél benyújtásának helye és ideje a Kp. 39. § (1) bekezdése alapján került meghatározásra.

A közigazgatási per illetékének mértékét az *illetékekről* szóló 1990. évi XCIII. törvény 45/A. § (1) bekezdése, megfizetésének módját a 74. § (1)-(1a) bekezdése határozza meg, az illetékfeljegyzési jogról a 62. § (1) bekezdés h) pontja rendelkezik.

A tárgyalás tartása iránti kérelem lehetőségéről való tájékoztatás a Kp. 77. §-án alapul, amely szerint, ha egyik fél sem kéri tárgyalás tartását, és azt a bíróság sem tartja szükségesnek, a bíróság tárgyaláson kívül határoz. Tárgyalás tartását a felperes a keresetlevélben, az alperes a védiratban kérheti. Ennek elmulasztása miatt igazolási kérelemnek nincs helye.

Azonnali jogvédelemre vonatkozó tájékoztatás a Kp. 50. § (1)-(3) bekezdésein alapul.

Az azonnali jogvédelemre irányuló kérelemben részletesen meg kell jelölni azokat az indokokat, amelyek az azonnali jogvédelem szükségességét megalapozzák, és az ezek igazolására szolgáló okiratokat csatolni kell. A kérelmet megalapozó tényeket valószínűsíteni kell.

A 2023. évi C. törvény hatálya alá tartozó kiemelt jelentőségű ügyekben e törvény 199. § (1) bekezdése alapján a közigazgatási perben a jogi képviselő kötelező. Ugyanezen § (3) bekezdése szerint a perben a beadványok benyújtása és a hivatalos iratok kézbesítése elektronikus úton történik.

Jelen határozatot a Környezetvédelmi Hatóság a *környezetvédelmi hatósági nyilvántartás vezetésének szabályairól* szóló 58/2019. (XII. 18.) AM rendelet alapján hatósági nyilvántartásba veszi.

Tájékoztatásul közlöm, hogy az *elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól* szóló 2015. CCXXII. törvény 9. § (1) bekezdése, valamint a 108. § (5) bekezdése alapján a 9. § (1) bekezdésében felsorolt ügyfél, szervezet, szerv, képviselő stb. elektronikus ügyintézésre köteles.

A Környezetvédelmi Hatóság környezetvédelmi feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 2. §, 5. § (1) bekezdésének c) pontja és (2) bekezdése; természetvédelmi feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a 625/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 2. §, 6. § (1) bekezdésének c) pontja és (2) bekezdése; hulladékgazdálkodási feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet szabályozza.

Jelen döntés a közléssel külön értesítés nélkül, a törvény erejénél fogva **véglegessé válik** az Ákr. 82. § (1) bekezdése alapján. A döntés közlésének napja az a nap, amelyen azt kézbesítették. A 2023. évi C. törvény 196. § (1) bekezdése szerint a kiemelt jelentőségű ügyben eljáró hatóság **az általa meghozott döntéseket** – az eljárás során a személyesen az ügyfélnek szóló végzések kivételével – **hirdetményi úton közli**, a 196. § (2) bekezdése értelmében a hirdetmény útján közölt döntést **a hatóság honlapján történő közzétételét követő 5. napon kell közzélni tekinteni**.

Budapest, 2024. július 18.

**dr. Tarnai Richárd főispán**  
nevében és megbízásából:

**dr. Cserkúti Szabolcs s. k.**  
főosztályvezető

A kiadmány hitelül:



Kapják: ügyintézői utasítás szerint.

Áz eredeti papíralapú dokumentummal egyező.

Másolatot készítette:

Tulkán Ágnes

Pest Vármegyei Kormányhivatal

Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási

Főosztály

Ezen lap nem része az eredeti iratnak, kizárólag a jogszabályi megfeleléshez szükséges záradékolás megjelenítését szolgálja

