

**BÁCS-KISKUN MEGYEI KORMÁNYHIVATAL**

Ikt. szám: BK/KTF/04636-250/2021.

Hiv. szám: -

Ügyintéző: dr. Bán Attila

dr. Petrovics György

dr. Kisgyörgyei Ágnes

Budai Szilvia

Mézer Ádám

Sirok Attila

Kovács Krisztián

Bang Gyula

Telefon: +36 (76) 795-871

+36 (76) 795-862

KRID azonosító: 246192384

Melléklet: -

Tárgy: MÁV Zrt., a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárás, eljárást lezáró határozat

H A T Á R O Z A T

A **MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság** (rövidített elnevezése: MÁV Zrt., székhely: 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60., cégjegyzékszám: 01-10-042272, adószám: 10856417-2-44, KSH szám: 10856417-5221-114-01, KÜJ: 100 289 165, KTJ: 102 917 483, hivatalos elektronikus elérhetősége: 10856417#cegkapu) – **Engedélyes – részére**, a 2021. március 17. napján előterjesztett, majd kiegészített – **a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) – Kelebia (országhatár) vasútvonal] fejlesztése tárgyú – a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet** (a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet) szerinti kérelem alapján indított **környezeti hatásvizsgálati eljárásban**, a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. számú mellékletének

- **36. pontja [Vasúti pálya országos törzshálózat részeként (kivéve kizárólag Budapest vonzáskörzeti vasúti közlekedését szolgáló vasúti pályát)]**

szerinti tevékenységhez,

k ö r n y e z e t v é d e l m i e n g e d é l y t a d o k a z z a l a f e l t é t e l l e l, h o g y

a tervezett **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás és a településrendezési eszközök közötti összhangot meg kell teremteni Balotaszállás, Budapest, XXIII. kerület, Soroksár, Csengőd, Délegyháza, Dömsöd, Dunaharaszti, Dunavarsány, Kelebia, Kiskunhalas, Kiskunlacháza, Kunszentmiklós, Soltszentimre, Soltvadkert, Taksony vonatkozásában, **ezáltal a kizáró okot meg kell szüntetni a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig.** A tervezett tevékenység nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósítása és az a településrendezési eszközökkel nincs összhangban, azonban az összhang legkésőbb a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig megteremthető.**

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

Előírások:

Általános előírások

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

Zaj- és rezgésvédelem

3. A kivitelezési tevékenység megkezdése előtt az alapállapot felmérésére zajvizsgálatot kell végezni a Z1 – Z12 mérési pontokon. A zajvizsgálati jegyzőkönyvet a környezetvédelmi hatósághoz be kell nyújtani, valamint csatolni kell az építési engedélyezési dokumentáció zajvédelmi munkarészéhez. Tárgyi létesítmény építési engedélyezési eljárása során az engedélyezési dokumentációban be kell mutatni a kivitelezési munkákból származó és a végleges szállítási útvonalak mentén kialakuló zaj- és rezgésterhelés mértékét és a tervezett zaj-, és rezgéscsökkentési intézkedéseket. Határérték feletti zajt okozó építési munkák csak az illetékes környezetvédelmi hatóság engedélyének birtokában kezdhetők meg.
4. A kivitelezés alatt zajvizsgálatot kell végezni az építési tevékenységből eredő zajterhelésre vonatkozóan a Z1-Z12 mérési pontokon a kivitelezési tevékenység megkezdését követő 15. és 60. nap közötti időszakban, az előzetesen számítással meghatározott legnagyobb zajkibocsátású munkafolyamatok végzésekor. A zajvizsgálatról készített jegyzőkönyvet meg kell küldeni a környezetvédelmi hatóságnak.

zajmérési pont jele	zajmérési pont
Z1	1239 Budapest, Sínpár utca 18. sz. alatti lakóépület
Z2	2330 Dunaharaszti, Kandó Kálmán utca 13. sz. alatti lakóépület
Z3	2335 Taksony, Szent Imre út 182. sz. alatti lakóépület
Z4	2336 Dunavarsány, Epres utca 3. sz. alatti lakóépület
Z5	2340 Kiskunlacháza, 0622/5 hrsz. alatti lakóépület
Z6	6090 Kunszentmiklós, Kinizsi utca 2. sz. alatti lakóépület
Z7	6085 Fülöpszállás, Hunyadi utca 20. sz. alatti lakóépület
Z8	6222 Csengőd, Tompa Mihály utca 28. sz. alatti lakóépület
Z9	6200 Kiskőrös, Felsőkomaszáció utca 16. sz. alatti lakóépület
Z10	6230 Soltvadkert, Vasút utca 8. sz. alatti lakóépület
Z11	6400 Kiskunhalas, Gyep utca 9. sz. alatti lakóépület
Z12	6423 Kelebia, Árpád utca 1. sz. alatti lakóépület

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

5. Az építési engedély benyújtásával egyidejűleg igazolni kell, hogy a környezetvédelmi hatástanulmány zaj- és rezgésvédelmi munkarésében hivatkozott, kisajátítandó ingatlanok tulajdonosváltoztatása megtörtént.
6. Az építési tevékenység során az alábbi zaj- és rezgésvédelmi előírásokat kell betartani:
 - Az éjszakai (22:00-6:00) megítélési időben a környezeti zajkeltéssel járó munkavégzés és szállítási tevékenység nem végezhető, kivéve, ha az adott munkavégzés különösen indokolt, és az építkezést ellehetetlenítené annak kizárása. Az építés alatti környezetvédelmi tervben meg kell indokolni az adott munkafolyamat szükségességét, továbbá be kell mutatni e munkafolyamatok pontos körét, helyét, időtartamát és környezeti hatásait.
 - Kizárólag minimum EURO2, EPA Tier II, EI) Stage II besorolású, vagy ezekkel egyenértékű zajkibocsátású motorok alkalmazhatóak a munkagépek és szállítójárművek esetében egyaránt.
 - Ahol lehetséges, ott a gépeket és / vagy gépelemeket zajvédelmi szigeteléssel, zajcsökkentő burkolatok kell ellátni, ha az adott munkavégzés 100 méteres környezetében zajtól védendő ingatlan, vagy terület található.
 - A szállítási útvonalakat a meglévő fő és gyűjtő úthálózat mentén kell kijelölni, a lehető legkisebb zajterhelés megvalósításával.
 - A vasúti szállítást kell előnyben részesíteni a közúttal szemben.
7. A vasúti létesítmény kiviteli tervében részletesen ki kell dolgozni a passzív akusztikai védelemre vonatkozó műszaki megoldásokat. A terveket az illetékes környezetvédelmi hatósághoz be kell nyújtani.

Határidő: a létesítési engedélykérelem benyújtását megelőzően 30 nappal
8. A tárgyi létesítmény mentén található, a *környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól* szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet] 2. §-ban meghatározott területek és építmények rezgés elleni védelme érdekében a *környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról* szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet [a továbbiakban: 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet] 5. számú mellékletében előírt rezgésterhelési határértékek teljesülésének biztosítása érdekében, a tárgyi hatásvizsgálati eljárás dokumentációjában javasolt, vagy ezzel rezgésvédelmi szempontból egyenértékű műszaki megoldást kell alkalmazni.
9. Azoknak a védendő épülethomlokzatoknak az esetében, ahol a tárgyi hatásvizsgálati eljárás dokumentációjában megadottak szerint tervezett aktív zajvédelmi intézkedéseket követően a tárgyi létesítmény üzemeléséből származóan a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében előírt zajterhelési határértékek feletti terhelés várható, részletes épületakusztikai tervezés keretében kell a homlokzati nyílászárók végleges akusztikai, hangszigetelési követelményeit meghatározni, a jelenleginél magasabb léghanggátlással rendelkező nyílászárók beépítéséről gondoskodni.

Határidő: a vasúti létesítmény forgalomba helyezését megelőzően.
10. A tárgyi létesítmény vasúti szakasza mentén található, a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet] 2. §-ában meghatározott területek és építmények zaj elleni védelmét, a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében előírt zajterhelési határértékek teljesülését biztosítani kell. A vasútvonal kiépítésével egyidejűleg meg kell valósítani a tárgyi hatásvizsgálati eljárás dokumentáció „4.2.1.6.3. Zajvédelmi javaslatok” című fejezetében és a „4.2.2.5. A létesítmény üzemelése és üzemeltetése során várható hatások” című fejezetében részletezett zaj- és rezgésvédelmi intézkedéseket.
11. Az állomások és megállók utastájékoztató rendszerét úgy kell kiépíteni, hogy képes legyen éjszakai hangerőre való átkapcsolásra és a legközelebbi zajtól védendő épületeknél zavaró környezeti zajterhelést ne okozhassanak.
12. Tárgyi vasúti létesítmény **forgalomba helyezését követő 30. és 60. napok között, valamint a forgalomba helyezés napját követő 180 naptól számított félévente zajméréseket kell végezni** annak igazolására, hogy a Z1 – Z12 monitoring pontokon a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében szereplő zajterhelési határértékek teljesülnek.

A zajméréseket a *stratégiai zajtérképek, valamint az intézkedési tervek készítésének részletes szabályairól* szóló 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelet] 5. számú mellékletének 1-5. pontjaiban meghatározott mérési módszerrel kell elvégezni, és a 6. pontban foglaltak szerint kell dokumentálni.

A zajvizsgálatról készült jegyzőkönyvet be kell nyújtani az illetékes környezetvédelmi hatóságnak.

zajmérési pont jele	zajmérési pont
Z1	1239 Budapest, Sínpár utca 18. sz. alatti lakóépület
Z2	2330 Dunaharaszti, Kandó Kálmán utca 13. sz. alatti lakóépület
Z3	2335 Taksony, Szent Imre út 182. sz. alatti lakóépület
Z4	2336 Dunavarsány, Epres utca 3. sz. alatti lakóépület
Z5	2340 Kiskunlacháza, 0622/5 hrsz. alatti lakóépület
Z6	6090 Kunszentmiklós, Kinizsi utca 2. sz. alatti lakóépület
Z7	6085 Fülöpszállás, Hunyadi utca 20. sz. alatti lakóépület
Z8	6222 Csengőd, Tompa Mihály utca 28. sz. alatti lakóépület
Z9	6200 Kiskőrös, Felsőkomaszáció utca 16. sz. alatti lakóépület
Z10	6230 Soltvadkert, Vasút utca 8. sz. alatti lakóépület
Z11	6400 Kiskunhalas, Gyep utca 9. sz. alatti lakóépület
Z12	6423 Kelebia, Árpád utca 1. sz. alatti lakóépület

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

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

13. A forgalomba helyezést követő 30. - 60. nap között elvégzett zajmérések eredményeit felhasználva, a vasúti létesítmény teljes hosszára, vizsgálatot kell végezni, modellszámításokkal kell igazolni, hogy a legközelebbi zajtől védendő létesítményeknél a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében szereplő zajterhelési határértékek teljesülnek.

A modellszámítások eredményét vizsgálati jelentésben kell összefoglalni. Amennyiben a modellszámításokkal meghatározott zajterhelési értékek határérték feletti, a jelentésben minden zajtől védendő ingatlan esetén ismertetni kell a határérték alatti zajterhelési érték eléréséhez szükséges zajcsökkentő intézkedéseket és/vagy passzív zajcsökkentésre vonatkozó javaslatokat.

A vizsgálati jelentést az illetékes környezetvédelmi hatóságnak be kell nyújtani elfogadásra.

Határidő a vizsgálati jelentés benyújtására: a forgalomba helyezést követő 150 napon belül

14. Tárgyi vasúti létesítmény **forgalomba helyezését követő 30. és 60. napok között rezgésméréseket kell végezni** annak igazolására, hogy az R1 – R12 monitoring pontokon a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 5. számú mellékletében szereplő rezgésterhelési határértékek teljesülnek.

A rezgésvizsgálatról készült jegyzőkönyvet be kell nyújtani az illetékes környezetvédelmi hatóságnak.

rezgésmérési pont jele	rezgésmérési pont
R1	1239 Budapest, Sínpár utca 18. sz. alatti lakóépület
R2	2330 Dunaharaszti, Kandó Kálmán utca 13. sz. alatti lakóépület
R3	2335 Taksony, Szent Imre út 182. sz. alatti lakóépület
R4	2336 Dunavarsány, Epres utca 3. sz. alatti lakóépület

rezgésmérési pont jele	rezgésmérési pont
R5	2340 Kiskunlacháza, 0622/5 hrsz. alatti lakóépület
R6	6090 Kunszentmiklós, Kinizsi utca 2. sz. alatti lakóépület
R7	6085 Fülöpszállás, Hunyadi utca 20. sz. alatti lakóépület
R8	6222 Csengőd, Tompa Mihály utca 28. sz. alatti lakóépület
R9	6200 Kiskőrös, Felsőkomaszáció utca 16. sz. alatti lakóépület
R10	6230 Soltvadkert, Vasút utca 8. sz. alatti lakóépület
R11	6400 Kiskunhalas, Gyep utca 9. sz. alatti lakóépület
R12	6423 Kelebia, Árpád utca 1. sz. alatti lakóépület

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

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

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

Határidő: folyamatos

Levegőtisztaság-védelem

16. Tilos a légszennyezés, a diffúz forrás környezetvédelmi követelményeknek nem megfelelő működtetése miatt fellépő levegőterhelés, valamint a levegő lakosságot zavaró bűzzel való terhelése, továbbá a levegő olyan mértékű terhelése, amely légszennyezettséget okoz.
17. A tevékenység végzése során az elérhető legjobb technika alkalmazásával kell a levegőterhelést a lehető legkisebb mértékűre csökkenteni.
18. Az anyagnyerő helyeket, depóterületeket a nyomvonalhoz minél közelebb kell megválasztani.
19. A szállítási útvonalak megtervezésénél minimumra kell csökkenteni a lakott ingatlanok megközelítését.
20. Az építéshez használt gépek és berendezések telephelyeit a nyomvonalhoz minél közelebb, a lakott területektől lehetőség szerint távol kell kijelölni, és kerülni kell a fölösleges mozgásokat a környező utakon.
21. A szilárd burkolatú útfelületeket rendszeresen takarítani kell a felhordott szennyeződésektől (pl. sár) a másodlagos porszennyezés megelőzésére.
22. A burkolattal el nem látott szállítási útvonalak használatát lehetőség szerint mellőzni kell. Amennyiben a használatuk nélkülözhetetlen, úgy a nyomvonalat (különösen száraz időben) rendszeresen locsolni kell.
23. Az építési, felvonulási, valamint a közvetlen szállítási területek locsolásával, vízpermetezéssel a diffúz légszennyezést meg kell akadályozni.
24. A szabadban végzett anyagtárolást úgy kell kialakítani, működtetni és fenntartani, hogy abból a lehető legkevesebb légszennyező anyag kerüljön a környezetbe (takarás, locsolás).
25. A földműveket szükség esetén (száraz időben rendszeresen) locsolni kell.
26. A levegőminőségi monitoring pontokon (Dunavarsány, Epres utca 3., Dunaharaszti, Máv Alsó u. 6., Dunavarsány, Vasút sor 18.) **az építés ideje alatt** a levegőterheltségi szint és a helyhez kötött légszennyező források kibocsátásának vizsgálatával, ellenőrzésével, értékelésével kapcsolatos szabályokról szóló 6/2011. (I. 14.) VM rendelet szerinti szabványos méréssel kell meghatározni a levegőterheltségi szintet szálló por (PM₁₀) vonatkozásában, helyszínenként egy hetes folyamatos mérés keretében.
27. A mérésre vonatkozó monitoring tervet a mérést megelőző **8 napon belül**, a mérési jegyzőkönyveket az egyes méréseket követő **15 napon belül** meg kell küldeni az illetékes környezetvédelmi hatóságnak.

28. Rakodás során megfelelő intézkedés megtételével gondoskodni kell arról, hogy a mozgatott anyag levegőterhelést ne okozzon.
29. Az építéshez és üzemeltetéshez szükséges anyagok szállításánál lehetőség szerint előtérbe kell helyezni a vasúton történő szállítást.
30. A tevékenységhez kapcsolódó szállítást kiporzást, kiszóródást kizáró módon kell végezni.
31. A kivitelezés során felhasznált anyagok szállítását zárt konténerben vagy a kiporzást és kiszóródást megakadályozó ideiglenes takarású konténerben, vagy e feltételeket biztosító célgéppel, szállítójárművel, levegőterhelést kizáró módon kell végezni.
32. A földmozgatást- és szállítást lehetőség szerint földnedves állapotban kell végezni.
33. A munkálatokat és a szállítási tevékenységet megfelelő műszaki állapotú, a környezetvédelmi előírásokat kielégítő munkagépekkel és szállítójárművekkel szükséges végezni.
34. A munkagépeket és a szállítójárműveket rendszeresen karban kell tartani az emisszió csökkentése érdekében.
35. A munkagépek felesleges üresjáratát kerülni kell.
36. A megépített szakaszoknál a rézsúk füvesítését, és a növénytelepítést a lehető legrovidebb időn belül el kell végezni a kiporzás csökkentése céljából.

Földtani közeg védelem

37. A környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő, megelőzze a környezetszennyezést és kizárja a környezetkárosítást.
38. A tevékenységet a földtani közeg veszélyeztetését, károsodását, szennyezését kizáró módon kell végezni.
39. A tevékenységgel nem okozhatják a vonatkozó jogszabály szerinti (B) szennyezettségi határértéknél kedvezőtlenebb állapotot földtani közegben.
40. A földtani közeg jó minőségi állapotának biztosítása érdekében, a tevékenység végzése során szennyező anyag, illetve lebomlása esetén ilyen anyagok keletkezéséhez vezető anyagok használata, illetve elhelyezése csak műszaki védelemmel folytatható.
41. A téli síkosság-mentesítéséhez a talaj szerkezet védelme érdekében kizárólag környezetbarát anyagokat lehet felhasználni. (biológiailag lebontható jégolvasztó anyagok használata)
42. 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.
43. A területfeltöltés - a feltöltés talajmechanikai tulajdonságai mellett – csak szennyeződésmentes feltöltő anyaggal történhet, ennek igazolására vonatkozó vizsgálati eredményeket meg kell őrizni és ellenőrzéskor fel kell tudni mutatni.
44. A tevékenység végzése során esetlegesen bekövetkező környezetszennyezést – a kárelhárítás egyidejű megkezdésével – az illetékes környezetvédelmi hatóságnak haladéktalanul be kell jelenteni.
45. A vonatkozó jogszabályok értelmében, engedélyesnek – a jelen engedély keretében végzett tevékenység folytatásának ideje alatt – mindenkor érvényes üzemi kárelhárítási tervvel kell rendelkeznie. A tervet, a terv készítésére kötelezettnek 5 évenként – amennyiben változás történik, úgy a változást követő 60 napon belül - felül kell vizsgálnia.
46. Az engedélyesnek a nyomvonalas létesítmény esetleges üzemzavarának elhárítása végett üzemi kárelhárítási tervet kell készíteni és benyújtani hatóságunkra elektronikus úton.

Határidő: a vasútvonal forgalomba helyezési kérelmének benyújtását megelőzően 90 nappal.

Táj- és természetvédelem

47. Védett természeti területen a kutatás (monitoring tevékenység) a természetvédelmi hatóság engedélyének birtokában végezhető.
48. Védett természeti területen a gyűjtés a természetvédelmi hatóság engedélyének birtokában végezhető.
49. Védett természeti területen a terület helyreállítás (pl. rekonstrukciós feladatok, gyp kialakítás) a természetvédelmi hatóság engedélyének birtokában végezhető.
50. Védett természeti terület jellegének, használatának megváltoztatása (pl. deponáló helyek kialakítása stb.) a természetvédelmi hatóság engedélyének birtokában végezhető.
51. Védett természeti területen a gyp feltörése (függetlenül a művelési ágtól, a MÁV ingatlanon belül is) a természetvédelmi hatóság engedélyének birtokában végezhető.
52. Védett természeti területen a művelési ág megváltoztatás a természetvédelmi hatóság engedélyének birtokában végezhető.

53. Védett természeti területen az erdőről és az erdő védelméről szóló törvény hatálya alá nem tartozó fa, facsoport kivágása, telepítése (művelés alól kivett, nyomvonalas létesítménnyel azonos földrésleten lévő) a természetvédelmi hatóság engedélyének birtokában végezhető.
54. Fokozottan védett természeti területre (Kis-rét elnevezésű fokozottan védett természeti terület) való belépés a természetvédelmi hatóság engedélyének birtokában végezhető.
55. Védett természeti területnek nem minősülő Natura 2000 területen a gyeperősítés a természetvédelmi hatóság engedélyének birtokában végezhető.
56. Védett természeti területnek nem minősülő Natura 2000 területen a terület helyreállítása a természetvédelmi hatóság engedélyének birtokában végezhető.
57. Védett természeti területnek nem minősülő Natura 2000 területen az erdő védelméről szóló törvény hatálya alá nem tartozó fa, facsoport kivágása, telepítése a természetvédelmi hatóság engedélyének birtokában végezhető.
58. Érzékeny természeti területen a gyeperősítés és nádas művelési ág megváltoztatása a természetvédelmi hatóság engedélyének birtokában végezhető.
59. Védett növényfaj áttelepítése (egyedének gyűjtéséhez, birtokban tartásához, visszatelepítéséhez) a természetvédelmi hatóság engedélyének birtokában végezhető.
60. Védett növényfaj szaporításra alkalmas szervének gyűjtése a természetvédelmi hatóság engedélyének birtokában végezhető.
61. Védett állatfaj áttelepítése (egyedének gyűjtéséhez, birtokban tartásához, visszatelepítéséhez, betelepítéséhez) a természetvédelmi hatóság engedélyének birtokában végezhető.
- 62. Egyebekben a természetvédelmet, tájvédelmet, NATURA 2000 területeket, valamint védett állat-és növényfajokat érintő, a beruházáshoz kapcsolódó tervezett tevékenységek megkezdése előtt előzetesen meg kell keresni a természetvédelmi hatóságot és egyeztetni kell a szükséges engedélyekről.**
63. Az előírt áttelepítésekhez, maggyűjtéshez és vetéshez, rekonstrukciós feladatokhoz tervdokumentációkat szükséges készíteni, amelyek tartalmát a természetvédelmi engedélyezések előtt az illetékes nemzeti park igazgatósággal egyeztetni kell.
64. A tervezett munkálatokat a vadon élő élővilág, a természetes-, természetközeli állapotú élőhelyek legnagyobb kíméletével kell végezni.
65. Védett természeti területet, Natura 2000 területet érintő, vagy azzal közvetlenül határos szakaszon csak a bővítés közvetlen sávján, kizárólag a MÁV ingatlanhatáron belül, illetve az előre meghatározott és a területileg illetékes nemzeti park által jóváhagyott építési munkaterületen történhet munkavégzés. A meglévő utak, vagy újabb ideiglenes utak felvonulási-, szállítási útvonallá alakítása csak a bővítés közvetlen sávján, kizárólag a MÁV birtokhatáron belül, illetve az előre meghatározott és az illetékes nemzeti parkkal egyeztetett utak esetében lehetséges.
66. Védett természeti területet, Natura 2000 területet érintő, vagy azzal közvetlenül határos szakaszon csak a bővítés közvetlen sávján, kizárólag a MÁV ingatlanhatáron belül, illetve az előre meghatározott és a területileg illetékes nemzeti parkkal egyeztetett, kijelölt helyeken lehet törmelék, építési anyagok és eszközök tárolására használt lerakat, depónia, telephely vagy anyagnyerőhely kialakítása.
67. A nyomvonal tágabb környezetében lévő védett természeti területeket el kell kerülni, azok területe nem vehető igénybe. A Natura 2000 területek élőhelyei és a Natura 2000 területeken kívüli jó természetességi állapotú foltok védelme érdekében az egyes igénybe vételi helyszínek kijelölése csak az illetékes nemzeti park igazgatósággal előzetesen egyeztetett, előre meghatározott és engedélyezett területen történhet.
68. A tervezési szakasz által keresztezett egyes védett természeti területen, Natura 2000 területen, vagy azzal közvetlenül határos szakaszon a kivitelezési munkákat csak a kisajátítási határon, illetve az előre meghatározott építési munkaterület szélén létesített ideiglenes védőkerítés megépítése után lehet megkezdni.
69. Az ideiglenes védőkerítésnek az építés teljes időtartama alatt be kell tölteni a funkcióját, jól láthatónak, időjárásnak ellenállóknak, meghibásodás esetén könnyen javíthatónak, karbantarthatónak kell lenni. Az oszlop anyaga lehet fa (pl. akác faoszlop), fém (pl. zárt szelvény, szögvas stb.), a kerítés anyaga lehet pl. drótháló. Ideiglenes védőkerítést az alábbi szakasz mindkét oldalán meg kell építeni:

hm sz.

925+28 – 945+58 hm sz. (mindkét oldal) Tabdi
--

70. Az alábbi szakaszok nyomvonalában a területfoglalás minimalizálása és a zavarás elkerülése érdekében a kivitelezési munkákat a pályán szükséges elvégezni. A szakaszok vonalában továbbá nem lehet felvonulási, szállítási útvonal, törmelék, építési anyagok és eszközök tárolására használt lerakat, depónia, telephely vagy anyagnyerőhely kialakítása. Az érintett szakaszok:

hm sz.
867+00 – 877+00 hm sz. (mindkét oldal) Csengőd
925+28 – 945+58 hm sz. (mindkét oldal) Tabdi

71. A vizes élőhelyekhez kötődő védett és közösségi jelentőségű fajok védelme érdekében a kivitelezés során a vasúti pálya által keresztezett egyéb vízfolyások vízminőségének megőrzésére figyelemmel kell lenni, a vízfolyások havária esemény általi szennyeződésének elkerülése érdekében a vízfolyások közelében semmilyen típusú tároló hely vagy depónia nem létesíthető.
72. **A tervezett nyomvonalon, az állatvilág védelme érdekében a védett természeti területen, Natura 2000 területen kizárólag október 1. – március 1. között, míg a védett természeti területeken és a Natura 2000 területeken kívül eső szakaszokon október 1. – március 31. között végezhető cserjeirtás, fakitermelés, gyephántás.**
73. A tervezett beruházás során, amennyiben idős, odvas fák kivágására kerül sor, akkor azt a denevér betelepítési időszakon kívül kell elvégezni. A kivágás időpontját előzetesen egyeztetni szükséges az illetékes természetvédelmi kezelővel. Az odvas faegyedeket át kell vizsgálni, és amennyiben azokban denevérek találhatók, gondoskodni szükséges azok átmentéséről az illetékes természetvédelmi kezelő bevonása mellett.
74. **A tervezett nyomvonal hatásterületén, a vizes élőhelyeken és belvizeken a kétéltűek, hullók védelme érdekében a szaporodási periódusban munkavégzési korlátozás szükséges. Ennek érdekében e területeken március 1. – június 15. között nem lehet földmunkát végezni (amennyiben az alapvető területrendezés már megtörtént és vizes élőhelyek nincsenek, a megkezdett munka ezen időszakban folytatható). Ha a száraz időjárás miatt nem alakulnak ki tócsák, időszakos kiöntések, akkor a korlátozási időszaktól való eltérés az illetékes természetvédelmi hatósággal és az illetékes természetvédelmi kezelővel történt előzetes egyeztetéssel lehetséges.**
75. **A tervezett nyomvonal hatásterületén, madárvédelmi indokok miatt a kivitelezési munkák ideje alatti kíméleti területek kijelölése szükséges. A kíméleti területek vonalában augusztus 1. és március 31. között korlátozás nélkül történhet munkavégzés. Április 1. és június 15. között tilos a nagy zajjal járó munkavégzés (földmunka, ágyazat bontás, terítés, betonozás stb.). Június 15. és augusztus 1. között a pótköltések idején szakfelügyelettel történhet a munkavégzés. A védett fajok kivitelezés idején tapasztalt előfordulási körülményei alapján a határidőtől való eltérés a természetvédelmi hatóság és a terület természetvédelmi kezelőjével való egyeztetéssel, előzetes engedéllyel lehetséges. Munkavégzési korlátozásra vonatkozó madárvédelmi kíméleti szakaszok:**

hm sz.
458+65 – 495+20
570+00 – 629+40
788+80 – 834+50 (több szakasz egyben)
843+15 – 874+60
926+75 – 944+30

76. Az építési tevékenységek során tilos a keletkező meredek falú mélyedéseket (pl. munkaárkok) több napig fedetlenül hagyni, mert az a kismélységek, kétéltűek egyedeinek pusztulását okozhatja. E mélyedések betöltése, földmunkái során meg kell arról győződni, hogy nincsenek-e beléjük hullott állatok, s a munkát csak ezek kimentése után szabad folytatni. A rendszeres, min. 3 naponként végzett kimentés után a kivitelezéssel érintett területtől legalább 100 m távolságra kell gondoskodni az egyedek természetesen élőhelyen való elhelyezéséről.
77. Az építkezésekhez kapcsolódó depóniák közel függőleges – partfalra emlékeztető – oldalait a fészkelési időszak előtt 45°-os meredekségben kell eldolgozni és/vagy a partfalat fóliával letakarni, hogy az partfalakban fészkelő madarak fészkelési időszaka alatt (április 15. és augusztus 15-e között) fészkelésre alkalmatlan legyen.

78. A teljes tervezési területen a fásításokban és növény-kiültetésekben törekedni kell a tájra jellemző, őshonos növényfajok/fajták alkalmazására. Ettől csak speciális esetben, természetvédelmi érdekeket szolgáló célból lehet eltérni. A kiültetési tervnél külön figyelembe kell venni, hogy olyan fajok/fajták ne kerüljenek a telepítendő növények közé, amelyek Magyarországon inváziósnak minősülnek (ezek felsorolását a KvVM Természetvédelmi Hivatalának Tanulmánykötetei 9. inváziós neofitonok c. táblázata tartalmazza. A kiültetési tervet az elsőfokú hatósággal és az illetékes természetvédelmi kezelővel véleményeztetni kell.
79. A nem kívánt gyomosodás és az inváziós fajok terjedésének megakadályozása érdekében az építéssel érintett területeken a kaszálásáról 3 éven keresztül, évente minimum két alkalommal (első alkalommal virágzást megelőzően) gondoskodni kell.
80. A rézsűk, töltések gyepesítése során kerülni kell a tájidegen fajok, mint az olaszperje (*Lolium multiflorum*) stb. alkalmazását, helyette (termőhelytől függően) a réti csenkesz (*Festuca pratensis*), nádképű csenkesz (*Festuca arundinacea*), angol perje (*Lolium perenne*), réti perje (*Poa pratensis*), barázdált csenkesz (*Festuca rupicola*), vörös csenkesz (*Festuca rubra*), ecsetpázsit (*Alopecurus pratensis*) alkalmazását kell preferálni.
81. A kivitelezés idejére egy természetvédelmi szakértő jogosultsággal és kellő szakmai gyakorlattal rendelkező biológus, vagy természetvédelmi mérnök végzettségű kapcsolattartó személyt kell alkalmazni. A kapcsolattartó személy a terep előkészítési munkálatok előtt elkészíti a természetközeli élőhelyek, védett fajok aktuális előfordulásának térképi lehatárolását, ismerteti azt a kivitelezővel és részt vesz a kármegelőzésben. A kivitelező részéről részt vesz továbbá a természetvédelmi szakfelügyeletben is, így szükség esetén irányítja a védett fajok (növény, kétéltű- és hüllő stb.) mentési munkálatait, továbbá a védett fajok kivitelezés idején tapasztalt előfordulásai és az időjárási körülmények függvényének alapján dönt a munkálatok megkezdéséről, vagy leállításáról. A kiviteli tervek készítésének megkezdése előtt 15 nappal a kijelölt személyt írásban a természetvédelmi hatóságra be kell jelenteni, elérhetőségét és jogosultságát megadva.
82. A megvalósítás során konzultációra van szükség az illetékes természetvédelmi kezelővel. A Natura 2000 területeken végzett egyes munkálatok megkezdése előtt a természeti károk minimalizálása érdekében az az érintett Igazgatóság munkatársaival terepi egyeztetést kell tartani.
83. A környező területeken megmaradó természetes élőhelyek, illetve az ott élő védett fajok károsodásának megelőzése érdekében biztosítani kell, hogy a beruházás területén invázióra hajlamos fajok a zöldfelületek kialakítása során ne kerüljenek telepítésre, illetve spontán megtelepedésük esetén haladéktalanul eltávolításra kerüljenek.
84. Védett természeti, valamint Natura 2000 területeken az üzemelési időszakban elvégzendő folyamatos pályakarbantartás (gyomirtás) mechanikai eszközök alkalmazásával történhet.
85. A vegyszeres kezelést csak megfelelő szakképesítéssel rendelkező személyzet végezheti. A kezeléssel Permetezési naplót kell vezetni, amelynek tartalmaznia kell többek között a kezelés időpontját, az induló és célállomást, kezelt felület megnevezését, felületét (m²), a felhasznált szerek nevét és mennyiségét, valamint a kezelést végző aláírását.
86. A vegyszeres gyommentesítés során az előírások betartása mellett fokozottan kell ügyelni arra, hogy a kezelés az ágyazatra (vagy a lehető legkisebb területre) korlátozódjon, és lehetőség szerint gyorsan lebomló, a teljes életközösségre a legkisebb veszélyt jelentő szereket kell választani.
87. A pályafenntartás során felhasznált herbicidek csomagolóanyagának megfelelő kezeléséről gondoskodni kell a vonatkozó jogszabályi előírások betartásával.
88. A kivitelezési munkákat megelőző leletmentési (régészeti feltárás), vagy lőszermentesítési tevékenységek során keletkező meredek falú mélyedések (szondázó árok stb.) függőleges falait egyes pontokon (50 cm-es szakasz) 45°-os meredekségben kell eldolgozni, hogy a behullott rovarok, kétéltűek, hüllők, kisemlősök segítség nélkül távozni tudjanak belőle, mivel a mélyedések az említett állatcsoportok egyedeinek pusztulását okozhatják.
- 89. A tervezett fejlesztés nyomán elvesző élőhelyek pótlására élőhelyrekonstrukciós-rehabilitációs munkákat kell elvégezni az alábbiak szerint:**
- A Felső-kiskunsági szikes puszta (HUKN20001) elnevezésű Natura 2000 terület vonalában 7 ha nagyságú terület, a Felső-kiskunsági szikes tavak és Mikla-puszta (HUKN20009) elnevezésű Natura 2000 terület vonalában 9,6 ha nagyságú terület esetében szükséges élőhelyrekonstrukciós munkákat végezni a tervezett fejlesztés nyomán elvesző élőhelyek pótlására, a kiterjesztett szélességű vasútingatlanon belül, a vasút két oldalán, a kivitelezési munkák befejezése után, a rekultivációt követően az érintett területek visszagyepesítése formájában.

- A megszűnő élőhelyekhez szorosan kötődő állat és növényfajokra gyakorolt hatás csökkentése érdekében a gyepesítést, a MÁV ingatlanhatáron belül, a tájban előforduló, a tervezési szakasz helyén, vagy környezetében, hasonló élőhelyeken gyűjtött fűfajok és kétszikű fajok magjaival kell elvégezni. A magkeveréknek a fűféléken kívül min. 10-15 rovartáplálékot biztosító kétszikű faj (*Salvia, Dianthus, Achillea, Centaurea stb.*) magjait kell tartalmaznia. A vetésre szánt fajok magjainak gyűjtéséről, vetés módszeréről a védett növény áttelepítési tervhez hasonlóan tervet kell készíteni és azt a természetvédelmi hatósággal és a Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatósággal véleményeztetni, engedélyeztetni kell.
- A Fülöpszállás - Soltszentimre - csengődi lápok (HUKN20013) elnevezésű Natura 2000 terület vonalában a tervezett fejlesztés nyomán elvesző élőhelyek pótlására a Kiskőrösi-turjános (HUKN20022) kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területen 8 ha-t meghaladó, nem kívánatos fás növényzettől megtisztítható, potenciális rekonstrukciós célterület kialakítása szükséges, amelyen belül egy 2,6 hektáros gyepterületet szükséges kialakítani az illetékes természetvédelmi kezelő javaslata szerint.
- A megszűnő élőhelyekhez szorosan kötődő állatfajokra (hangyaboglárka-fajok) gyakorolt hatás csökkentése érdekében a gyepesítést a fa- és cserjeirtást a kivitelezési munkák megkezdése előtt legalább egy évvel el kell kezdeni. A 2,6 ha gyepterület helyreállítást a tájban előforduló a tervezési szakasz helyén, vagy környezetében, hasonló élőhelyeken gyűjtött fűfajok és kétszikű fajok magjaival kell elvégezni. A fejlesztéssel érintett hangyaboglárka fajokat a tápnövényeikkel együtt a helyreállított gyepterületre kell áttelepíteni. A lepkefajok és tápnövényeik áttelepítésének módszeréről a védett növény áttelepítési tervhez hasonlóan tervet kell készíteni és azt a természetvédelmi hatósággal és a Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatósággal véleményeztetni, engedélyeztetni kell. Az áttelepítési terv készítését és az áttelepítést, a természetvédelmi engedély birtokában lehet elvégezni.
- A Kiskőrösi-turjános (HUKN20022) kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területen, Tabdi térségében, egykori felhagyott szántók, mérsékelt természetességű gyepek helyén felszín átalakítással egybekötött vizes élőhely – láperdő-rehabilitációt kell végezni 5 ha kiterjedésben. A rehabilitációs terület kijelölésénél figyelembe kell venni a vasúti pályát keresztező csatorna helyzetét, azért, hogy annak vízkészlete biztosítsa a rehabilitált terület folyamatos vízellátását.
- A tervezett fejlesztés nyomán a vasútárokban megsemmisülő, vagy szaporodásra alkalmatlanná váló kétéltű-hüllő szaporodó- és élőhelyek jelentős csökkenése miatt a MÁV ingatlanhatáron belül, vagy a nyomvonallal határos, a KNPI vagyonkezelésében lévő területen mesterségesen vizes helyeket kell kialakítani. A Kiskunsági Nemzeti Park szakembereivel előre leegyeztetett helyszínen a terepi adottságoktól függően, az „elvesző” vizes élőhelyekkel azonos méretű gödröket kell létrehozni a nyomvonal mellett a fejlesztés után megmaradt sávban. A gödröket a vízzáró réteget meg nem sértő kotrással kell kialakítani. A gödrök egyik oldalának sekélynek kell lenni, hogy a közlekedés a kétéltűek-hüllők számára lehetővé váljon.

90. Az áramütés fokozott veszélye miatt a madárvédelmi szempontból kritikus szakaszokon az áramütés kockázatának csökkentése érdekében madárvédelmi szempontból a lentebb felsorolt műszaki megoldásokat kell alkalmazni. Áramütés fokozott veszélye miatt madárvédelmi szempontból kritikus szakaszok:

hm sz.
294+00 – 540+00
565+00 – 655+00
690+00 – 700+00
720+00 – 790+00
825+00 – 845+00
865+00 – 875+00
895+00 – 910+00
995+00 – 1020+00

hm sz.
1235+00 – 1255+00
1265+00 – 1275+00
1285+00 – 1295+00
1305+00 – 1335+00
1370+00 – 1380+00
1410+00 – 1420+00
1435+00 – 1460+00
1495+00 – 1510+00
1565+00 – 1575+00

- Függő tápvezeték tartó fejszerkezet alkalmazása indokolt az egyenes szakaszokon, valamint a tartószerkezeten feszítőrúd helyett feszítősodrony szerelése szükséges.
- A felsővezeték tartó oszlop teteje és az oszlopra szerelt felsővezeteki tartószerkezet felső tartóbakjának szigetelőeleme között minimum 80 cm távolságnak kell lennie. Ha az oszlop teteje és az oszlopra szerelt felsővezeteki tartószerkezet között nem lehet külön intézkedés, műszaki kiegészítő megoldás nélkül biztosítani a 80 cm-es távolságot, akkor kiegészítő műszaki megoldás (pl. az oszlop tetejére felszerelt megfelelő méretű, és nagyobb ragadozó madarak számára is alkalmas kiülő) betervezése szükséges.
- V-láncon vezeték rögzítés esetén a csuklós bak felső vízszintes tartó konzolja és a sodrony (tápvezeték) között legalább 600 mm távolságnak kell teljesülnie az eltérő potenciálú szelvények között.
- Csuklós-bak felső csuklópontja mellett a ferde konzol és a tápvezeték között legalább 600 mm távolságot kell tartani az eltérő potenciálú szerelvények között.
- Tápvezetékek vagy egyéb, fázispotenciálon lévő sodronyok között vízszintes irányban minden esetben minimum 1600 mm távolságot kell tartania a fázis-fázis zárlat elkerülése érdekében.
- Huzalos feszítés esetén (nyíltvonali, egyenes pályán, akár sík terepviszonyok esetén, akár töltésen vagy bevágásban, kábelcsatorna közelében, valamint állomási oszlopoknál) a felső feszítő huzal és a tartóoszlop közötti szigetelőlánc szigetelt hossza minimálisan 800 mm kell, hogy legyen.
- Rudas feszítés esetén (íves pályán, bármely esetben, valamint közút közelében létesített felsővezeték-szakasz oszlopain) a felső feszítőrúd és a V-láncon felette húzódó tápvezeték között legalább 1600 mm kell, hogy legyen.
- Rudas feszítésű oszlopoknál a feszítőrúd és az oszloptörzs között szerelt feszítőszigetelő az elérhető legnagyobb hosszúságú típus legyen.

91. A vasúti felsővezetékkel való madárütközés miatt kritikus szakaszokon a madárfajok ütközés elleni védelme érdekében, valamint az elütés kockázatának csökkentése miatt biztosítani kell a meglévő fás-cserjés állomány fokozott védelmét. Meglévő fás-cserjés állomány kíméleti szakaszok:

hm sz. (m) (mindkét oldal)
365+50 – 374+40 (890 m)
386+30 – 398+50 (1220 m)
413+50 – 417+00 (350 m)
435+00 – 440+00 (500 m)
448+00 – 459+00 (1100 m)
464+50 – 470+00 (550 m)
472+00 – 476+00 (400 m)
784+50 – 790+00 (550 m)
793+50 – 819+00 (2550 m)
834+50 – 839+00 (450 m)
856+40 – 858+00 (160 m)

hm sz. (m) (mindkét oldal)
861+00 – 863+25 (225 m)
888+50 – 893+00 (450 m)

92. A vasúti felsővezetékkel való madárütközés miatt kritikus szakaszokon a madárfajok ütközés elleni védelme érdekében egysoros fasort, vagy speciális esetben cserjesávot kell telepíteni. A kíméleti szakaszok azon részén, ahol a fejlesztés miatt kitermelésre kerül a töltés mentén lévő fa- és cserjesáv, ott mindenképpen szükséges a fasor visszatelepítése. Telepítésre javasolt fa- és cserjefajok: oszlopos növekedésű fehér nyár (*Populus alba*), fekete nyár (*Populus nigra*), magyar kőris (*Fraxinus angustifolia* subsp. *pannonica*), kocsányos tölgy (*Quercus robur*), speciális esetben: egybibés galagonya (*Crataegus monogyna*), keleti tamariska (*Tamarix tetrandra*). Fásításra, cserjetelepítésre megjelölt szakaszok:

hm sz. (m – oldal)
354+50 – 365+50 (1100 m - jobb)
417+00 – 424+50 (750 m - jobb)
398+50 – 413+50 (1500 m - bal)
440+00 – 448+00 (800 m - jobb)
459+00 – 464+50 (550 m - jobb)
470+00 – 472+00 (200 m - jobb)
476+00 – 501+00 (2500 m – jobb)
501+00 – 526+00 (2500 m - jobb)
*554+50 – 562+00(750 m - bal)
562+00 – 572+50 (1050 m - bal)
*572+50 – 591+00(1850 m - bal)
605+50 – 614+50 (900 m - jobb)
**614+50 – 635+50 (2100 m - bal)
735+00 – 744+50 (950 m - jobb)
760+50 – 767+80 (730 m - jobb)
790+00 – 793+00 (300 m - jobb)
819+00 – 834+50 1550 m - jobb)
839+00 – 842+25 (325 m - jobb)
858+00 – 861+00 (300 m - jobb)
863+25 – 868+00 (475 m - jobb)
875+00 – 888+50 (1350 m – jobb)

* A jelölt szakaszok esetében a fásításra is akkor van szükség, ha a csatorna és a vasút közötti keskeny területsávba a biztonsági sáv figyelembe vételével betervezhető.

** Erősen szikes talaj van a pálya két oldalán, a fásítás sikertelensége esetén cserjésítés, pl. a tájban nem inváziós fajként viselkedő keleti tamariska (*Tamarix tetrandra*) alkalmazása javasolt.

93. A vasúti felsővezetékkel való madárütközés miatt kritikus szakaszokon a madárfajok ütközés elleni védelme érdekében a tápvezetékre vagy egyéb funkciójú sodronyra szerelhető láthatóságot segítő eszközt kell végig felszerelni. A láthatósági eszköznek több évtizedes időtartamig kell betölteni a funkcióját, jól láthatónak, időjárásnak ellenállónak, meghibásodás esetén könnyen javíthatónak, karbantarthatónak, és lehetőség szerint foszforeszkáló anyaggal ellátottnak kell lenni, valamint ne tartalmazzon mozgó alkatrészt. Láthatósági eszköz telepítésre megjelölt szakaszok:

hm sz. (m – oldal)
354+50 – 365+50 (1100 m - bal)
398+50 – 413+50 (1500 m - jobb)

hm sz. (m – oldal)
417+00 – 424+50 (7550 m - bal)
440+00 – 448+00 (800 m - bal)
459+00 – 464+50 (550 m - bal)
470+00 – 472+00 (200 m - bal)
476+00 – 501+00 (2500 m – bal)
501+00 – 526+00 (2500 m - bal)
544+00 – 562+00 (1800 m - jobb)
562+00 – 572+50 (1050 m - jobb)
572+50 – 591+00 (1850 m - jobb)
591+00 – 602+50 (1150 m - bal)
602+50 – 605+50 (300 m - bal)
605+50 – 614+50 (900 m - bal)
614+50 – 635+50 (2100 m - jobb)
639+00 – 644+00 (500 m - jobb)
735+00 – 744+50 (950 m - bal)
744+50 – 760+50 (1600 m - jobb)
760+50 – 767+80 (730 m - bal)
790+00 – 793+00 (300 m - bal)
819+00 – 834+50 (1550 m - bal)
839+00 – 842+25 (325 m - bal)
842+25 – 856+40 (1415 m - jobb)
858+00 – 861+00 (300 m - bal)
863+25 – 868+00 (475 m – jobb)
868+00 – 875+00 (700 m – jobb)
875+00 – 888+50 (1350 m – bal)

94. A kivitelezés előtt a természetvédelmi oltalom alatt álló növényfajok állományait ismételtelen fel kell mérni az igénybevett területeken.
95. A fejlesztési területre eső védett és Natura 2000 jelölő növényfajok állományait a termőhelyi igényeiknek megfelelő helyre át kell telepíteni a nyomvontól biztonságos távolságra, a kiterjesztett szélességű vasútingatlanon belül, az ingatlan szélére (tervezett igénybevételi területen kívül), vagy a gyeprekonstrukcióval érintett területekre. Az áttelepítéshez az egyedeket vegetációs periódusban, biztonságosan felismerhető fenológiai állapotban és abban az időpontban kell felmérni, amikor a legtöbb előforduló egyed detektálása lehetővé válik. Az egyedeket a kivitelezési munkák megkezdése előtt tavaszi, vagy őszi időpontban kell áttelepíteni. A tervezett igénybevételi munkaterületen kívül eső, közvetlenül nem érintett egyedek eredeti élőhelyükön történő megőrzése szükséges, védelmük érdekében a munkaterület határait az érintett szakaszokon jól látható és könnyedén azonosítható módon le kell határolni. Az áttelepített egyedek védelmét hasonlóan kell biztosítani.
96. A fejlesztési területre eső egyes nagy egyedszámú (több ezres) és gyenge határfokkal áttelepíthető védett növényfajok állományai esetében a helyi génállomány megőrzése céljából szükséges az áttelepítés helyett szaporító anyag (mag) gyűjtés. Szaporítóanyag gyűjtését, majd elvetését a budai imola (*Centaurea scabiosa subsp. sadleriana*), bunkós hagyma (*Allium sphaerocephalon*), érdes csüdfű (*Astragalus asper*), homoki árvalányhaj (*Stipa borysthenica*) növényfajok tekintetében kell elvégezni. A gyűjtött szaporítóanyagot a vetésig szakszerűen kell tárolni. A magvetést vasútingatlanon belül, a vasút két oldalán, a kivitelezési munkák befejezése után, a rekultivációt követően az érintett területeken kell elvégezni. A magvetési helyszínek kijelölésére a visszamaradó területek nagyságának, az élőhelyek állapotának ismeretében a rekultivációs munkák befejezése után van lehetőség.
97. A fejlesztési területre eső védett és Natura 2000 jelölő állatfajok esetében természetvédelmi engedély beszerzése mellett elegendő a kimentésről a körülményektől függően a kivitelezési munkák megkezdése előtt, vagy alatt gondoskodni.
98. A biológiai monitoring vizsgálatokat a madárvédelmi szempontból kritikusnak tekintendő teljes Kiskunlacháza és Dömsöd/Apaj közötti szakaszon, valamint a keresztezett vízfolyások esetében el kell végezni.

99. A monitoring eredményeiről a mintavétel évében részjelentést, az intézkedések lezárását követően legkésőbb egy éven belül összefoglaló jelentést kell készíteni, és azt a területileg illetékes természetvédelmi kezelőnek tájékoztatásul meg kell küldeni.

*

Szakkérdések vizsgálata:

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

1.1. Bács-Kiskun megye, Kiskőrösi járás (Fülöpszállás – Soltvadkert közötti szakasz) vonatkozásában:

1. A lakosság egészségvédelme érdekében, a szükséges műszaki intézkedéseket meg kell tenni annak érdekében, hogy a hatásterületen a zajterhelés a jogszabályban meghatározott értékeket ne lépje túl.
2. Az építkezés ideje alatt gondoskodni kell a keletkezett kommunális hulladékok folyamatos gyűjtéséről, zárt, szóródásmentes módon történő tárolásáról, folyamatos elszállításáról.

1.2. Bács-Kiskun megye, Kiskunhalasi járás vonatkozásában:

1. A tevékenység végzése nem járhat a környezeti levegő olyan mértékű terhelésével, amely légszennyezést okoz, vagy határértéken felüli légszennyezettséget idéz elő, és a lakosságot zavaró bűzzel terheli.
2. A tevékenységet minden szakaszában úgy kell végezni, hogy az a talajt és a talajvizet ne szennyezze.
3. Az üzemi létesítményből származó zaj a védendő homlokzatoknál nem haladhatja meg a vonatkozó határértékeket.
4. A tevékenység során keletkező kommunális szilárd és folyékony hulladék gyűjtését zárt és fertőzésveszélyt kizáró módon kell megvalósítani, amely megakadályozza a szétszóródást és/vagy csepegést, valamint a bűz- és szaghatást is csökkenti.
5. A dolgozók számára a munkaterületeken folyamatosan, palackozott vizet kell ivásra biztosítani.
6. A munkavégzés során a WC használatot biztosítani szükséges.

1.3. Bács-Kiskun megye, Kunszentmiklósi járás vonatkozásában:

1. A **környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elfogadásához** illetékességi területre vonatkozóan közegészségügyi szempontból az alábbi **feltétel betartása mellett hozzájárulok**: A kivitelezés és üzemeltetés során a veszélyes anyagokkal, keverékekkel végzett tevékenységet úgy kell végezni, hogy azok a biztonságot, az egészséget, illetve a testi épséget ne veszélyeztessék, a környezetet ne szennyezhessek, károsíthassák.

1.4. Pest megye, Ráckevei és Szigetszentmiklósi járás vonatkozásában:

1. A Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztésének jogszabályi akadálya nincs, illetékességi terület tekintetében jelentős környezet-egészségügyi terheléssel nem jár.

1.5. Budapest (XXIII. Kerület, Soroksár) vonatkozásában:

1. A Fővárosi Ásványvíz és Üdítőipari Zrt. és a Magyarüdítő Raktározó Kft. 1239 Budapest, Helsinki út 121.sz. alatti gyártelepén feltárt ásványolaj szennyeződés tekintetében folyó kármentesítési eljárás érinti az említett területtől dél-délnyugati irányban található vasúti bevágást.
2. A hatásvizsgálati dokumentáció szerint a zajhatárérték túllépése várható, ezért zajvédelmi intézkedések szükségesek, hogy a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket. A dokumentáció szerinti megvalósulás esetén a határérték túllépése nem feltételezhető.
3. A beruházás kivitelezése során a keletkező hulladékok jellegüknek megfelelő gyűjtését és elszállítását biztosítani szükséges.

4. Az építési fázisban a durva földmunkákkal járó porterhelés csökkentése érdekében a munkafázisok során és a területek mentén védelmi intézkedések szükségesek.
2. örökségvédelmi szakkérdésben, így különösen kulturális örökség (nyilvántartott műemléki értékek, műemlékek, műemléki területek védelme, nyilvántartott régészeti lelőhelyek, védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek, régészeti védőövezetek) védelmére kiterjedően:

2.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

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

2.2. Pest megye vonatkozásában:

1. Beruházó (MÁV Magyar Államvasutak Zrt. (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) készítessen a nyomvonal régészeti érintettségét és a beruházás régészeti örökségre gyakorolt hatását elemző Előzetes Régészeti Dokumentációt (ERD).
2. Beruházó a tárgybéli beruházás nyomvonalára vonatkozó – a feltárási projekttervet is magában foglaló – előzetes régészeti dokumentációt (a továbbiakban: ERD) nyújtsa be tárgyi létesítmény építési engedélyezési eljárásának mellékleteként.
3. Az ERD elkészítésére a jogszabály által kijelölt örökségvédelmi szervként működő Várkapitányság Integrált Területfejlesztési Központ Nonprofit Zrt. Régészeti Igazgatósága (székhely: 1013 Budapest, Ybl Miklós tér 6.; postázási cím: 1113 Budapest, Daróczi út 3.; a továbbiakban: Várkapitányság) jogosult. A beruházónak a Várkapitánysággal szerződést kell kötnie.

2.3. Budapest (XXIII. Kerület, Soroksár) vonatkozásában:

1. A kiadásra kerülő környezetvédelmi engedély örökségvédelmi szempontból tett feltétel nélkül megadható.
2. „Kulturális örökségvédelmi szempontból az alábbiakra hívom fel a figyelmet:
 - I. Figyelemmel arra, hogy a tervezett beruházás a kulturális örökség védelméről szóló törvény értelmében nagyberuházásnak minősül, a tárgyi területre vonatkozóan - az előzetes régészeti dokumentáció (ERD II.) keretein belül - próbafeltárást kell végezni, és a próbafeltárási eredményeire épülő feltárási projekttervet kell készíteni, ennek megléte nélkül az Örökségvédelmi Hatóság nem tud megfelelő szakmai álláspontot kialakítani. Az előzetes régészeti dokumentációt a tárgyi beruházáshoz kapcsolódó, földmunkával járó tevékenység engedélyezésére vagy a földterület megszerzésére irányuló hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez csatolni kell.

Az előzetes régészeti dokumentációt a beruházóval kötött írásbeli szerződés alapján a Várkapitányság Integrált Területfejlesztési Központ Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: Várkapitányság Nonprofit Zrt.) készíti el. Tekintettel arra, hogy a tervezett beruházás a kulturális örökség védelméről szóló törvény értelmében kiemelt nagyberuházásnak minősül, szintén a Várkapitányság Nonprofit Zrt. gondoskodik - a Budapesti Történeti Múzeum útján - a megelőző feltárást, valamint a kivitelezés során ellátandó régészeti megfigyelés és szükség esetén régészeti bontómunka elvégzéséről, szintén az e feladatokra vonatkozóan megkötött szerződés alapján.

II. 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 az illetékes örökségvédelmi hatóságok engedélye alapján végezhetők.

III. 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.**”

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

3.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

1. Az elektronikusan megküldött dokumentáció alapján (készítette: TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft., készítés dátuma: 2021. március, munkaszám: E-00-E0-00-01-01-M10_KHT.) talajvédelmi szakkérdések tekintetében a környezetvédelmi hatástanulmány dokumentációban foglaltakkal egyetértünk.
2. A beruházás megkezdése csak a területnek a mezőgazdasági művelésből történő földhivatali – szükség szerinti - időleges-, és végleges kivonását követően kezdhető meg.
3. A tervezett beruházás létesítése és későbbi működése során nem lehet negatív hatással a beruházás környezetében lévő érintett mezőgazdasági területekre.
4. A beruházás létesítési engedélyezése során benyújtott talajvédelmi- és humuszgazdálkodási tervek alapján rendelkezünk a mentendő humuszos termőréteg vonatkozásában.

3.2. Pest megye és Budapest (XXIII. Kerület, Soroksár) vonatkozásában:

1. A beruházás megkezdése előtt kezdeményezni kell az illetékes földvédelmi hatóságnál mezőgazdasági művelési ágban nyilvántartott területek **végleges más célú hasznosítását.**
2. A végleges más célú hasznosítás engedélyezési eljárása során a talajvédelmi szakkérdés kiadásához *a talajvédelmi terv készítésének részletes szabályairól szóló 90/2008. (VII. 8.) FVM rendelet 2. sz. melléklet 2.4.1. pontja szerinti a talaj humuszos termőrétegének mentését megalapozó talajvédelmi terv*, valamint a 2.4.2 pontja alapján **humuszgazdálkodási talajvédelmi terv benyújtása** szükséges.
3. Az engedélyezési dokumentációnak összhangban kell lennie a humuszgazdálkodási tervvel, részletesen tartalmaznia kell a humuszos feltalaj letermelésével, felhasználásával és deponálásával kapcsolatos adatokat.
4. A humuszgazdálkodási tervet a talajvédelmi tervben meghatározottakra alapozottan kell összeállítani, a tervnek ki kell térnie a letermelésre kerülő humuszos talajréteg mennyiségére, ideiglenes tárolására és felhasználására is.
5. A környező mezőgazdasági területen terméketlen altalajt elhelyezni tilos, azokon szennyező- vagy egyéb talajidegen anyag, illetve terméketlen földanyag nem maradhat.
6. A kivitelezés befejezését követően az építés által érintett területeken rekultiváció szükséges (talajlazítás, humuszterítés, növénytelepítés).
7. Amennyiben a bontási-építési munka során szénhidrogénnel szennyezett talaj, vagy bármilyen veszélyes hulladék kerül elő, azt külön, a veszélyes hulladékok gyűjtésére előírt módon kell gyűjteni, ennek tényéről a kivitelezőnek a MÁV Zrt.-t tájékoztatni kell
8. A környező mezőgazdasági területek zavartalan művelhetőségét biztosítani kell, porszennyezésének elkerülése végett a bányaterület megközelítése és az anyagszállítás során lehetőség szerint burkolt felületű utakat kell használni; a földutakat a száraz tavaszi-nyári időszakokban rendszeresen öntözni kell.

4. földvédelmi szakkérdésben, így különösen a termőföld mennyiségi védelmének követelményeinek vizsgálata:

4.1. Bács-Kiskun megye (Kiskőrösi járás) vonatkozásában:

1. Amennyiben a beruházás során termőföld más célú hasznosítására kerül sor, a kivitelezést megelőzően az ingatlanügyi hatóság engedélyét be kell szerezni.
2. A Beruházót egyidejűleg tájékoztatom, hogy jelen hozzájárulás, illetve az eljáró hatóság által kiadott döntés a törvényben foglalt jogkövetkezmények alól nem mentesíti. Termőföld engedély nélküli igénybevétele esetén az eredeti állapotot helyre kell állítani, valamint földvédelmi bírságot kell fizetni.

4.2. Bács-Kiskun megye (Kiskunhalasi járás) vonatkozásában:

1. Amennyiben a tervezet beruházás termőföldek időleges vagy végleges más célú hasznosításával járna, az igénybevevő a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény (a továbbiakban: Tftv.) 9-14. §-aiban, illetve a földvédelmi hatósági eljárás igazgatási szolgáltatási díjának mértékéről és a díj megfizetésének részletes szabályairól szóló 30/2015. (VI. 5.) FM rendeletben foglaltak szerint köteles eljárni.
2. A fentiekben foglaltak teljesülése esetén figyelemmel kell lenni arra, hogy
 - a tervezett tevékenység lehetőség szerint gyengébb minőségű termőföldeken, a lehető legkisebb mértékű termőföld igénybevitelével történjen;
 - a tervezett tevékenység a szomszédos termőföldek megfelelő mezőgazdasági hasznosítását ne akadályozza;
 - a termőföldeken a taposási kárt minimálisra csökkentsék.

4.3. Bács-Kiskun megye (Kunszentmiklósi járás) vonatkozásában:

1. Mivel a beruházás, termőföldet érint, úgy az igénybevevőnek a termőföld végleges más célú hasznosítását engedélyező határozatot kell beszereznie az ingatlanügyi hatóságtól, fejlesztés megkezdése előtt.
2. Az eljárás tárgyát képező földrészlettel szomszédos termőföldek, megfelelő mezőgazdasági hasznosítását a tervezett tevékenység ne akadályozza.

4.4. Pest megye (Ráckevei és Szigetszentmiklósi járás) vonatkozásában:

1. A tárgyi, nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás ügyben a környezetvédelmi engedély **megadható**, a következő, ingatlanügyi hatóság illetékességi területébe tartozó termőföldek mennyiségi védelme szempontjából tett feltételek szigorú betartása mellett:
 - A termőföld **végleges más célú hasznosítását eredményező** tevékenységgel érintett területrészekre vonatkozóan a beruházás, illetve az első igénybevétel megkezdése előtt a termőföld végleges más célú hasznosítására vonatkozó engedélyt be kell szerezni a földügyi igazgatási hatáskörben eljáró megyei kormányhivaltól.
 - Amennyiben a beruházás során egyes **termőföldek időleges más célú hasznosítása válik szükségessé** (ilyenek például a Környezeti hatástanulmányban említett felvonulási és deponálási területek), az érintett termőföldek időleges más célú hasznosítására vonatkozó engedélyt is be kell szerezni az eljáró megyei kormányhivaltól.
 - A tervezett vasútfejlesztés megvalósítása során, a kivitelezés időszakában a munkagépek által előidézett időleges talajtömörödést, talajszerkezet sérülését a beruházás megvalósítását követően meg kell szüntetni, egyidejűleg biztosítani kell a talaj rekultiválását, melyet középmező lazítással lehet elérni.
 - A tervezett beruházás kialakítása és üzemeltetése a szomszédos termőföldek rendeltetészerű mezőgazdasági hasznosítását nem akadályozhatja, illetőleg nem korlátozhatja.
 - Jelen szakkérdésben adott nyilatkozat nem minősül a termőföld időleges vagy végleges más célú hasznosítására vonatkozó ingatlanügyi hatósági engedélynek.

4.5. Budapest (XXIII. Kerület, Soroksár) vonatkozásában:

1. A Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal] fejlesztése tárgyú nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési

infrastruktúra-beruházás ügye a **Budapest XXIII.** kerület, **külterület 196394/2** helyrajzi számú földrészlet **b) alrészlet** legelő művelési ágú, 4. minőségi osztályú, a **196576/26** helyrajzi számú, szántó művelési ágú 5. minőségi osztályú, a **196585** helyrajzi számú földrészlet a) alrészlet gyümölcsös művelési ágú, 5. minőségi osztályú, a **196591** helyrajzi számú, legelő művelési ágú, 4. minőségi osztályú, valamint a Budapest XXIII. kerület, zártkert **196508** helyrajzi számú földrészlet a) alrészlet legelő művelési ágú, 4. minőségi osztályú, b) alrészlet szántó művelési ágú, 5. minőségi osztályú termőföldeket érinti, azok időleges és végleges igénybevételét eredményezi.

2. A termőföldek **végleges más célú hasznosítását eredményező** területrészekre vonatkozóan a beruházás, az első igénybevétel megkezdése előtt a termőföld végleges más célú hasznosítás engedélyét be kell szerezni a földügyi igazgatási hatáskörben eljáró megyei kormányhivaltól.
 3. Amennyiben a **termőföldek időleges más célú hasznosítással** is érintettek (felvonulási és deponálási területek) abban az esetben a termőföld időleges más célú hasznosítás engedélyét is be kell szerezni a megyei kormányhivaltól.
 4. A tervezett vasútfejlesztés megvalósítása során, a kivitelezés időszakában a munkagépek által előidézett időleges talajtömörödést, talajszerkezet sérülését a beruházás megvalósítását követően meg kell szüntetni, egyidejűleg biztosítani kell a talaj rekultiválását, melyet középmező lazítással lehet elérni.
 5. A tervezett beruházás kialakítása és üzemeltetése a szomszédos termőföldek rendeltetésszerű mezőgazdasági hasznosítását nem korlátozhatja.
 6. Jelen szakkérdésben adott nyilatkozat nem minősül a termőföld időleges vagy végleges más célú hasznosítására vonatkozó ingatlanügyi hatósági engedélynek.
5. *erdészeti szakkérdésben, így különösen a) az erdőre gyakorolt hatások vizsgálata tekintetében; és b) ha az eljárás során vizsgált beruházás vagy tevékenység erdő igénybevételével jár, akkor az a) pontban foglaltakon túl az erdő igénybevétel engedélyezhetőségének vizsgálata tekintetében:*

5.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

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

Település neve	Erdőrészlet
Fülöpszállás	11/A
Csengőd	23/E
Csengőd	60/B
Csengőd	70/A
Tabdi	6/A
Tabdi	2/B
Tabdi	2/G
Tabdi	2/D
Tabdi	11/B

Település neve	Erdőrészlet
Tabdi	3/H
Tabdi	10/A
Tabdi	4/A
Tabdi	7/F
Kiskőrös	6/B
Soltvadkert	85/A
Soltvadkert	121/A
Soltvadkert	124/L
Soltvadkert	118/C

Település neve	Erdőrészlet
Soltvadkert	118/B
Soltvadkert	57/A
Soltvadkert	52/G
Soltvadkert	52/NY
Soltvadkert	51/A
Soltvadkert	51/B
Soltvadkert	53/G
Pirtó	5/C
Pirtó	5/D

Település neve	Erdőrészlet
Pirtó	4/A1
Pirtó	5/NY2
Pirtó	5/TI
Pirtó	4/D
Pirtó	4/NY
Pirtó	4/E
Pirtó	5/M2
Pirtó	46/G
Pirtó	46/H
Pirtó	46/I
Pirtó	5/N
Pirtó	3/TI
Pirtó	3/A
Pirtó	49/P
Pirtó	49/J
Pirtó	49/K
Pirtó	49/N
Pirtó	50/B
Kiskunhalas	16/A
Kiskunhalas	16/C
Kiskunhalas	16/G
Kiskunhalas	215/E
Kiskunhalas	16/I
Kiskunhalas	216/B
Kiskunhalas	17/E
Kiskunhalas	216/J
Kiskunhalas	232/E
Kiskunhalas	232/F2
Kiskunhalas	232/F1

Település neve	Erdőrészlet
Kiskunhalas	21/A
Kiskunhalas	21/B
Kiskunhalas	21/C
Kiskunhalas	21/D
Balotaszállás	201/D
Balotaszállás	201/B
Balotaszállás	202/A
Balotaszállás	302/E
Balotaszállás	292/A
Kisszállás	107/B
Kisszállás	107/E
Kisszállás	115/J
Kisszállás	126/A
Kisszállás	126/B
Kelebia	220/A
Kelebia	220/E
Kelebia	225/H
Kelebia	225/A
Kelebia	225/C
Kelebia	225/J
Kelebia	225/K
Kelebia	225/I
Kelebia	226/D
Kelebia	226/B
Kelebia	180/B1
Kelebia	180/A1
Kelebia	225/H
Kelebia	225/A
Kelebia	225/C
Kelebia	225/J
Kelebia	225/K
Kelebia	225/I
Kelebia	226/D
Kelebia	226/B
Kelebia	180/B1
Kelebia	180/A1
Kelebia	234/I
Kelebia	233/D
Kelebia	233/A
Kelebia	233/A

Település neve	Erdőrészlet
Kelebia	232/A
Kisszállás	107/B
Kisszállás	107/E
Kisszállás	115/J
Kisszállás	126/A
Kisszállás	126/B
Kelebia	220/A
Kelebia	220/E
Kelebia	225/H
Kelebia	225/A
Kelebia	225/C
Kelebia	225/J
Kelebia	225/K
Kelebia	225/I
Kelebia	226/D
Kelebia	226/B
Kelebia	180/B1
Kelebia	180/A1
Kelebia	234/I
Kelebia	233/D
Kelebia	233/A
Kelebia	232/A

2. A megkeresés mellékletét képező tervdokumentáció „3.4 Területigénybevétel” című fejezetében leírtak szerint „Az erdőterületek érintettségéről a tervezés jelenlegi fázisában csak előzetes adatok állnak rendelkezésre, az érintettség pontos meghatározása a későbbi tervfázis feladata.”, így az érintett erdők listája a későbbiekben módosulhat.
3. A tervezett fejlesztéssel kapcsolatos munkálatok miatt a fenti erdőrészekben szükségessé váló fakitermelések előzetes bejelentésének a tervezett végrehajtás előtt legalább 21 nappal korábban meg kell történnie az Evt. 41. §, az Eszr. 8. §, továbbá a Vhr. 28. § előírásai szerint.

5.2. Pest megye és Budapest (XXIII. Kerület, Soroksár) vonatkozásában:

1. Az alábbiakban felsorolt érintett ingatlanokon (az Országos Erdőállomány Adattárban erdőrészekként nyilvántartott) **erdők esetleges igénybevétele csak az erdészeti hatóság véglegessé vált engedélye birtokában kezdhető meg:**
 - Délegyháza 04/1 hrsz. Délegyháza 8 A
 - Dömsöd 0467/28 hrsz. Dömsöd 51 A
 - Dunaharaszti 0162/2 hrsz. Dunaharaszti 46 A
 - Dunaharaszti 0202 hrsz. Dunaharaszti 61 A, B, D; 40 B
 - Dunaharaszti 0212/26-29 hrsz. Dunaharaszti 29 A, 29 E
 - Taksony 065/8/b és 8/d hrsz. Taksony 15 A, 15 B, 15 C
2. Ezen engedélyezési eljárás lefolytatását a kivitelezés megkezdése előtt kérelmezni kell az erdészeti hatóságtól.

6. *bányászati szakkérdésben, így különösen az adott építmény létesítésének és tevékenység végzésének a földtani környezetre való hatásának vizsgálata az ásványi nyersanyag és a földtani közeg védelme szempontjából:*

6.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

1. A Bányafelügyelet a szakkérdésben bányászati előírásokat nem tesz.

6.2. Pest megye és Budapest (XXIII. Kerület, Soroksár) vonatkozásában:

1. A Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Bányafelügyeleti Főosztály Bányafelügyeleti Osztálya (a továbbiakban Bányafelügyelet) a tárgyi környezetvédelmi előzetes hatásvizsgálat jóváhagyásához **hozzájárul**.

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

7.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

1. Az ökológiai hálózat magterületének övezetében a közlekedési és energetikai **infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala a magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával jelölhetők ki és helyezhetők el.**
2. Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala, továbbá az erőművek az ökológiai folyosó és az érintkező magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával jelölhetők ki és helyezhetők el.
3. A világörökség! és világörökségi várományos terület övezetén a közlekedési, vízgazdálkodási és hírközlő infrastruktúra-hálózatokat, továbbá az erőműveket a kulturális és természeti örökség értékeinek sérelme nélkül, területi egységüket megőrizve, látványuk érvényesülését elősegítve és a világörökségi kezelési tervnek megfelelően kell elhelyezni.
4. A tájképvédelmi terület övezetében a közlekedési, elektronikus hírközlési és energetikai infrastruktúra-hálózatokat, továbbá az erőműveket a tájképi egység megőrzését és a

hagyományos tájhasználat fennmaradását nem veszélyeztető műszaki megoldások alkalmazásával kell megvalósítani.

7.2. Pest megye vonatkozásában:

1. A tervezett csomópont nem ellentétes a területrendezési tervekkel, így a területrendezési tervekkel való összhang tekintetében kikötés nélkül megadható az engedély.

7.3. Budapest (XXIII. Kerület, Soroksár) vonatkozásában:

1. A megküldött dokumentáció és a hatályos területrendezési tervek összhangját megállapítom.

- 8. a hulladékképződés megelőzését szolgáló intézkedéseket, a hulladékkezelésre vonatkozó jogszabályi követelmények teljesítését, a hulladékgazdálkodási előírások alapján a technológiából származó környezetterhelések kockázatát, a tevékenység végzése során képződő hulladék elhelyezését, a hulladék kezelésének megfelelőségét, továbbá a hulladékgazdálkodásból eredő környezeti kockázatokat, valamint építésnél az építési és a bontási hulladékok kezelése (hulladékgazdálkodással kapcsolatos szakkérdés tekintetében):**

8.1. Bács-Kiskun megye és Pest megye és Budapest (XXIII. Kerület, Soroksár) vonatkozásában:

1. Minden tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy az a környezetet a lehető legkisebb mértékben érintse, vagy a környezet terhelése és igénybevétele csökkenjen, ne okozzon környezetveszélyeztetést vagy környezetszennyezést, biztosítsa a hulladékképződés megelőzését, a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentését, a hulladék hasznosítását, továbbá környezetkímélő ártalmatlanítását.
2. A létesítés és az üzemeltetés során a keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékokat *a hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet* 2. melléklete szerint azonosító kód alá kell besorolni, és a környezet veszélyeztetését kizáró módon, a további kezelés, hasznosítás elősegítése érdekében szelektíven kell gyűjteni. A hulladék további kezelésre csak az adott hulladék típusra érvényes engedéllyel rendelkező szervezetnek adható át. A hulladékgazdálkodási engedély meglétéről és hatályosságáról a hulladék átadását megelőzően meg kell győződni. A keletkező hulladékok további kezelése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.
3. Ártalmatlanításra csak az a hulladék kerülhet, amelynek anyagában történő hasznosítására vagy energiahordozóként való felhasználására a műszaki, illetőleg gazdasági lehetőségek még nem adottak, vagy a hasznosítás költségei az ártalmatlanítás költségeihez viszonyítva aránytalanul magasak. Ennek megfelelően a hasznosítható hulladék hasznosításáról gondoskodni kell.
4. A kitermelt szennyezetlen talaj és más, természetes állapotában meglévő olyan anyag hulladékstátuszát, amelyet nem a kitermelés helyén használnak fel, a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény 1. § (1) bekezdés 23. pontja szerinti fogalom meghatározással, valamint a melléktermékre vagy a hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó rendelkezésekkel összhangban kell értelmezni.
5. A kitermelt talajt és más, természetes állapotában lévő anyag (pl. zúzottkő) a további felhasználás előtt a szennyezőanyag-tartalom tekintetében vizsgálni szükséges. Amennyiben szennyezett, *a hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet* 2. melléklete szerint hulladék azonosító kód alá kell besorolni és a vonatkozó jogszabályi előírásoknak megfelelően veszélyes hulladékként kezelni.
6. Feltöltésre, visszatöltésre - hulladékhasznosítási engedély hiányában - kizárólag hulladéknak nem minősülő, *a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény* 9. § (1) bekezdésében foglalt hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó feltételek teljesülését igazoló dokumentummal rendelkező inert anyag vagy szennyezetlen talaj használható fel. Az átvett anyag eredetét igazoló dokumentumokat meg kell őrizni.
7. A tevékenység végzése során keletkező veszélyes hulladékok kezelésénél *a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet* előírásait kell betartani. *A hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény* 56. §

- (1) bekezdése alapján veszélyes hulladékot hulladékgazdálkodási engedély nélkül más hulladékkal, illetve anyaggal összekeverni vagy hígítani nem lehet.
8. A hulladék gyűjtőhelyek (üzemi, munkahelyi) kialakítását és üzemeltetését az egyes hulladékgazdálkodási létesítmények kialakításának és üzemeltetésének szabályairól szóló 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet vonatkozó előírásai szerint kell végezni. Bács-Kiskun megye területén üzemi gyűjtőhely létesítése esetén az üzemi gyűjtőhely üzemeltetési jóváhagyás céljából a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Hulladékgazdálkodási Osztály, mint területileg illetékes hulladékgazdálkodási hatóság részére előzetesen meg kell küldeni.
 9. A tevékenység végzése során keletkező hulladékok gyűjtése kizárólag az organizációs tervben a munkaterület részeként megjelölt területen történhet.
 10. A kivitelezési területen bármilyen hulladékgazdálkodási tevékenység folytatása kizárólag végleges és érvényes hulladékgazdálkodási engedély birtokában történhet.
 11. A keletkezett hulladékokról a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről szóló 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 309/2014. Korm. rendelet) 3. § (1) bekezdése alapján nyilvántartást kell vezetni, és a 10. § alapján adatszolgáltatást teljesíteni a 309/2014. Korm. rendelet előírásainak megfelelően.
 12. A nyilvántartásokat, bizonylatokat (köztük a mérlegjegyeket) veszélyes hulladékok esetében a tárgyévét követő 10 évig, nem veszélyes hulladékok esetében a tárgyévét követő 5 évig meg kell őrizni.

*

Szakhatósági állásfoglalások:

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

1. A Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35300/1567-1/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalása:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya fenti hivatkozási számú megkeresése alapján, a **MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság** (rövidített elnevezése: MÁV Zrt., székhely: 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60., KÜJ: 100 289 165, hivatalos elektronikus elérhetősége: 10856417#cegkapu), mint **kérelmező meghatalmazta a CRE Konzorcium tagjait** [RM International Zrt. (székhely: 8086 Felcsút, 0311/5. hrsz., hivatalos elektronikus elérhetősége: 26189709#cegkapu), China Tiejiju Engineering & Construction Kft. (Székhely: 1054 Budapest, Honvéd u. 8. 1. em. 2., hivatalos elektronikus elérhetősége: 25979095#cegkapu), China Railway Electrification Engineering Group (Magyarország) Kft. (Székhely: 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 11. A. ép. 7. em., hivatalos elektronikus elérhetősége: 26217763#cegkapu), amely meghatalmazta a **Kontúr Csoport - China Railway Design Konzorcium tagjait** [Kontúr Csoport Kft. (Székhely: 2336 Dunavarsány, Gyóni Géza u. 4., hivatalos elektronikus elérhetősége: 12921092#cegkapu), China Railway Design Corporation (székhelye: No.109 Dongqi Road, (Airport Economic Zone), Tianjin Free Trade Zone Tianjin, China, Magyarországi Fióktelepe: 1146 Budapest, Thököly út 100. A. ép., hivatalos elektronikus elérhetősége: 26390796#cegkapu), amely meghatalmazása alapján eljáró **TRENECON Tanácsadó és Tervező Korlátolt Felelősségű Társaság** (rövidített elnevezése: TRENECON Kft., székhely: 1133 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em., hivatalos elektronikus elérhetősége: 11861689#cegkapu) a **Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal] fejlesztése tárgyú - a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet** (a továbbiakban: R.) szerinti környezeti hatásvizsgálati eljárásban a környezetvédelmi engedély megadásához, az **ipari baleseteknek és katasztrófáknak való kitettségből eredő várható hatások szakkérdésben** katasztrófavédelmi szempontból az alábbi

feltétellel hozzájárulok.

A tárgyi Környezeti Hatástanulmány 528. oldalán a 4.15.2 *Veszélyes üzemek bemutatása* szakaszban lévő „*Alsó vagy felső küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek*” 221. táblázat pontosítása haladéktalanul szükséges!

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

2. A Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság 36300/1188-1/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalása:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztály (6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky krt. 2.) megkeresése alapján a **MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Rt.** (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.; a továbbiakban: Ügyfél) meghatalmazta a **CRE Konzorcium** tagjait [RM International Zrt. (8086 Felcsút, 0311/5. hrsz.), China Tiejiju Engineering & Construction Kft. (1054 Budapest, Honvéd u. 8. 1. em. 2.), China Railway Electrification Engineering Group (Magyarország) Kft. (1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 11. A. ép. 7. em.), amely meghatalmazta a **Kontúr Csoport - China Railway Design Konzorcium** tagjait [Kontúr Csoport Kft. (2336 Dunavarsány, Gyóni Géza u. 4.), China Railway Design Corporation (No.109 Dongqi Road, (Airport Economic Zone), Tianjin Free Trade Zone Tianjin, China, Magyarországi Fióktelepe: 1146 Budapest, Thököly út 100. A. ép.), amely meghatalmazása alapján eljáró **TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft.** (1133 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em.) kérelmére a **Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal] fejlesztésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati engedélyezési eljárás ügyében az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitétség szakkérdésével kapcsolatosan az engedélyének megadásához katasztrófavédelmi szempontból**

hozzájárulok.

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

3. A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35100/5898/2021.ált. számú, valamint 35100/4682-3/2021. ált. számú szakhatósági állásfoglalása:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztály (6000 Kecskemét, Bajcsy-zsilinszky Krt. 2.; a továbbiakban: Hatóság) megkeresése alapján a MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság meghatalmazása alapján eljáró TRENECON Tanácsadó és Tervező Korlátolt Felelősségű Társaság (1133 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em; a továbbiakban: Ügyfél) kérelmére, a Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának {Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal} környezeti hatásvizsgálati engedélyezési ügyben a környezetvédelmi engedély megadásához, **az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitétség szakkérdésével kapcsolatos katasztrófavédelmi szempontból**

feltételekkel járulok hozzá:

1. A dokumentáció 4.15. fejezetében a 4.15.2 alpontonál vizsgált veszélyes üzemeknél a Budapest XXIII. kerületnél feltüntetett Agro Multisector Kft. (1239 Budapest ócsai út 1-3, valamint ócsai út 6. telephelyek) kivezetése a működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek listájából.

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

II. Területi vízügyi-vízvédelmi szakhatóságok szakhatósági állásfoglalásai:

1. A Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály 35300/1536-2/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalása:

„A MÁV Zrt. (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) ügyében, a TRENECON Kft. (1133 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em.) meghatalmazott kérelmére a **Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal] fejlesztése tárgyában indult környezeti hatásvizsgálati eljárásban** benyújtott környezeti hatástanulmány elfogadásához a területi vízügyi-vízvédelmi szakhatóság illetékességi területe vonatkozásában

az alábbi előírásokkal hozzájárul:

1. A tervezett vízrendezési munkálatok (meglévő csőátereszek átépítése, új átereszek építése, belvízlevezető árkok helyreállítása, csapadékvíz-elvezető hálózat kiépítése) tervezésekor a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (IV.29.) Korm. rendelet IX. fejezetében és 1. számú mellékletében előírtakat figyelembe kell venni.
2. A felszíni vízfolyások, keresztezések tervezésekor a vízfolyás kezelőjének (tulajdonosa vagy üzemeltetője) hozzájárulásában foglaltakat be kell tartani.
3. A felszíni vízfolyások keresztezését a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (IV. 29.) Kormányrendelet IX. fejezetében foglaltak szerint kell tervezni és kivitelezni.
4. A tevékenység végzése során bekövetkező talajt vagy vizeket veszélyeztető, szennyező rendkívüli eseményeket be kell jelenteni a vízfolyások vagyongazdálkodójának, a környezetkárosítást megelőző intézkedéseket, illetve a kárenyhítést azonnal meg kell kezdeni.
5. A nyomvonalal érintett vízbázisok védőterületének felszíni vetületén (Csengőd, Kiskőrös, Soltvadkert) a kivitelezési munkálatok során különösen nagy figyelmet kell fordítani a szennyezések megelőzésére.
6. A felszíni víztestek állapotromlásának elkerülése érdekében a kivitelezés során kerülni kell a felszíni víz veszélyeztetettségét, törekedni kell a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásainak betartására.
7. A felszíni vízfolyásba vezetett csapadékvíz minőségének meg kell felelni a vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól szóló 28/2004. (XII. 25.) KvVM. rendelet előírásainak.
8. A csapadékvíz elvezetését úgy kell megtervezni, hogy a vasúti pálya csapadékvizeinek elvezetése nem eredményezheti *a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII.21.) Korm. rendelet 10. §* alapján a felszín alatti víznek és a földtani közegnek a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és *a szennyezések méréséről szóló 6/2009.(IV.14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendeletben* megadott (B) szennyezettségi határértékénél kedvezőtlenebb állapotát.

A vízügyi hatóság felhívja a figyelmet arra, hogy a csapadékvíz felszíni vízbe vezetésének létesítéséhez vízjogi létesítési engedély, az üzemeltetéshez vízjogi üzemeltetési szükséges, a hatósági eljárásokat a vízügyi hatóságon kell lefolytatni.

Jelen szakhatósági hozzájárulás más jogszabályi kötelezettség alól nem mentesít.

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

2. A Csongrád-Csanád Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály 35600/1380-1/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalása:

„Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya (6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky krt. 2.) fenti számú megkeresésében hatóságunk szakhatósági állásfoglalását kérte a MÁV Zrt. (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) megbízásából eljáró TRENECON Kft. (1133 Budapest, Váci út 76. VI. torony) kérelmére indult, Budapest-Belgrád vasútvonal (Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárásban.

Az érintett vasútvonal Hatóságom illetékességi területére eső szakasza Kiskunhalas, Balotaszállás, Kisszállás, Tompa, Kelebia települések közigazgatási területére terjed ki. A MÁV 150 sz. országos törzshálózati vonal 1251+60 - 1591+00 közötti szakasza által érintett.

A környezetvédelmi engedély kiadásához

szakhatósági hozzájárulásomat az alábbi előírásokkal adom meg:

Előírások:

1. A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 6.§ (1) bekezdésében megfogalmazottak szerint a környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő, megelőzze a környezetszennyezést és kizárja a környezetkárosítást.
2. **A vasúti létesítmények megvalósítása és üzemeltetése a felszíni-, illetve a felszín alatti vizek veszélyeztetését kizáró módon végezhető.**
3. A kivitelezéssel és a tevékenységgel nem okozhatják a felszín alatti víz szennyezése szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről szóló jogszabályban meghatározott (B) szennyezettségi határértéknél kedvezőtlenebb állapotot a felszín alatti vízben.
4. A kivitelezés és a tevékenység végzése során szennyező anyag, illetve lebomlása esetén ilyen anyagok keletkezéséhez vezető anyagok használata, illetve elhelyezése csak környezetvédelmi megelőző intézkedéssel és műszaki védelemmel folytatható.
5. **Vízilétesítmények megvalósítása, üzemeltetése, megszüntetése, víziközművek kiváltása, műtárgyak építése csak érvényes vízjogi létesítési/üzemeltetési /megszüntetési engedély(ek) birtokában történhet.**
6. A keletkező és összegyülekező csapadékvizek ártalommentes elvezetését, elhelyezését a kivitelezés/üzemeltetés során biztosítani kell. A vasúti létesítmények víztelenítése nem veszélyeztetheti a környező területhasználatokat.
7. Műtárgy átépítések esetében is biztosítani kell mindenkor a megfelelő vízelvezető képességet, ezzel biztosítható azok megfelelő működése.
8. A befogadó csatornába bevezetésre kerülő csapadékvízben a vízszennyező anyagok koncentrációinak mindenkor meg kell felelnie a vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól szóló a jelenleg hatályos külön jogszabályban meghatározott határértékeknek.
9. **Az építéssel érintett/keresztezett csatornák kezelőjének vagyongazdálkodási nyilatkozatát be kell szerezni és az abban előírtakat a kivitelezés és üzemeltetés során maradéktalanul be kell tartani.**

Jelen szakhatósági állásfoglalás más jogszabályi kötelezettség alól nem mentesít.

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

3. A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály 35100/7211-4/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalása:

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

A MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) meghatalmazása alapján a CRE Konzorcium (8086 Felcsút, 0311/5. hrsz.) meghatalmazásából a Kontúr Csoport - China Railway Design Konzorcium (2336 Dunavarsány, Gyóni Géza u. 4.; a továbbiakban: Kérelmező) meghatalmazásából a TRENCON Tanácsadó és Tervező Kft. (1133 Budapest, Váci út 76.) által benyújtott, Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár)] vasútvonal fejlesztésére vonatkozó környezeti hatástanulmány dokumentáció (a továbbiakban: Dokumentáció) elbírálásához - az abban foglaltak alapján

vízügyi és vízvédelmi szakhatóságként az alábbi kikötésekkel járulok hozzá:

1. A tevékenységek (megvalósítás, üzemeltetés, felhagyás) során a felszíni és felszín alatti vizek minősége nem veszélyeztethető.
2. A tevékenység nem járhat az érintett környezeti elemek (talaj, felszíni és felszín alatti vizek) veszélyeztetésével, illetve károsításával. Az esetlegesen bekövetkező környezetszennyezésért és annak ártalommentes megszüntetéséért az ingatlan tulajdonosát és használóját egyetemleges felelősség terheli.
3. A tevékenységek során 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 felszíni és a felszín alatti víz ne szennyeződjön.
4. A tevékenységeket 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 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet [a továbbiakban: 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet] mellékleteiben megállapított (B) szennyezettségi határértékeket meghaladó minőség romlást.
5. A tevékenységek során be kell tartani a *felszíni víz vízszennyezettségi határértékeiről és azok alkalmazásának szabályairól* szóló 10/2010. (VIII. 18.) VM rendeletben [a továbbiakban: 10/2010. (VIII. 18.) VM rendelet] előírt határértékeket.
6. A tevékenység során be kell tartani a *felszíni vizek minősége védelmének szabályairól* szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet] előírásait.
7. 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.
8. A munkaterületen keletkező kommunális szennyvizek ártalommentes gyűjtéséről, elszállításáról és elhelyezéséről a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően gondoskodni kell. Szennyvíz szikkasztása nem végezhető.
9. A munkaterületen üzemanyag nem tárolható.
10. A tevékenységek során csak kifogástalan műszaki állapotú, karbantartott gépek használhatók. A területen a járművek, gépek üzemanyaggal való töltése, javítása, karbantartása, valamint tisztítása nem végezhető.
11. Bármilyen közműhálózatot érintő tevékenység csak a közműhálózat üzemeltetőjének hozzájárulása alapján végezhető.
12. A területéről elfolyó szennyeződhető csapadékvizek csak tisztítást követően vezethetők el.

13. A csapadékvíz-elvezető rendszerbe vezetett vizek minőségének meg kell felelni *a vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól* szóló 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet] 2. sz. melléklete szerinti „2. Egyéb védett területek befogadói” esetén érvényes területi határértékeknek.
14. A felszíni vízfolyásokkal való keresztezések esetén *a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról* szóló 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendeletben [a továbbiakban: 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet] foglaltakat figyelembe kell venni.
15. Bármilyen, a felszíni-, felszín alatti vizeket, valamint a földtani közeget érintő rendkívüli eseményt jelenteni kell Kérelmező hatóságnak és az FKI-KHO-nak. A földtani közeget vagy felszín alatti vizet érintő szennyezés észlelése esetén, annak megszüntetéséről a terület tulajdonosának, illetve a szennyezés okozójának a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet alapján kell intézkednie.
16. A vízjogi engedély köteles létesítmények/műtárgyak kivitelezése csak hatályos vízjogi létesítési engedély, bontása csak hatályos vízjogi megszüntetési engedély birtokában történhet. A vízügyi hatóság részére benyújtandó engedélykérelemhez csatolni kell *a vízjogi engedélyezési eljáráshoz szükséges dokumentáció tartalmáról* szóló 41/2017. (XII. 29.) BM rendelet [a továbbiakban: 41/2017. (XII. 29.) BM rendelet], valamint *a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról* szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 72/1996. (V. 22.) rendelet] szerinti mellékleteket.

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

*

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

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

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

A kérelmező az eljárásban teljes személyes költség-, illeték- és igazgatási szolgáltatási díjmentességben részesül.

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

Jelen döntés **a közléssel véglegessé válik**, ellene közigazgatási úton fellebbezésnek helye nincs, de a döntést sérelmező fél – **kifejezetten jogszabálysértésre hivatkozással** – **a döntés bírósági felülvizsgálata érdekében közigazgatási pert indíthat**. A keresetlevelet a felülvizsgálni kért döntés közlésétől számított **30 napon belül** a döntést hozó szervnél lehet benyújtani, de azt a Szegedi Törvényszékhez kell címezni.

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

A törvényszék a pert tárgyaláson kívül bírálja el, a felek bármelyikének kérelmére, vagy ha szükségesnek tartja tárgyalást tart. Tárgyalás tartását a felperes a keresetlevélben kérheti.

A döntés végrehajtására a keresetlevél benyújtásának nincs halasztó hatálya.

A perben jogi képviselő kötelező.

INDOKOLÁS

A MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (rövidített elnevezése: MÁV Zrt., székhely: 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60., cégjegyzékszám: 01-10-042272, adószám: 10856417-2-44, KSH szám: 10856417-5221-114-01, KÜJ: 100 289 165, KTJ: 102 917 483, hivatalos elektronikus elérhetősége: 10856417#cegkapu), **kérelmező meghatalmazta a CRE Konzorcium tagjait** [RM International Zrt. (székhely: 8086 Felcsút, 0311/5. hrsz., hivatalos elektronikus elérhetősége: 26189709#cegkapu), China Tiejiju Engineering & Construction Kft. (Székhely: 1054 Budapest, Honvéd u. 8. 1. em. 2., hivatalos elektronikus elérhetősége: 25979095#cegkapu), China Railway Electrification Engineering Group (Magyarország) Kft. (Székhely: 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 11. A. ép. 7. em., hivatalos elektronikus elérhetősége: 26217763#cegkapu), **amely meghatalmazta a Kontúr Csoport - China Railway Design Konzorcium tagjait** [Kontúr Csoport Kft. (Székhely: 2336 Dunavarsány, Gyóni Géza u. 4., hivatalos elektronikus elérhetősége: 12921092#cegkapu), China Railway Design Corporation (székhelye: No.109 Dongqi Road, (Airport Economic Zone), Tianjin Free Trade Zone Tianjin, China, Magyarországi Fióktelepe: 1146 Budapest, Thököly út 100. A. ép., hivatalos elektronikus elérhetősége: 26390796#cegkapu), **amely meghatalmazása alapján eljáró TRENCON Tanácsadó és Tervező Korlátolt Felelősségű Társaság** (rövidített elnevezése: TRENCON Kft., székhely: 1133 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em., hivatalos elektronikus elérhetősége: 11861689#cegkapu) 2021. március 17. napján – **a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) – Kelebia (országhatár) vasútvonal] fejlesztése tárgyú** – a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerinti **környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálása iránti kérelmet** terjesztett elő a hatóságunknál, amely alapján közigazgatási hatósági eljárás indult.

A tervezett tevékenység a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. számú mellékletének **36. pontja** [Vasúti pálya országos törzshálózat részeként (kivéve kizárólag Budapest vonzaskörzeti vasúti közlekedését szolgáló vasúti pályát)] szerint minősül, ezért a környezetvédelmi hatóság döntésétől függő, hogy környezeti hatásvizsgálat köteles-e.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 7. § (1) bekezdése értelmében a környezeti hatásvizsgálati eljárást a környezetvédelmi hatóság a környezethasználó kérelmére indítja meg.

A tervezett fejlesztésre vonatkozóan a MÁV Zrt. meghatalmazása alapján eljáró TRENCON Kft., által 2019. augusztus 6. napján előterjesztett – **a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése [A MÁV 150 sz. Budapest – Kelebia oh. vasútvonal $v=160$ (200) km/h sebességű fejlesztése az 75+07 – 1593+88 szelvények között (meglevő szelvényezés)] tárgyú** – a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerinti **előzetes konzultációs kérelemre** előzetes konzultációs eljárást folytatott le a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kecskeméti Járáshivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály, amelyet a **BK-05/KTF/04155-61/2019.** számú előzetes konzultációs véleménnyel zárt le.

A Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról szóló 2020. évi XXIX. törvény (a továbbiakban: 2020. évi XXIX. törvény) 3. § a) pontja alapján a kérelem benyújtását megelőzően legalább tizenöt nappal az eljáró hatóság és az érintett szakhatóságok közreműködésével az előzetes tervegyeztetés legalább egy alkalommal kötelező, amelynek a kérelmező (építtető) eleget tett.

A fenti előzményt követően a meghatalmazás alapján eljáró TRENCON Kft. 2021. március 17. napján előterjesztette a tervezett beruházásra vonatkozó környezeti hatásvizsgálati tervdokumentációt és kérte a hatásvizsgálati eljárás lefolytatását.

A meghatalmazott TRENCON Kft. 2021. április 7. napján a hatásvizsgálati dokumentáció levegőtisztaságvédelmi fejezetét kiegészítette, 2021. április 19. napján a KTJ szám létrehozásához szükséges adatokat megadta, majd 2021. május 11. napján az „alternatív nyomvonal vizsgálatok” egészítette ki a dokumentációt.

A Budapest–Kelebia határátkelő közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok, valamint a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok kijelöléséről szóló 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet) 1. § (1) bekezdés, 2. számú melléklet 3-4. pontja alapján jelen eljárás tárgya **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő ügy.**

A fenti tárgyú környezeti hatásvizsgálati dokumentációban a nyomvonalat nem szakaszolták a környezetvédelmi hatóságok illetékességi területe szerint.

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

A 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet 3. melléklet 3. pontja értelmében a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági engedélyezési eljárások vonatkozásában a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivata jár el.

Hivatkozottakra tekintettel a tárgyi környezeti hatásvizsgálati eljárást a teljes szakaszra vonatkozóan a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal folytatta le.

A 2020. évi XXIX. törvény 2. § (1) bekezdés szerint a tárgyi beruházás a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény szerinti - **kiemelten közérdekű beruházásnak** minősül.

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

*

Fejlesztés célja

A vasúti közlekedés területén az Európai Unió fő célja a műszaki korlátok felszámolása és az interoperabilitás megvalósítása, ezáltal a vasúti közlekedés biztonságosabbá tétele és a versenyképesség növelése más közlekedési ágazatokkal szemben. A makrogazdasági folyamatok és a gazdaságélénkítés irányai a következő közlekedési stratégiai célokat jelölik ki:

- Magas színvonalú, a repüléssel és személygépkocsival összemérhető szolgáltatási szintet jelentő személyszállítási kapcsolat Magyarország és Szerbia meghatározó gazdasági térségei között, kiemelten Budapest – Belgrád viszonylatban.
- A távolabbi gazdasági célpontok közvetlen elérési lehetőségeinek kiaknázása.
- Az európai áruszállítási korridorokra vonatkozó előírások szerint kialakított áruszállítási folyosó létrehozása a délkelet-európai országok irányába.
- Személyszállítás és áruszállítás esetében a Magyarországon átmenő kereskedelmi útvonalak magas színvonalú biztosítása.

Operatív célok:

- Emelt sebességű – 3 óra 30 perc, vagy annál gyorsabb – kapcsolat Budapest és Belgrád között.
- Korridorokra vonatkozó Általános Műszaki Előírás szerinti szolgáltatási szint és menetvonalak biztosítása az áruszállítás számára.
- A vasúti személy- és áruszállítás zavarérzékenységének minimalizálása.

Közvetlen célok:

- 160 km/h engedélyezési sebességű összeköttetés biztosítása.
- Szerbiában a megállások minimalizálása a schengeni övezeten kívüli ellenőrzési kötelezettségből fakadó idővesztés minimalizálásának érdekében.

- Közvetlen Bécs kapcsolat felkínálása a szerb utazók számára.
- A nemzetközi korridor igény érdekében Budapesten átmenő jellegű szolgáltatás biztosítása.

A projekt céljait a Ferencváros (kiz.) - Kelebia országhatár (oh). szakaszon a meglévő és a kapcsolódó vasúti létesítmények és a vasúti pálya átépítésével, valamint új, második vágány építésével (160 km/h engedélyezési sebesség) lehet biztosítani.

PROCUREMENT FOR SOROKSÁR-KELEBIA
RAILWAY LINE DEVELOPMENT
(EPC ENGINEERING PROCUREMENT CONSTRUCTION CONTRACT)

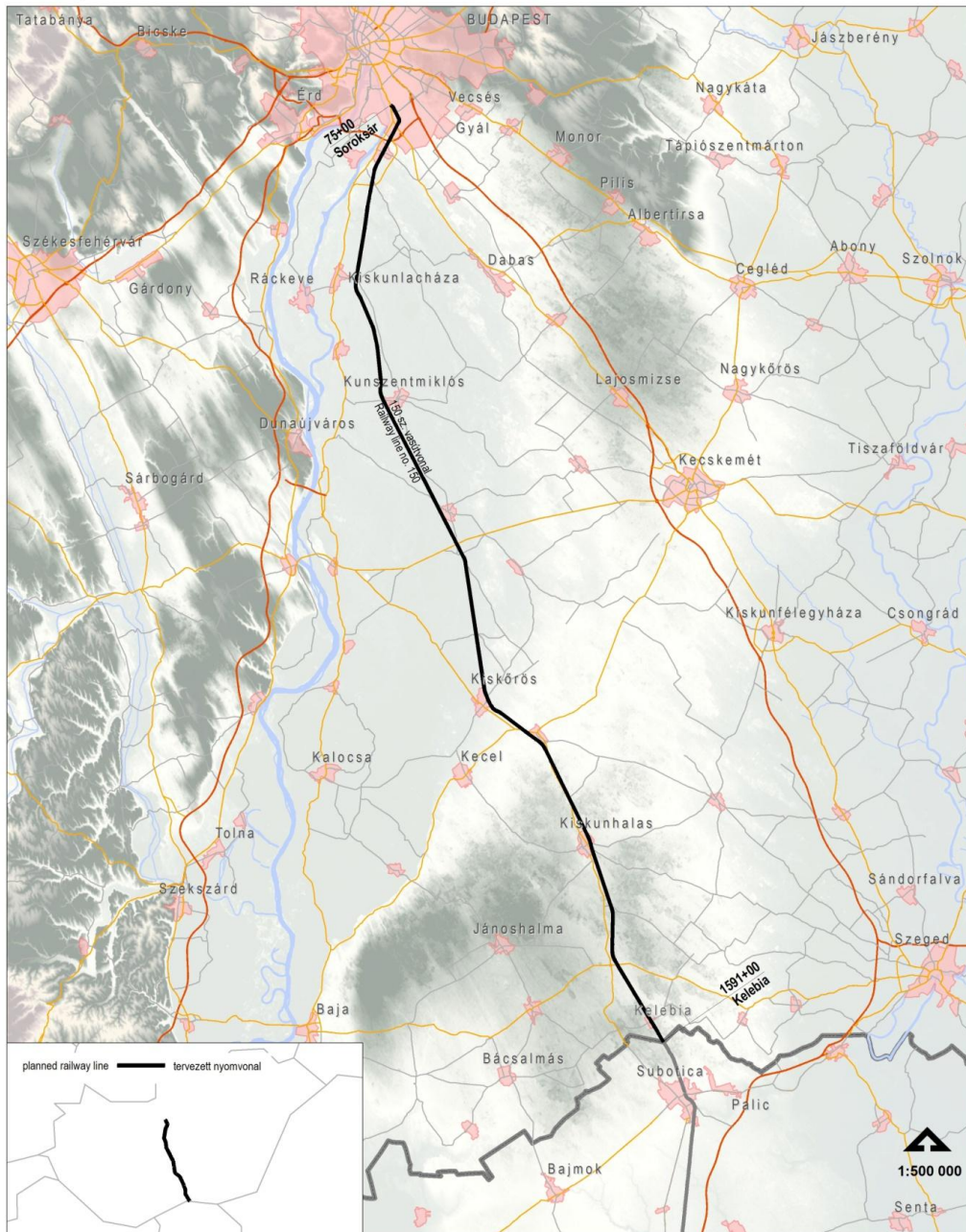
SOROKSÁR (BEZ.) - KELEBIA (ORSZÁGHATÁR) VASÚTVONAL
FEJLESZTÉSÉHEZ KAPCSOLÓDÓ BESZERZÉS
(EPC SZERZŐDÉS)

Development of the Hungarian section of the Budapest - Belgrade railway line

Budapest – Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése

Overview map

Áttekintő térkép



A vasútvonal jelenlegi állapota

A (Budapest-) Ferencváros - Kelebia - országhatár vasútvonal a MÁV 150. sz. országos törzshálózati vonala. Az országot észak-déli irányban szeli át, a határ után a Szabadka - Újvidék - Belgrád szerbiai vasútvonalhoz csatlakozik.

Kapcsolódó vonalak:

- Kunszentmiklós - Tass állomás: 151. sz. Kunszentmiklós - Tass-Dunapataj vasútvonal
- Fülöpszállás állomás: 152. sz. Kecskemét-alsó - Fülöpszállás vasútvonal
- Kiskőrös állomás: 153. sz. Kiskőrös - Kalocsa vasútvonal
- Kiskunhalas állomás: 154. sz. Bátaszék - Baja - Kiskunhalas vasútvonal, 155. sz. Kiskunhalas - Kiskunfélegyháza vasútvonal

A vasútvonal által érintett települések az alábbiak:

Nyomvonal szelvénye [hm]	Érintett település	Érintett megye
0	Budapest (XXIII. ker.)	Budapest
150	Dunaharaszti	Pest megye
190	Taksony	
240	Dunavarsány	
270	Délegyháza	
340	Kiskunlacháza	
430	Dömsöd	
430	Apaj	
540	Tass	
540	Kunszentmiklós	
720	Szabadszállás	
780	Fülöpszállás	
840	Soltszentimre	
900	Csengőd	
940	Tabdi	
1000	Kiskőrös	
1110	Soltvadkert	
1170	Pirtó	

Nyomvonal szelvénye [hm]	Érintett település	Érintett megye
1270	Kiskunhalas	
1370	Balotaszállás	
1450	Kisszállás	
1510	Tompa	
1550	Kelebia	

Vasúti pálya

A vasútvonal Ferencváros és Soroksári út között kétvágányú, Soroksári út és Kelebia között egyvágányú villamosított pálya. A vonal gyakorlatilag teljes hosszában sebességkorlátozással terhelt, jelentősen csökkentve a kapacitást. A Soroksár és Kelebia szakaszon összesen 26 állomás és megállóhely található, ebből 19 állomás és 7 megállóhely. Az állomások közül 4 elágazó állomás. Az állomások egymástól való távolsága kb. 6 km (legnagyobb távolság 10 km). Az állomásokon a vágányok tengelytávolsága 4,75 m, peronok hossza 150-250 m, vágányok használható hossza 750 m, a peronok magassága meghatározóan sk +15 cm, az esélyegyenlőség nem biztosított.

Energiaellátás, felsővezeték hálózat, váltófűtés

A felsővezeték hálózat jelentős része több mint 30 éve épült. A Ferencváros (kiz.) – Dunaharaszti (kiz.) szakaszon 2001-ben Soroksár Terminál állomáshoz (Budapesti Intermodális Logisztikai Központ, továbbiakban: BILK) kapcsolódóan átépült a felsővezeték hálózat. Ezt a szakaszt kivéve a hálózat állapota nem kielégítő. A villamos felsővezeték egyfázisú, 25 kV névleges feszültségű, 50 Hz frekvenciájú, föld- visszavezetési táplálási rendszerben létesült. A felsővezeteki energia távvezérlés (FET) jelenleg részlegesen van kiépítve a vonalon. Soroksár, Böször, Szabadszállás, Fülöpszállás, Csengőd, Soltvadkert, Pirtó, Kelebia állomásokon van váltófűtés kiépítve. A meglévő berendezések bontását a vágánygeometria, a kitérő típusok és ezzel együtt a teljesítményigények változása, valamint a hosszú távú üzemeltetési szempontok indokolják.

Biztosítóberendezés

Az állomások vonat-vágányútban érintett kitérői, védőváltói, kisiklasztó sarui központi villamos állításúak. A kitérők foglaltságát 400 Hz-es sínáramkörök biztosítják. A fogadóvágányok 75 Hz-es ütemezett jellel tápláltak a vonatbefolyásolás, valamint a foglaltság érzékelés érdekében. A vonalon Kiskunhalas kivételt képez, mert az állomáson Siemens Halske típusú mechanikus berendezés működik. A kijárat jelzők és a kitérők mechanikus állításúak. A bejárat jelzők és a kezdő térközjelzők fényjelzők.

Távközlés

A Budapest-Kelebia vasútvonalon hagyományos és korszerű távközlési eszközök is üzemelnek. A rendszer több mint 30 éve épült, s egyes részei az eltelt időben korszerűsödtek. Jelenleg GSM – R aléptímenyes és optikai hálózat van kiépítve a BILK-hez. GSM-R torony létesült Ferencváros állomáson, Soroksár állomáson és a BILK-en. A vasútvonalon üzemel a MÁV adatátviteli intranet hálózata. A végpontok elérése a helyi adottságoknak megfelelő módon történik. A vasútüzemi munkavégzést az állomások területén utasításadó hangrendszer támogatja. Az utazó közönség tájékoztatása az állomásokon beszédhangos utastájékoztató berendezéssel történik.

Műtárgyak, utak, útátjárók

A Budapest Soroksári úti állomás és a Kelebia állomás között a 150-es vasúti vonalon a vonali műtárgyak a vasúti hidak és a pályát keresztező vízfolyások műtárgyai, az állomási műtárgyak a peronaluljárók és gyalogos felüljárók, míg a vonalat keresztező műtárgyak a közúti felül- vagy aluljárók. Az érintett vonalon közel 100 db szintbeni útátjáró, gyalogos átjáró található, melyek

többsége felújításra szorul. Elrendezése szerint jelenleg 6 különszintű és 93 szintbeni átjáró üzemel, melyek közül összesen 49 db földút vagy mezőgazdasági út és 44 db burkolattal ellátott út, illetve burkolt gyalogút keresztezés. A szintbeni átjárók közül 24 db nem biztosított. A legtöbb átjáró fény-, és fél-, vagy teljes sorompóval, és esetenként labirint korláttal ellátott. A vonalszakaszon – néhány közelmúltban felújított állomástól eltekintve – az akadálymentesítés még nem történt meg. A vasútvonalon Dunaharaszti, Taksony, Dunavarsány, Kiskunlacháza és Kunszentmiklós-Tass kivételével a P+R, B+R parkolók kialakítása nincs megoldva, vagy nem elégséges.

Magasépítmények

Az állomásokon a felvételi épületeken kívül egyéb üzemi funkciójú és lakóépületek is találhatóak. A megállóhelyeken Dunaharaszti, Dunavarsány, Soltszentimre és Balotaszállás kivételével épület nincs. Általánosságban elmondható, hogy a vonalon található valamennyi felvételi épület korszerűtlen, állapota nem megfelelő, valamint a korszerű utas kiszolgáló létesítményekkel nem rendelkezik. A vonalszakaszon található építményekre jellemző az elhanyagoltság, a közművesítés hiánya és az alacsony komfort fokozat.

Közművek

Tekintettel arra, hogy a vasútvonal az ország nagyobb részét átszeli, igen jelentős számú közműkeresztezéssel érintett (víz, szennyvíz, csapadékvíz, gáz, elektromos, távközlés).

Vízrendezés

A 150 sz. vasútvonalon számos helyen található keresztező csőátereszek, illetve a nagyobb vízfolyások keresztezésénél híd műtárgyak. A vasútvonal végig síkvidéki, alföldi területen halad, és a keresztező vízfolyások is jellemzően minimális eséssel, ezáltal lassú vízmozgással jellemezhetők. A keresztező csőátereszekhez nem minden esetben csatlakozik vízfolyás, illetve kiépített meder. Ezek az átereszek vagy a vasúti árokrendszerek összekötését szolgálják, vagy a terepen lévő lokális mélypontokban biztosítják a terepi vizek szabad átvezetését a vasúti pálya által kettészelt természetes vízgyűjtőkön. A meglévő medrek állapota – néhány nagyobb, állandó jellegű vízfolyás kivételével – jellemzően növényzettel erősen benőtt állapotot mutat, a vasúti átereszekben a lerakódott hordalék változó mértékű keresztmetszet csökkenést okoz. A vízfolyások, medrek a vasúti pályát jellemzően merőlegesen, vagy ahhoz közeli szögben keresztezik. A meglévő vasúti átereszek a legkülönbözőbb szelvénymérettel épültek ki. Az 1,0 m-nél kisebb nyílásméretű átvezetések esetében azok fenntartása, tisztítása komoly gondokat okoz. Ezáltal ezen átereszek egy része a megfelelő fenntartás hiányában feliszapolódott, eltömődött. A meglévő vasúti pályát több ponton útátjárók keresztezik, melyek vízelvezetése jellemzően nem megoldott.

Tervezett beruházás

Tervezési feladat

A Soroksár (bez.) - Kelebia oh. szakaszon a meglévő és a kapcsolódó vasúti létesítményeket és a vasúti pályát átépítik, valamint új második vágányt építenek 160 km/h engedélyezési sebességgel (200 km/h sebességnek megfelelő pályageometria biztosítása mellett, kivéve Soroksár és Kiskunhalas állomás területén). A pályageometriát több helyszínen átalakítják a teljes vonalon biztosítva az alépitmény 225 kN tengelyterhelésre való alkalmasságát. A felépitményt mindkét vágányon 60-as rendszerűre átépítik az állomási fő- és nyíltvonali vágányok esetében. A felsővezeték hálózatot teljeskörű átépítéssel a 160 km/h sebességű igénybevételre alakítják ki, nyíltvonalon vágánytengelytől számítva minimum 3,5 m oszloptávolsággal. A vonali és állomási biztosítóberendezéseket átalakítják és alkalmassá teszik az emelt sebességre, valamint az ETCS L2 alkalmazására. A forgalomirányításhoz szükséges rendszereket és az azok működéséhez szükséges beavatkozásokat elvégzik, a kapcsolódó vonalakra biztosítják a kitekintést. A vonalszakaszon lévő műtárgyakat és a meglévő szintbeni átjárókat az emelt terhelés és a kétvágányúsítás következtében átépítik. Az állomásokat, megállóhelyeket korszerűsítik és az átjárhatóság követelményeinek megfelelő peronokat alakítanak ki az esélyegyenlőség biztosítása mellett. A vonal mentén és hozzá kapcsolódóan a forgalmi, műszaki technológiához, utasforgalomhoz kapcsolódó korszerű távközlési-adatátviteli rendszert építenek ki. Kelebián határellenőrzési pontot alakítanak ki sugárkapus ellenőrzéssel.

A megfelelő Budapest-Belgrád és Bécs-Budapest-Belgrád menetidő érdekében a pályageometria 200 km/h-s sebességre kerül kiépítésre, első ütemben 160 km/h-s engedélyezési sebességgel az alábbiak szerint:

Állomás / állomásköz		Vágánygeometria tervezési sebesség	Engedélyezési sebesség
TSZE	Soroksár (bez)	80 km/h	80 km/h
Soroksár (kiz)	Taksony (kiz)	160 km/h	160 km/h
Taksony (bez)	Kiskőrös (kiz)	160 (200) km/h	160 km/h
Kiskőrös állomás	-	160 km/h	160 km/h
Kiskőrös (kiz)	Kiskunhalas (kiz)	160 (200) km/h	160 km/h
Kiskunhalas állomás	-	160 km/h	160 km/h
Kiskunhalas (kiz.)	Kelebia OH.	160 (200) km/h	160 km/h

A Soroksár (bez.) – Kelebia OH. vasúti vonalszakasz szakaszfelosztását az alábbi táblázat tartalmazza:

Ssz.	Kezdőszelvény	Végyszelvény	Szakasz megnevezése
1.	75+00	95+77	Soroksár állomás
2.	95+77	125+00	Soroksár (kiz.) - Dunaharaszti elágazás (kiz.)
3.	125+00	135+00	Dunaharaszti elágazás
4.	135+00	180+63	Dunaharaszti elágazás (kiz.) - Taksony (kiz.)
5.	180+63	200+57	Taksony állomás
6.	200+57	254+45	Taksony (kiz.) – Délegyháza (kiz.)
7.	254+45	275+25	Délegyháza állomás
8.	275+25	327+17	Délegyháza (kiz.) – Kiskunlacháza (kiz.)
9.	327+17	348+11	Kiskunlacháza állomás
10.	348+11	426+06	Kiskunlacháza (kiz.) – Dömsöd (kiz.)
11.	426+26	441+39	Dömsöd állomás
12.	441+39	525+04	Dömsöd (kiz.) - Kunszentmiklós-Tass (kiz.)
13.	525+04	547+00	Kunszentmiklós-Tass állomás
14.	547+00	637+53	Kunszentmiklós-Tass (kiz.) – Bösztör (kiz.)
15.	637+53	657+87	Bösztör forgalmi kitérő
16.	657+87	705+70	Bösztör (kiz.) – Szabadszállás (kiz.)
17.	705+70	725+87	Szabadszállás állomás

Ssz.	Kezdőszelvény	Végyszelvény	Szakasz megnevezése
18.	725+85	771+80	Szabadszállás (kiz.) – Fülöpszállás (kiz.)
19.	771+80	792+00	Fülöpszállás állomás
20.	792+00	904+39	Fülöpszállás (kiz.) – Csengőd (kiz.)
21.	904+39	920+66	Csengőd forgalmi kitérő
22.	920+66	994+44	Csengőd (kiz.) – Kiskőrös (kiz.)
23.	994+44	1015+26	Kiskőrös állomás
24.	1015+26	1086+88	Kiskőrös (kiz.) – Soltvadkert (kiz.)
25.	1086+88	1118+00	Soltvadkert forgalmi kitérő
26.	1118+00	1193+41	Soltvadkert (kiz.) – Pirtó (kiz.)
27.	1193+41	1198+54	Pirtó forgalmi kitérő
28.	1198+54	1251+60	Pirtó (kiz.) – Kiskunhalas (kiz.)
29.	1251+60	1292+00	Kiskunhalas állomás
30.	1292+00	1362+35	Kiskunhalas (kiz.) – Balotaszállás (kiz.)
31.	1362+35	1371+42	Balotaszállás forgalmi kitérő
32.	1371+42	1430+88	Balotaszállás (kiz.) – Kiszállás (kiz.)
33.	1430+88	1460+64	Kiszállás állomás
34.	1460+64	1549+42	Kiszállás (kiz.) – Kelebia (kiz.)
35.	1549+42	1591+00	Kelebia állomás Kelebia (kiz.) – OH

Főbb műszaki tartalom

Megnevezés	Megvalósítandó állapot
Az állomások száma	11
Megállóhelyek száma	7
Forgalmi kitérő, nyíltvonali kiágazás	8
Pályajellemzők	<p>Nyíltvonali vágánytengely távolság: 4,20 m, Állomási vágánytengely-távolságok változó, 5,00 - 14,50 m, Megállóknál, forgalmi kitérőknél a vágánytengely távolság 5,0 m Sínrendszer: nyíltvonalon és állomási átmenő vágányokban: 60-as rendszerű, többi vágányban tengelyterhelésnek és sebességnek megfelelően, Aljtípus: kiépítési sebességnek megfelelő, közvetlen, rugalmas szorító hatású sínleerősítésre alkalmas vasbetonalj, aljtávolság: 60 cm, 400 m-</p>

Megnevezés	Megvalósítandó állapot
	nél kisebb sugarú ívekben 56 cm, hatékony ágyazatvastagság: 35 cm
Tengelyterhelés	Az átépítéssel érintett szakaszokon 225 kN
Vízvezetés	Új árok és szivárgó rendszer kiépítése, ahol szükséges.
Utak és útátjárók	P+R, K+R és B+R parkolók és csatlakozó közlekedési létesítmények Útátjárók átépítése, útkorrekció
Állomás utasforgalmi létesítményei	Egységesen sk+55 cm-es peronok építése új peronburkolattal peron megközelítések átépítése
Villamos felsővezeték	A meglévő rendszer elbontása. Új felsővezeték rendszer építése (a BILK területén csak a felsővezeték szükség szerinti átalakítása). Az átépítéssel érintett szakaszokon a meglévő fényvezetőszálak kábelek áthelyezése az új felsővezeteki oszlopokra, később a kábelek cseréje.
Magasépítés átalakítás/építés	Meglévő perontetők, esőbeállók bontása, új peronfedések és esőbeállók építése Liftházak építése Üzemi helyiségek, épületek átalakítása, építése üzemi épületek építése KÖFI központ létesítése Kiskunhalas állomáson
Magasépítés: bontások	Épületek bontása, terület rekultiválása.
Vízrendezés	Új csapadécsatorna kivezetés miatt belvízlevezető árok helyreállítása, felszíni vízlevezető árkok építése.
Közművek	Pályamunkákkal érintett területeken vezeték kiváltások, új ellátó vezetékek építése.

Alternatív nyomvonal vizsgálatok

A korábbi években készült előtanulmányok vizsgálták ezt a lehetőséget is. Magyarország számára kiemelt beruházások esetén különösen fontos mind a gazdaságossági szempontok, mind a környezetre gyakorolt hatások vizsgálata. A kérdésben felvetett vasúti funkciók szétválasztása a komplex, többszemponú elemzések eredménye alapján elvetésre került.

A Beruházás jelenlegi közlekedési sávban történő megvalósítása eredményezi a Natura 2000 és természetvédelmi területeken a legkisebb környezeti beavatkozást.

A zaj- és rezgésvédelem területén a tervezett korszerű műszaki megoldások és a korszerűsödő járműpark biztosítani fogja, hogy a településeken az életminőség ne romoljon a korszerűsítés miatt.

Vonalvezetés

Soroksár állomás bejáratú ívéig a jelenlegi vágány mellé (bal oldalra) helyezik el a második vágányt 5 m vágánytengely távolságra. A második vágány helye a korábbi kialakításból adódóan biztosított.

Soroksár állomás

Az átmenő fővágányok és a megelőző vágányok minimum 80 km/h-s járhatóságot biztosítanak. A Soroksár állomás - Soroksár-Terminál állomás közötti vasútvonal felé a végponti kapcsolat 80 km/h-s közlekedést tesz lehetővé kitérő irányban legalább két vágányról. A „Nagy Burma” vágányról (Soroksár – Szemeretelep) az állomáson legalább egy peronos vágány elérhető lesz, 40 km/h sebességgel. Az állomás baloldalán található, jelenleg rakodási, illetve iparvágány kiszolgálási funkciókat biztosítják. Egy megelőző vágány használható hossza legalább 750 m lesz, többi megelőző vágányt a geometriailag lehetséges legnagyobb használható hosszal alakítják ki. Az állomás végponti íveinek tervezési sebessége minimum 80 km/h mind a 150 sz. vonalon, mind pedig a Soroksár állomás - Soroksár-Terminál állomás közötti vasútvonalon a jelenlegi geometria kismértékű módosításával. Jelen projekt keretében elvégzendő Soroksár állomás átépítését összehangolják a csatlakozó, megelőző szakasz átépítésével a forgalom folyamatos fenntartása mellett.

Soroksár (kiz.) – Dunaharaszti elágazás (kiz.)

A vonal tervezési sebessége Soroksár állomás végponti ívét követően 160 km/h. A Soroksár állomás - Soroksár-Terminál állomás közötti vasútvonal vágányával párhuzamos szakaszon a tervezési sebességnek és az ott elhelyezett létesítményeknek megfelelő vágánytengely távolságot és szabadon tartandó teret biztosítják a bal vágány és a Soroksár-Terminál állomás felé menő vágány között. A tervezett második vágány a jelenlegi vágány jobb oldalára kerül. Soroksár állomás végponti ívétől Dunaharaszti elágazásig 4,20 m vágány tengelytávolságot alakítanak ki.

Dunaharaszti elágazás

A kiágazásnál a vágánytengely távolság minimum 5 m. A logisztikai központ körüli élet- és vagonvédelmi kerítést szükség szerint át- és tovább építik.

Dunaharaszti elágazás (kiz.) – Taksony (kiz.)

Dunaharaszti elágazástól Taksony állomásig a vágánytengely távolság 5 m a megállóhelyek gyakori elhelyezkedése miatt.

Dunaharaszti MH

A vágányok mellett jobb és bal oldalon, minimum 200 m hasznos hosszal rendelkező, sk+55 cm magas peronokat építenek, a peronok megközelítése külön szinten, az építendő új gyalogos aluljárón át történik. Az akadálymentességet a különszintű megközelítés esetén lift fogja biztosítani. A megállóhelyi vágánytengely távolság 5 m. Az építendő második vágány a jelenlegi vágány jobb oldalán kerül kialakításra.

Dunaharaszti alsó megállóhely

A második vágány a jelenlegi vágány jobb oldalán tervezett. A megállóhelyi vágánytengely távolság 5 m. A fővágányok tervezési sebessége 160 km/h. A kialakítás szélső peronos, a vágányok mellett minimum 200 m hasznos hosszal rendelkező szélső peronokat építenek, a megközelítésük akadálymentes rámpával csatlakozik a közúthoz.

Taksony állomás

Az átmenő fővágányokon a sebesség 160 (200) km/h. Egy megelőző vágány építése szükséges minimum 750 m használható hosszal, nagysugarú vágánykapcsolatokkal, 80 km/h sebességgel. A fővágányok közötti kapcsolatokat a kezdőponton és végponton kétirányban, 80 km/h sebességgel biztosítják. Rakodó vágányt építenek legalább 200 m használható hosszal, minimum 150 m hosszú nyíltrakodóval, rakterülettel az állomás kezdőponti végén létesítendő csonkavágány mellett. Két utasperont építenek minimum 200 m hasznos hosszal, sk+55cm magassággal, a felvételi épület előtt főperonos kialakítással. A vágányok közötti peron megközelítése külön szintben, aluljárón keresztül valós meg.

Taksony (kiz.) – Délegyháza (kiz.)

Az 51. sz. főút meglévő/megmaradó közúti felüljárójánál a szabadon tartandó teret biztosítják, ennek megtartásával a vágánytengely távolságot a felüljáró pillérkiosztásának figyelembevételével alakítják ki. A felüljárót követően Dunavarsány megállóhelyig 4,2 m nyíltvonalis vágánytengely távolságot alakítanak ki.

Dunavarsány megállóhely

Dunavarsány megállóhelyen 5 m vágánytengely távolságot alakítanak ki. A megállóhelyen két szélsőperont építenek, minimum 200 m hasznos hosszal, sk+55cm magassággal. Megközelítésük akadálymentes rámpákon keresztül az utátjáró védelmében történik.

Délegyháza állomás

Személyvonati vonatfordításra alkalmas állomási geometriát alakítanak ki. A két átmenő fővágányt széthúzzák és közéjük egy 80 km/h sebességre alkalmas megelőző vágányt építenek. Szükséges egy 80 km/h sebességre alkalmas megelőző vágány az állomás jobb oldalára és egy 40 km/h sebességre alkalmas tehervonati megelőző vágány az állomás bal oldalára. A közbenső megelőző vágány és a bal

átmenő fővágány és a jobb átmenő fővágány és a jobb megelőző vágány közé 200 m hosszú peronokat építenek, megközelítésük a felvételi épület felől gyalogos aluljárón keresztül történik, az akadálymentességet személyfelvonóval biztosítják. A vágányok használható hossza legalább 750 m. Az Újbánya saját célú vágányt a bal átmenő fővágányba kötik be az állomás végpontján, a vágányt addig építik át, amíg az magassági és vízszintes geometria tekintetében nem csatlakozik a meglévő összekötő vágányhoz.

Délegyháza (kiz.) – Kiskunlacháza (kiz.)

A második vágány a jelenlegi vágány jobb oldalára épül, 4,2 m vágánytengely távolsággal.

Kiskunlacháza állomás

Az állomási átmenő fővágányokat 160 (200) km/h tervezési sebességnek megfelelően építik ki. Egy bal megelőző vágányt 80 km/h behaladási sebességre, és egy jobb megelőző vágányt 40 km/h sebességre minimum 750 m használható hosszal építenek. A meglévő jobb oldali rakodóvágányhoz csatlakoznak, a rakterület és a kétoldali vágány mellette megmarad. Az átmenő vágányok mellé peronokat építenek minimum 200 m hasznos hosszal, sk+55 cm magassággal, megközelítésük a gyalogos aluljárón keresztül történik, lépcső és személyfelvonó építésével, a felvételi épület oldalán főperonos kialakítással.

Kiskunlacháza (kiz.) – Dömsöd (kiz.)

A szakaszt 4,2 m nyíltvonali vágánytengely távolsággal építik ki. A 160 (200) km/h tervezési sebesség biztosítására Kiskunlacháza állomáshoz csatlakozva új földművön tervezett ívkorrekciót építenek. Az ívkorrekciót követően a második vágány a jelenlegi vágány jobb oldalára kerül.

Dömsöd állomás

Az állomás a jelenlegi helyén épül át. A tervezési sebesség biztosítására az állomást megelőző és követő íveket korrigálni szükséges, az új nyomvonalat új földművön építik meg. Az állomást úgy alakítják ki, hogy az átmenő vágányok között egy legalább 750 m használható hosszal rendelkező megelőző vágányt építenek ki a vágánytengely távolság széthúzásával. Az állomáson 200 m hosszú peronokat létesítenek a széthúzott átmenő fővágányok külső oldalán, megközelítésük a kezdőponti útátjárón keresztül lehetséges.

Dömsöd (kiz.) – Kunszentmiklós-Tass (kiz.)

A szakaszt 4,2 m nyíltvonali vágánytengely távolsággal építik ki. Dömsöd állomás végponti ívkorrekciójához csatlakozva a második vágányt a jelenlegi vágány jobb oldalán építik meg. A tervezési sebesség biztosítására a nyomvonalat új földművön építik Kunszentmiklós-Tass állomáshoz csatlakozva.

Kunszentmiklós-Tass állomás

Az állomás Budapesti elővárosi végállomásként funkcionál. Az átmenő fővágányokon a tervezési sebesség 200 (160) km/h. A vágányok közé épülő peron megközelítése a felvételi épület felől gyalogos aluljárón keresztül történik, az akadálymentességet személyfelvonóval biztosítják. A távolsági vonatok által igénybevett peronok hasznos hossza minimum 200 m, az elővárosi vonatok fordítása minimum 160 m hosszú peronok mellől tervezett. A csatlakozó 151. sz. Kunszentmiklós-Tass – Solt – Dunapataj mellékvonalat az állomás páratlan végén kötik be. Szalkaszentmárton irányában a vágányt addig építik át, amíg az magassági és vízszintes geometria tekintetében nem csatlakozik a meglévő vágányhoz, de a vágányban vízszintes geometriailag egységes ívet terveznek.

Kunszentmiklós-Tass (kiz.) – Bösztör (kiz.)

A szakaszt 4,2 m nyíltvonali vágánytengely távolsággal építik ki. A nyíltvonali szakaszon a jobb vágány a jelenlegi vágány jobb oldalára épül.

Bösztör forgalmi kitérő

A forgalmi kitérőt a jelenlegi állomás helyén 5 m vágánytengely távolság mellett, nagysugarú, 80 km/h sebességre alkalmas kitérőkkel alakítják ki.

Bösztör (kiz.) – Szabadszállás (kiz.)

A szakaszt 4,2 m nyíltvonali vágánytengely távolsággal építik ki. A nyíltvonali szakaszon a jobb vágány a jelenlegi vágány jobb oldalára épül.

Szabadszállás állomás

Az átmenő fővágányokon a tervezési sebesség 200 (160) km/h. Az állomást egy, legalább 750 m használható hosszal rendelkező, 40 km/h-s sebességre alkalmas megelőző vágánnyal építik meg. A meglévő vasúti felsővezeték karbantartó épület vasúti kapcsolatát az átépítést követően is biztosítják.

Szabadszállás (kiz.) – Fülöpszállás (kiz.)

A szakaszt 4,2 m nyíltvonali vágánytengely távolsággal építik ki. A nyíltvonali szakaszon a jobb vágány a jelenlegi jobb oldalára épül, a jelenlegi földmű szélesítésével.

Fülöpszállás állomás

Az átmenő fővágányokon a tervezési sebesség 200 (160) km/h. Az állomás bal oldalán egy, 40 km/h-val járható megelőző vágánnyal építik meg, 750 m használható hosszal. A csatlakozó 152 sz. vonalat a bal megelőző vágányba kötik be.

Fülöpszállás (kiz.) – Csengőd (kiz.)

A szakaszt 4,2 m nyíltvonali vágánytengely távolsággal építik ki. A 200 (160) km/h tervezési sebesség biztosítására Fülöpszállás állomást követően új földművön tervezett ívkorrekciót építenek ki. Az ívkorrekciót követően a második vágány a jelenlegi vágány jobb oldalára kerül.

Soltszentimre megállóhely

A megállóhelyi vágánytengely távolság 5 m. A megállóhelyen az átmenő vágányok mellett két szélső peront építenek, az útátjáróhoz csatlakozva, akadálymentes rámpákkal.

Csengőd forgalmi kitérő

Csengőd állomáson a személyforgalmi és minden más funkció szétválasztásra kerül. Az átmenő vágányok mellett két szélső sk+55 cm magas, 200 m hasznos hosszal rendelkező peront építenek a jelenlegi állomás területén. Az állomás átmenő vágányait 200 (160) km/h sebességre építik meg.

Csengőd (kiz.) – Kiskőrös (kiz.)

A szakaszt 4,2 m nyíltvonali vágánytengely távolsággal építik ki. A nyíltvonali szakaszon a második vágány a jelenlegi vágány jobb oldalán épül. Kiskőrös állomáshoz csatlakozva a bejárati ív korrekciója szükséges a 200 (160) km/h sebesség biztosítására, új földművön megvalósítva.

Tabdi megállóhely

A megállóhelyet megszüntetik.

Kiskőrös állomás

Az átmenő fővágányokon a geometria tervezési és engedélyezési sebesség 160 km/h. Legalább oldalanként egy, minimum 750 m használható hosszú és 80 km/h-val járható megelőző vágányt és legalább kettő tehervonati vágányt építenek minimum 750 m használható hosszal. Az állomás jobb oldalán lévő, megmaradó rakodási létesítmények (rakodó vágány, vágányhídmérleg rakodó ponkok, rakterület) kiszolgálását az átépítést követően is biztosítják, a vágányokat a tervezett vágányhálózatba kötik be. Bekötik a kezdőpont bal oldalon lévő 3 db saját célú vágányt a vágányhálózatba, de bontandó az ugyanitt jobb oldalon lévő saját célú vágány csatlakozása. Az állomás végponti vége 160 km/h sebességnek megfelelő korrekcióba kerül, balra letér a jelenlegi állomási platóból. A kezdőponti oldalon kétirányú, a végponti oldalon egyirányú, 80 km/h-val járható vágánykapcsolatot építenek az átmenő fővágányok között. A csatlakozó 153 sz. Kiskőrös – Kalocsa vasútvonal tekintetében annak bekötését biztosítják a jobb átmenő fővágányba. Az állomáson két szigetperont építenek az átmenő és megelőző vágányok közé sk+55 cm magassággal, 200 m hasznos hosszal. A peronok kezdőponti irányba áthelyezése miatt új felvételi épület és állomási előtér épül. Az állomás területén lévő, átépítéssel érintett keskeny nyomközű vágányokat pótlás nélkül bontják.

Kiskőrös (kiz.) – Soltvadkert (kiz.)

A szakaszt 4,2 m nyíltvonalai vágánytengely távolsággal építik ki. A csatlakozó nyíltvonalai szakaszon 160 km/h sebesség biztosítására a vasúti pályát új nyomvonalon, új földmű építésével korrigálják. A korrekciót követően a második vágány a jelenlegi vágány jobb oldalán épül meg.

Soltvadkert forgalmi kitérő

Soltvadkert állomáson a személyforgalmi és minden más funkció szétválasztásra kerül. Új megállóhelyet építenek a fővágányok mellett sk+55 cm magas, 200 m hasznos hosszal szélsőperonos elrendezésben. Az átmenő fővágányokon a tervezési sebesség 200 (160) km/h. Az átmenő vágányok a jelenlegi vágány jobb oldalára kerülnek.

Soltvadkert (kiz.) – Pirtó (kiz.)

A szakaszt 4,2 m nyíltvonalai vágánytengely távolsággal építik ki. A 200 (160) km/h tervezési sebesség biztosítására Soltvadkert állomást követően új földművön tervezett ívkorrekciót építenek ki. A nyíltvonalai szakaszon a második vágány a jelenlegi vágány bal oldalán épül.

Pirtói szőlők megállóhely

A megállóhelyet jelenlegi helyén átépítik. Az útátjáróhoz csatlakozva két szélső peronos elrendezésben sk+55 cm magas, 200 m hasznos hosszal, akadálymentes rámpákkal. A peronok szintbeni megközelítése az útátjáró védelmében történik.

Pirtó forgalmi kitérő

Az állomás helyén forgalmi kitérőt alakítanak ki. A jobb és bal vágány között nagysugarú 80 km/h sebességre alkalmas kapcsolatot kell építeni.

Pirtó (kiz.) – Kiskunhalas (kiz.)

A szakaszt 4,2 m nyíltvonalai vágánytengely távolsággal építik ki. A nyíltvonalai szakaszon a második vágány a jelenlegi vágány bal oldalán épül.

Kiskunhalas állomás

Az állomás átmenő fővágányainak tervezési sebessége 160 km/h. Az állomási vágánykép biztosítja a Budapest, Kiskunfélegyháza, Baja és Kelebia felől érkező és az oda visszainduló szerelvények fordítását. A baloldalon legalább egy, 80 km/h ki és behaladási sebességre alkalmas megelőző vágányt építenek ki minimum 750 m használható hosszal, míg a jobb oldalon egy megelőző vágányt építenek ki 40 km/h sebességre. Kiepítenek legalább három, 40 km/h sebességgel járható tehervonati indító/fogadó vágányt. A tehervonati vágányok használható hossza legalább 750 m. Az állomás kezdőponti végén rakodóvágányt építenek, végén homlokrakodóval, mellette burkolt rakterülettel.

Kunfehértó elágazás

A 154. sz. vonal nyíltvonalai pályakiágazását, illetve a deltavágány Harkakötöny felé vezető kiágazását minimum 40 km/h sebességgel járható vágánykapcsolatokkal építik. A fővágányok oldalvédelméről terelő csonka vágányokkal gondoskodnak. A 154. számú vonalról a deltavágány felé közvetlen kapcsolatot biztosítanak 40 km/h sebességre.

Kiskunhalas (kiz.) – Kiszállás (kiz.)

A szakaszt 4,2 m nyíltvonalai vágánytengely távolsággal építik ki. Kiskunhalas állomáshoz csatlakozóan a 154. sz. vonal dedikált vágányon való csatlakozása megszűnik a második vágány építésével. A vágányok tervezési sebessége 200 (160) km/h. A második vágány az elágazást követően a jelenlegi vágány bal oldalára épül.

Balotaszállás megállóhely

A megállóhelyi vágánytengely távolság 5 m. Balotaszállás állomás megszűnik, az állomási vágányhálózatot, peronokat elbontják. Az állomás helyén megállóhelyet létesítenek, az útátjáróhoz csatlakozva két szélső peronos elrendezésben sk+55 cm magas, 200 m hasznos hosszal, akadálymentes rámpákkal. A megállóhelyet követően nyomvonal korrekciót végeznek, a 200 (160) km/h sebesség biztosítása miatt. Az ívkorrekció után a második vágány a jelenlegi vágány bal oldalán épül meg.

Kisszállás állomás

Kisszállás állomást elkerüli a 200 (160) km/h sebesség biztosítása miatt épülő új kétvágányú nyomvonal (nyomvonal korrekció). A korrekció két végén 80 km/h sebességre alkalmas kapcsolatot építenek ki a megmaradó állomási vágányhálózathoz csatlakoztatva. A megmaradó szakaszon lévő átmenő fővágányban a tervezési sebesség 80 km/h. A megmaradó állomáson lévő utasforgalmi funkciók megszűnnek. A személyforgalmi létesítményeket az 55. számú főút keresztezése mellé helyezik ki. Az útátjáróhoz csatlakozva két szélső peronos elrendezésben sk+55 cm magas, 200 m hasznos hosszal, akadálymentes rámpákkal építik ki.

Kisszállás (kiz.) – Kelebia (kiz.)

A szakaszt 4,2 m nyíltvonalis vágánytengely távolsággal építik ki. A csatlakozó nyíltvonalis szakaszon a második vágányt a jelenlegi vágány bal oldalára építik.

Tompa megállóhely

A meglévő útátjáróhoz csatlakozva két szélső peronos elrendezésben sk+55 cm magas, 200 m hasznos hosszal, akadálymentes rámpákkal építik.

Kelebia állomás

Az állomási vágányképet úgy építik ki, hogy a vonatok végállomásozási, visszafordítási, határellenőrzési és vámvizsgálati feladatait el tudják látni, minden szükséges technológiai és vasútüzemi létesítménnyel berendezéssel és azok tartozékaival. Az állomás átmenő vágányainak sebessége 200 (160) km/h. Az állomást a megváltozott igényeknek megfelelően építik át, egy 80 km/h sebességgel járható megelőző vágánnyal, a baloldalon legalább 750 m használható hosszal, legalább 4+3 tehervonati vágányt 40 km/h sebességre és minimum 750 m használható hosszal soros elrendezésben. A végponti oldalon a tehervonati vágányokon kívül egy tároló csonka vágányt, továbbá egy minimum 750 m használható hosszal rendelkező kihúzó csonka vágányt is kialakítanak. Az állomás jobb oldalán lévő rakodási létesítményeket és hozzá tartozó megmaradó vágányokat bekötik a tervezett vágányhálózatba. Az állomáson a bal átmenő fővágány és a bal megelőző vágány között sk+55 cm magas szigetperont építenek 200 m hasznos hosszal, a jobboldalon az átmenő vágány mellett az új felvételi épület előtt főperonos, szintén sk+55 cm magas legalább 200 m hasznos hosszúságú kialakítással. Az állomáson kialakítanak egy legalább 750 m használható hosszal rendelkező vágányt a végpont felé, az országba belépő szerelvények menet közben átvizsgálendő, lassan haladó tehervonatoknak. A vizsgáló röntgenberendezés telepítése nem jelen projekt része, csak helybiztosítás történik.

Alépitmény

A szakasz elején a talajvíz mélyen helyezkedik el, Dömsöd állomástól azonban gyakori a belvíz, a terület vízelvezetése rossz. A rendelkezésre álló adatok alapján a töltések anyaga a vonalszakaszon finom homok, iszapos finom homok, mely helyenként kavicsos. Kötött anyagú töltés Délegyháza és Bösztör között fordul elő. Kisköröstől egészen az országhatárig jellemző a dinamikus hatásra érzékeny, fellazulásra hajlamos, nehezen tömöríthető finom homoktalaj. Állomások esetében gyakori a salak feltöltés. Ennek megfelelő alépitményi rétegrend kialakítása szükséges.

Felépitmény

A Soroksár(bez.) – Kelebia – Oh. szakaszon a tervezett tengelyterhelés 225 kN, a pályageometria 200 km/h, az engedélyezési sebesség 160 km/h, Soroksár állomáson 80 km/h. A fővágányok tervezett felépitménye 60E1 r. sín, előfeszített vasbetonalj. A betonaljakon közvetlen, rugalmas leerősítést alkalmaznak.

Vízrendezés

A meglévő vasúti átereszek a legkülönbözőbb szelvénymérettel épültek ki. Az 1 m-nél kisebb nyílásméretű átvezetések esetében azok fenntartása, tisztítása komoly gondokat okoz. Ezáltal ezen átereszek egy része a megfelelő fenntartás hiányában feliszapolódott, eltömődött. A vasúti fejlesztés során a meglévő átereszek hossza jelentősen megnövekszik. Igazodva a fenntarthatósági igényekhez, az 1,5 m-nél kisebb nyílásméretű átvezetések helyén új, minimum 1,5 m nyílásméretű átereszek építése szükséges. A dokumentáció szerint a meglévő csőátereszek helyben történő átépítése szükséges.

megfelelő nyílásmérettel, a meglévő műtárgy elbontásával. A vasútvonal végig síkvidéki, alföldi területen halad, és a keresztező vízfolyások is jellemzően minimális eséssel és lassú vízmozgással jellemezhetőek a csatornák. A nagyobb méretű átvezetések a fenntartási szempontokon túlmenően, a magasabb szolgáltatási színvonalon kiépülő vasúti pályának a vízelvezetés szempontjából nagyobb biztonságot is jelentenek. A tervezett vasút fejlesztéssel a meglévő vasúti vízelvezető hálózat felülvizsgálata és szükségesség szerint kiépítése valósul meg.

Szakasz	Szakterv	Műtárgy megnevezése
Soroksár-Kunszentmiklós-Tass szakasz		
01-SOROKSÁR ÁLLOMÁS		
01	92+27	92+27,47 hm szelvényben 15,5 méter nyílású, 34 m hosszúságú tartóbetétes zárt közúti aluljáró
01	88+00	4,0*2,70 m keresztmetszetű zárt keretszerkezetű peronaluljáró
01	101+00	101+00 hm szelvényben 6,00 m ny. vb. keret bontása, új merevbetétes vasbeton lemezhid építése (Gyáli patak 2-es ág),
01	103+73	103+73 sz. 2,00 m ny. beton boltozat bontása, új 2,50 x 2,50 m-es vb. keretműtárgy építése (Gyáli patak 7-es ág)
	108+28	108+28 5. sz. főút Ócsai úti közúti felüljáró
02-SOROKSÁR ÁLLOMÁS (KIZ.) - DUNAHARASZTI ÁLLOMÁS (KIZ.)		
	132+26	132+26 M0 autótút közúti felüljáró
02	141+95	141+95 sz. Eötvös utcai gyalogos átjáró bontás, új 2,50 x 2,50 m-es vb. keretműtárgy építése
03-DUNAHARASZTI ÁLLOMÁS		
03	150+00	5,0x2,70 m keresztmetszetű zárt keretszerkezetű peronaluljáró,
03	155+78	155+78 sz. 0,8 m ny. csőáteresz bontása új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése (Némedi csatorna)
03	151+25	151+25 sz. Némedi úti közúti aluljáró III. hidvizsgálat
04-DUNAHARASZTI ÁLLOMÁS (KIZ.) - TAKSONY ÁLLOMÁS (KIZ.) Dunaharaszti alsó mh.		
04	174+15	174+15 sz. Duna-Tisza csatorna híd (két darab egyvágányú, cölöpalapozású 52 m ny. alsópályás rácsos acélhíd
04	174+15	174+15 sz.-ben provizórium bontás
05-TAKSONY ÁLLOMÁS		
05	189+00	4,0 x2,7 m keresztmetszetű zárt keretszerkezetű peronaluljáró
06-TAKSONY ÁLLOMÁS (KIZ.) - DÉLEGYHÁZA ÁLLOMÁS (KIZ.) Dunavarsány mh.		
	203+58	203+58 51. sz. főút közúti felüljáró
	207+93	207+93 meglévő vb. Kerethíd
06	223+57	223+57 sz.-ben 1,50 m ny. sí, engedélyezési tervbetétes teknőhid bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése

Szakasz	Szakterv	Műtárgy megnevezése
06	254+77	254+77 sz.-ben 1,50 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
07-DÉLEGYHÁZA ÁLLOMÁS		
07	265	5,0 x 2,7 m keresztmetszetű zárt keretszerkezetű peronaluljáró
08-DÉLEGYHÁZA ÁLLOMÁS (KIZ.) - KISKUNLACHÁZA ÁLLOMÁS (KIZ.)		
08	276+56	276+56 sz. 0,80 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
08	290+71	290+71 sz. 0,80 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
09-KISKUNLACHÁZA ÁLLOMÁS		
09	342	5,0*2,70 keresztmetszetű zárt keretszerkezetű peronaluljáró
10-KISKUNLACHÁZA ÁLLOMÁS (KIZ.) - DÖMSÖD ÁLLOMÁS (KIZ.)		
10	371+26	371+26 sz. 1,0 m ny. beton boltozat bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
10	385+94	385+94 sz. 8,00 m ny. köracélbetétes teknőhid bontása, új merevbetétes vasbeton lemezhid építése (Északi övcsatorna híd)
10	408+64	408+64 sz. 0,80 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
12-DÖMSÖD ÁLLOMÁS (KIZ.) - KUNSZENTMIKLÓS-TASS ÁLLOMÁS (KIZ.)		
12	470+63	470+63 sz. 1,0 m ny. beton boltozat bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
12	494+81	494+81 sz. 2,20 m ny. beton csőáteresz bontása, új 2,5x2,5 m-es keretműtárgy építése,
12	520+89	520+89 sz. 1,0 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése,
13-KUNSZENTMIKLÓS-TASS ÁLLOMÁS		
13	537+00	5,0*2,70 keresztmetszetű zárt keretszerkezetű peronaluljáró
	540+79	540+79 meglévő vb. Kerethíd
LIFTEK		
01	00	Soroksár állomás, liftelepítés (2db)
03	00	Dunaharaszti állomás, liftelepítés (2db)
05	00	Taksony állomás, liftelepítés (2db)
07	00	Délegyháza állomás, liftelepítés (2db)
09	00	Kiskunlacháza állomás, liftelepítés (2db)
13	00	Kunszentmiklós-Tass állomás, liftelepítés (2db)
Kunszentmiklós-Tass-Kiskőrös szakasz		

Szakasz	Szakterv	Műtárgy megnevezése
14-KUNSZENTMIKLÓS-TASS ÁLLOMÁS (KIZ.) - BÖSZTÖR ÁLLOMÁS (KIZ.)		
14	556+47	556+47 sz. 2,0 m ny. beton boltozat bontása, 2,5x2,5 m-es keretműtárgy építése,
14	567+08	567+08 sz. Bakéri-híd 8,00 m ny. köracélbetétes teknőhid bontása, új tartóbetétes híd építése,
14	591+35	591+35 sz. 1,0 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése,
14	596+99	596+99 sz. Kígyós – ér 1,50m ny. sínbetétes teknőhid bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése,
14	602+09	602+09 sz 5,0 m ny. sínbetétes teknőhid bontása, új tartóbetétes híd építése,
14	621+95	621+95 sz. 1,0 m ny. beton boltozat bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése,
15-BÖSZTÖR ÁLLOMÁS		
15	641+21	641+21 sz. 1,0 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése,
16-BÖSZTÖR ÁLLOMÁS (KIZ.) - SZABADSZÁLLÁS ÁLLOMÁS (KIZ.)		
16	655+83	655+83 sz. 1,0 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése,
16	662+79	662+79 sz. 0,5 m ny. Tubosider csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése,
16	684+48	684+48 sz. 2,0 m ny. beton boltozat bontása, új 2,5x2,5 m-es keretműtárgy építése
16	694+48	694+48.sz. 2,0 m ny. sínbetétes teknőhid bontása, új 2,5x2,5 m-es keretműtárgy építése,
16	702+80	702+80 sz. 1,0 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése,
18-SZABADSZÁLLÁS ÁLLOMÁS (KIZ.) - FÜLÖPSZÁLLÁS ÁLLOMÁS (KIZ.)		
18	727+99	727+99 sz. 1,0 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése, engedélyezési terv
18	740+81	740+81 sz. 0,6 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése,
18	753+80	753+80 sz. 1,0 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése,
19- FÜLÖPSZÁLLÁS ÁLLOMÁS		
19	775+74	775+74 sz. Dunavölgyi főcsatorna híd 5,0 m ny. köracélbetétes teknőhid bontása, új tartóbetétes lemezhid építése
19	783	4,0x2,70 m ny. keresztmetszetű zárt keretszerkezetű peronaluljáró
20-FÜLÖPSZÁLLÁS ÁLLOMÁS (KIZ.) - CSENGŐD ÁLLOMÁS (KIZ.) Soltszentimre mh.		
20	791+00	791+00 sz. 1,5 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
20	806+31	806+31 sz. 1,0 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
20	822+42	822+42 sz. 3,85 m ny. sínbetétes teknőhid bontása, új köracélbetétes vb. lemezhid építése

Szakasz	Szakterv	Műtárgy megnevezése
20	832+72	832+72 sz. 0,6 m ny. beton csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
20	853+63	853+63 sz. 2,0 m ny. sínbetétes teknőhid bontása, új 2,50 x 2,50 m-es vb. keretműtárgy építése
20	873+08	873+08 sz. 0,8 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
20	881+19	881+19 sz. 0,8 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
21-CSENGŐD ÁLLOMÁS		
21	900	4,0x2,70 m ny. keresztmetszetű zárt keretszerkezetű peronaluljáró
21	907+79	907+79 sz. 0,8 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
22-CSENGŐD ÁLLOMÁS (KIZ.) - KISKŐRŐS ÁLLOMÁS (KIZ.) Tabdi mh.		
22	916+39	916+39 sz. 0,7 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
22	932+24	932+24 sz. 2,0 m ny. sínbetétes teknőhid bontása, új 2,5x2,5 m-es keretműtárgy építése
22	944+27	944+27 sz. 2,0 m ny. sínbetétes teknőhid bontása, új 2,5x2,5 m-es keretműtárgy építése
22	991+99	991+99 sz. 2,0 m ny. sínbetétes teknőhid bontása, új 2,5x2,5 m-es keretműtárgy építése
23-KISKŐRŐS ÁLLOMÁS		
23	1003	5,00x2,70 m ny keresztmetszetű zárt keretszerkezetű peronaluljáró
23	1012+80	1012+80 sz. 2,27 m ny. sínbetétes teknőhid bontása, ≈1014+55 új sz. új 2,5x2,5 m-es keretműtárgy építése
Kiskőrös-Kelebia szakasz		
24-KISKŐRŐS ÁLLOMÁS (KIZ.) - SOLTVADKERT ÁLLOMÁS (KIZ.)		
24	1025+51	1025+51 sz. 0,5 m ny. beton csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
24	1036+36	1036+06 sz. 1,5 m ny. sínbetétes teknőhid bontása, ≈1042+42 új sz. új 2,5x2,5 m-es keretműtárgy építése
24	1046+53	1046+53 sz. 0,5 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
24	1060+96	1060+96 sz. 0,6 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
24	1064+54	1064+54 sz. .0,5 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
26-SOLTVADKERT ÁLLOMÁS (KIZ.) - PIRTÓ ÁLLOMÁS (KIZ.) Pirtói-szőlők mh.		
26	1115+67	1115+67 sz, 0,8 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
26	1131+02	1131+02 sz, 0,8 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
26	1158+67	1158+67 sz. 1,50 m ny. sínbetétes teknőhid bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése

Szakasz	Szakterv	Műtárgy megnevezése
26	1168+44	1168+44 sz. 1,50 m ny. sínbetétes teknőhid bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
26	1180+04	1180+04 sz. 1,50 m ny. sínbetétes teknőhid bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
28-PIRTÓ ÁLLOMÁS (KIZ.) - KISKUNHALAS ÁLLOMÁS (KIZ.)		
28	1202+86	1202+86 sz. 0,8 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
28	1230+04	1230+04 sz. 0,8 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
28	1249+09	1249+09 sz. 4,00 m ny. köracélbetétes vb. teknőhid bontása, új köracélbetétes vb. lemezhid építése (provizorium beépítésével együtt)
28	1251+09	1251+09 sz. 0,8 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
29-KISKUNHALAS ÁLLOMÁS		
	1258+40	Homlokrakodó
29	1274	5,0 x 2,70 m keresztmetszetű zárt keretszerkezetű peronaluljáró,
29	1266+46	1266+46 hm szelvényben acélszerkezetű gyalogos felüljáró felújítása helyben történő megtartása felújítás nélkül, illetve, amennyiben a módosuló vágánygeometria érinti, akkor annak pótlás nélküli elbontása.
		1275+44 Kiskunhalas vasút feletti híd 5402. j. út 52+511 km sz-ben
29	1277+74	1277+74 sz. 2,50x2,5 m keresztmetszetű gyalogos és kerékpáros aluljáró építése,
30-KISKUNHALAS ÁLLOMÁS (KIZ.) - BALOTASZÁLLÁS ÁLLOMÁS (KIZ.) Balotaszállás Kunfehértó elágazás szolgálati hely		
30	1280+96	1280+96 sz. 2,0 m ny. kerethíd bontása, új 2,5x2,5 m-es keretműtárgy építése
30	1311+35	1311+35 sz. 0,5 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
30	1317+67	1317+67 sz. 0,5 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
30	1324+07	1324+07 sz. 0,5 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
30	1342+70	1342+70 sz. 0,6 m ny. beton csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
32-BALOTASZÁLLÁS ÁLLOMÁS (KIZ.) - KISSZÁLLÁS ÁLLOMÁS (KIZ.)		
32	1382+71	1382+71 sz. 0,5 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
32	1393+65	1393+65 sz. 0,6 m ny. beton csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
32	1407+52	1407+52 sz. 0,6 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
32	1434+41	1434+41 sz. 1,94 m ny. beton csőátereszt bontása, új 2,5x2,5 m-es keretműtárgy építése
32	1437+28	1437+28 sz. 0,6 m ny. Tubosider csőátereszt bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése

Szakasz	Szakterv	Műtárgy megnevezése
34-KISSZÁLLÁS ÁLLOMÁS (KIZ.) - KELEBIA ÁLLOMÁS (KIZ.) Tompá mh.		
34	1460+37	1460+37 sz. 0,5 m ny. Tubosider csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
34	1505+29	1505+29 sz. 1,0 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
34	1509+95	1509+95 sz. 1,0 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
35-KELEBIA ÁLLOMÁS (BEZ.) - ORSZÁGHATÁR		
35	1562	5,0 x 2,70 m keresztmetszetű zárt keretszerkezetű peronaluljáró építése
35	1566+61	1566+61 sz. 1,0 m ny. beton csőáteresz bontása, új 1,50 x 1,50 m-es vb. keretműtárgy építése
35	1582+00	vizsgálóberendezés részére kialakítandó vb. szerkezet
LIFTEK		
29	00	Kiskunhalas állomás, liftelepítés (3db)
35	00	Kelebia állomás, liftelepítés (2db)

Közművek

A pályát keresztező közművezetéseken a meglévő védőcsövek meghosszabbítása a dokumentáció alapján mindenképpen szükségessé válik. Átépítésre javasolták az 1,5 m-nél kisebb takarású vezetéseket és azokat a vezetéseket, melyek magassági helyzetéről nem áll rendelkezésre adat, továbbá azokat a vezetéseket, melyek állapota az átépítést feltehetően indokolja. Ezen vezetések kiváltását a vágány alépítmény építése előtt elvégezzük, hogy az al- és felépítményt készítő géplánc akadálytalanul haladhasson. A vasúti pálya vízelvezetését biztosító árkok, szivárgók kialakításától függően a vezetések kiváltása ugyancsak szükséges lehet. Az állomási területeken történő átépítések döntően a MÁV üzemi közművezetéseket érintik. Az állomási területen meglévő, az állomás üzemét biztosító, MÁV tulajdonú vezetéseket az új vágányelrendezésnek és a kiszolgáló épületek felújításának, átalakításának megfelelően építik át, illetve kiváltják. A kis- és középfeszültségű elektromos hálózatok kiváltását a helyi áramszolgáltató területileg illetékes képviselőjével egyeztetett módon tervezik meg. Nagyfeszültségű vezeték keresztezések esetében a vasútvonal fejlesztés következtében módosulhat a pálya nyomvonala, illetve szélesebbé válhat a vasúti töltés, melynek következtében a vasúti létesítmény és a keresztező oszlopok távolsága csökkenhet, adott esetben átépítésük válhat szükségessé.

Pont	Meglévő szelvény	eközmű szerinti szolgáltató	Típus	Jelleg
1	80+53.961	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	földkábel
2	81+91	NKM Földgázhálózati Kft.	gáz	DN700
3	82+1,27	NKM Földgázhálózati Kft.	gáz	DN200
4	82+20.942	ELMŰ/BDK	elektromos	kőf+BDK köf
5	82+24.114	Fővárosi vízművek	ivóvíz	ivóvíz
6	82+26.681	Fővárosi Csatornázási Művek	szennyvíz	grav.szv.

Pont	Meglévő szelvény	eközmű szerinti szolgáltató	Típus	Jelleg
7	85+58.544	Fővárosi vízművek	ivóvíz	ivóvíz
8	93+18.728	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	alépitmény
9	93+57	NKM Földgázhálózati Kft.	gáz	DN 160 0,03bar
10	93+64.929	Fővárosi Csatornázási Művek	szennyvíz	grav.szv.
11	93+66.615	Fővárosi vízművek	ivóvíz	ivóvíz
12	93+67.78	Digi Kft.	távközlés	optika-lég
13	93+67.926	ELMŰ/BDK	elektromos	kif-lég
14	93+70.087	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	földkábel
15	103+62.648	ELMŰ/BDK	elektromos	kőf-lég
16	103+66.435	Fővárosi Csatornázási Művek	szennyvíz	grav.szv.
17	104+17.849	ELMŰ/BDK	elektromos	kif-föld
18	104+18.819	Fővárosi vízművek	ivóvíz	vízbekötés
19	104+35	NKM Földgázhálózati Kft.	gáz	
20	107+68.588	ELMŰ/BDK	elektromos	kif-föld
21	107+71.837	ELMŰ/BDK	elektromos	kőf-földk.
22	108+16	NKM Földgázhálózati Kft.	gáz	DN 700 6bar/900acél vcs.
23	108+36.124	Fővárosi vízművek	ivóvíz	ivóvíz
24	108+36.435	ELMŰ/BDK	elektromos	kif-föld
25	108+40.098	Telekom	távközlés	alépitmény
26	108+42.794	Telekom	távközlés	alépitmény
27	108+61.551	Telekom	távközlés	alépitmény
28	110+41.197	ELMŰ/BDK	elektromos	kőf-lég
29	112+53.216	Fővárosi vízművek	ivóvíz	ivóvíz
30	112+92.337	ELMŰ/BDK	elektromos	kőf-földk.
31	124+51.141	ELMŰ/BDK	elektromos	kőf-lég
32	125+27.317	Nokia	távközlés	optika-alép
33	125+43.54	ELMŰ/BDK	elektromos	kőf-lég
34	125+67.062	ELMŰ/BDK	elektromos	kőf-lég

Pont	Meglévő szelvény	eközmű szerinti szolgáltató	Típus	Jelleg
35	127+83,26	FGSZ	gáz	Vecsés-Csepel DN400
36	127+94,03	FGSZ	gáz	Vecsés-Szigetszentmiklós DN400
37	128+06,15	FGSZ	-	bányaüzemi hírközlő kábel
38	131+23.138	TIGÁZ	gáz	D 160 6bar
39	131+71.785	MAVIR	NF	Csepel Erőmű - Soroksár I. II. kétrendszerű 132KV
40	131+71,78	MVM NET	távközlés	optika-lég
41	139+15.764	ÉDV Zrt.	ivóvíz	300 ivóvíz
42	139+41.107	ELMŰ	elektromos	kőf-lég
43	139+53.051	TIGÁZ	gáz	D 200 6bar
44	139+55.308	TIGÁZ	gáz	D 160 3bar
45	141+99.027	ÉDV Zrt.	ivóvíz	200 ivóvíz
46	142+71.999	TIGÁZ	gáz	110 kpe 3 bar
47	149+18.969	ÉDV Zrt.	ivóvíz	200 ivóvíz
48	151+22.702	Dunaharaszti Város Önk.	szennyvíz	vízvezetés
49	151+26.406	ELMŰ	elektromos	kif-föld
50	152+76.634	Invitel/Invitech	távközlés	optika-alép
51	cca. 155+82	FCS Group Kft.	távközlés	optika földk.
52	156+21.359	ÉDV Zrt.	ivóvíz	200 ivóvíz
53	160+10.667	TIGÁZ	gáz	DN90
54	160+44.234	ELMŰ	elektromos	kőf-lég
55	160+87.564	PR-TELEKOM	távközlés	légkábel
56	161+17.314	PR-TELEKOM	távközlés	légkábel
57	164+85.985	Lan-Tel-Ker-Kft./Telekom	távközlés	földkábel
58	164+90.148	Invitel	távközlés	földkábel
59	164+92.021	TIGÁZ	gáz	D63 3 bar
60	166+28.2	ELMŰ	elektromos	kif-lég

Pont	Meglévő szelvény	eközmű szerinti szolgáltató	Típus	Jelleg
61	166+32.972	ELMŰ	elektromos	kőf-lég
62	167+92.452	ÉDV Zrt.	ivóvíz	200 ivóvíz
63	184+28.104	ELMŰ	elektromos	kőf-lég
64	184+29,72	Magyar Hálózatépítő Kft.	távközlés	fémvezető koax
65	199+57.223	ELMŰ	elektromos	NAF
66	207+49,81	MOL	-	bányaüzemi hírközlő kábel
67	207+51,74	MOL	-	BOK
68	207+55,32	MOL	-	bányaüzemi hírközlő kábel
69	207+60,78	MOL	-	Barátság I. DN400
70	207+65,64	MOL	-	Barátság II. DN600
71	207+73,65	MOL	-	Vecsés-Ercsi DN 600
72	207+79,24	FGSZ	gáz	-
73	208+14,93	MOL	-	Százhalombatta-Ferihegy DN150 kerozin
74	208+20,25	MOL	-	Százhalombatta-Tiszaújváros DN200 benzol
75	211+76.012	ELMŰ	elektromos	NAF
76	213+95.566	ELMŰ	elektromos	kőf-lég
77	218+80.343	Dél-Pest Megyei Víziközmű Szolgáltató Zrt.	szennyvíz	tisztított szv.nyomó
78	225+41.074	ELMŰ	elektromos	kif - földkábel
79	225+98.324	ELMŰ	elektromos	kif - földkábel
80	232+83.369	Dél-Pest Megyei Víziközmű Szolgáltató Zrt.	szennyvíz	szv.nyomó
81	233+10,26	Fiber System Kft.	távközlés	optika-lég
82	233+15.106	ELMŰ	elektromos	kőf-lég
83	233+70.345	Dél-Pest Megyei Víziközmű Szolgáltató Zrt.	ivóvíz	ivóvíz
84	234+57.718	Dél-Pest Megyei Víziközmű Szolgáltató Zrt.	szennyvíz	szv.nyomó
85	236+98.501	INvitech	távközlés	alépítmény
86	236+82,53	Magáz Kft.	gáz	DN32

Pont	Meglévő szelvény	eközmű szerinti szolgáltató	Típus	Jelleg
87	238+81.642	Dél-Pest Megyei Víziközmű Szolgáltató Zrt.	ivóvíz	ivóvíz
88	240+82	Dél-Pest Megyei Víziközmű Szolgáltató Zrt.	ivóvíz	vízbekötés
89		-	-	
90	242+46,86	Dél-Pest Megyei Víziközmű Szolgáltató Zrt.	ivóvíz	vízbekötés
91	247+44,37	MAVIR	NF	Dunamenti Erőmű-Ócsa I. 220KV
92	247+44,31	MVM NET	távközlés	optika lég
93	247+78,39	MAVIR	NF	Dunamenti Erőmű-Ócsa II. 220KV
94	249+83,23	Magáz Kft.	gáz	DN32
95	249+93,06	MOL	-	Algyő-Százhalombatta DN300 kőolaj
96	249+99,88	MOL	-	Százhalombatta-Szajol DN150 termék
97	250+06,15	MOL	-	Százhalombatta-Szajol DN300 termék
98	250+11,90	MOL	-	BHK
99	263+98.226	ELMŰ	elektromos	kőf-lég
100	266+94.533	INVITEL	távközlés	alépitmény
101	267+14.564	Dél-Pest Megyei Víziközmű Szolgáltató Zrt.	szennyvíz	szv.nyomó
102	267+26.52	Dél-Pest Megyei Víziközmű Szolgáltató Zrt.	ivóvíz	ivóvíz
103	267+24,56	Magáz Kft	gáz	DN32
104	275+04,94	MAVIR	NF	Martonvásár-Alberisa I-II 400 kV
105	275+04,94	MVM NET	távközlés	optika lég
106	299+10.787	ELMŰ	elektromos	NAF
107	299+82.355	ELMŰ	elektromos	kőf-lég
108	344+91.018	Dél-Pest Megyei Víziközmű Szolgáltató Zrt.	ivóvíz	ivóvíz
109	345+16.019	ELMŰ	elektromos	kőf-lég
110	345+28.849	Invitel/Invitech	távközlés	optika alép.
111	347+74.58	ELMŰ	elektromos	kőf-lég
112	350+27,53	Magáz Kft.	gáz	DN32

Pont	Meglévő szelvény	eközmű szerinti szolgáltató	Típus	Jelleg
113	373+00.483	ELMŰ	elektromos	kőf-lég
114	386+06.795	ELMŰ	elektromos	kőf-lég
115	428+67.301	Invitel/Invitech	távközlés	optika alép.
116	428+71.752	Invitel	távközlés	alépitmény
117	428+90.925	Bácsvíz	ivóvíz	110 ivóvíz
118	429+16.02	ELMŰ	elektromos	kőf-földk.
119	429+16.605	Bácsvíz	szennyvíz	110 szv. nyomó
120	528+68.879	NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.	gáz	3bar
121	529+01.137	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
122	529+41.969	Bácsvíz	ivóvíz	400 ivóvíz
123	530+13.923	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	földkábel
124	530+15.933	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	alépitmény
125	555+00.835	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	földkábel
126	556+62,97	FGSZ	gáz	Városföld-Adony DN400 gáz
127	557+10,16	FGSZ	gáz	Városföld-Adony DN600 gáz
128	557+25,59	FGSZ	-	BHK
129	594+54.877	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	földkábel
130	595+27.492	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
131	629+40.296	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
132	635+08.346	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kif - földkábel
133	654+52.757	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	NAF
134	657+56.84	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
135	657+79,67	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
136	657+80,47	Opticon Kft	távközlés	optila-lég
137	682+52,54	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
138	690+32,03	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
139	693+62,51	NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.	gáz	6bar

Pont	Meglévő szelvény	eközmű szerinti szolgáltató	Típus	Jelleg
140	697+64.168	Bácsvíz	ivóvíz	225 ivóvíz
141	707+52,60	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kif - földkábel
142	711+45.314	NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.	gáz	6bar
143	719+95.932	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	földkábel
144	722+33.979	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
145	768+11,01	Invitech	távközlés	alépitmény
146	768+27.841	NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.	gáz	6bar
147	772+50.943	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
148	772+99,24	MVM NET	távközlés	optika alép.
149	783+64.794	Bácsvíz	ivóvíz	D 160 ivóvíz
150	785+41.622	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
151	799+80.969	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	alépitmény
152	817+25.572	Kiskun-Víz Kft.	szennyvíz	grav.szv.
153	837+17.257	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
154	840+96.915	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kif - földkábel
155	841+72.961	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
156	879+47.255	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
157	879+47.255	MVM Net	távközlés	optika lég.
158	895+20.189	Kiskun-Víz Kft.	ivóvíz	D 110 ivóvíz
159	897+11,32	Tarr Kft.	távközlés	
160	897+18.867	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kif - földkábel
161	901+02.452	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
162	905+13.473	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	földkábel
163	905+19.803	NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.	gáz	3bar
164	905+37.417	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-földk.
165	905+38.892	Kiskun-Víz Kft.	szennyvíz	szv. Nyomó
166	916+17,23	Tarr Kft.	távközlés	

Pont	Meglévő szelvény	eközmű szerinti szolgáltató	Típus	Jelleg
167	921+34.205	NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.	gáz	6bar
168	955+88.772	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kif - földkábel
169	983+59,87	Tarr Kft.	távközlés	
170	988+10.125	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
171	993+05.71	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	földkábel
172	998+65.751	Kiskun-Víz Kft.	szennyvíz	110 szv. Nyomó
173	999+03.32	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	földkábel
174	999+05.01	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	alépitmény
175	999+10.126	Kiskun-Víz Kft.	ivóvíz	125 ivóvíz
176	999+12.722	NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.	gáz	3bar
177	999+23.878	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	alépitmény
178	999+47,58	Tarr Kft.	távközlés	-
179	1012+23.288	NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.	gáz	6bar
180	1016+10.294	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-földk.
181	1016+28.159	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
182	1018+46.084	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
183	1018+63.27	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf-lég
184	1018+65,72	MVM NET	távközlés	optika lég.
185	1046+55.114	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf - földk.
186	1075+59.322	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	alépitmény
187	1076+50,30	Kiskun-Víz Kft.	ivóvíz	110 ivóvíz
188	1076+83.869	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf - földk.
189	1077+09.773	NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.	gáz	6bar
190	1086+27.094	Kiskun-Víz Kft.	ivóvíz	80 ivóvíz
191	1086+36.002	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf - lég
192	1086+83.196	Kiskun-Víz Kft.	ivóvíz	200 ivóvíz
193	1088+77.216	Invitech	távközlés	optika alép.

Pont	Meglévő szelvény	eközmű szerinti szolgáltató	Típus	Jelleg
194	1088+80,12	Invitech	távközlés	optika alép.
195	1091+70.009	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf - lég
196	1094+69.163	Kiskun-Víz Kft.	ivóvíz	200 ivóvíz
197	1094+73.194	Kiskun-Víz Kft.	ivóvíz	200 ivóvíz
198	1096+00.846	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf - lég
199	1097+21.515	Kiskun-Víz Kft.	szennyvíz	200 nyomó
200	1108+80.249	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf - lég
201	1114+91.51	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	NAF
202	1125+14,42	FGSZ	gáz	1125+19,7ben geodézia szerint gáz szaglósó
203	1125+19,50	FGSZ	gáz	Szank-Szekszárd DN 400 gáz
204	1129+32.112	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	alépitmény
205	1129+62,61	-	ivóvíz	D 160 ivóvíz
206	1130+82.092	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	alépitmény
207	1130+88.085	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kif - földkábel
208	1143+12.713	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kif - földkábel
209	1163+24.956	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf - lég
210	1164+05.099	NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.	gáz	6bar
211	1206+54.815	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	lég
212	1242+90.141	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf - lég
213	1258+90	Invitech	távközlés	alépitmény
214	1261+11,86	Invitech	távközlés	alépitmény
215	1261+38.145	Kiskun-Víz Kft.	szennyvíz	D 90 nyomó
216	1261+62.321	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	alépitmény
217	1261+74.799	NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.	gáz	3bar
218	1262+34.065	Kiskun-Víz Kft.	ivóvíz	ivóvíz
219	1262+34.811	Kiskun-Víz Kft.	ivóvíz	ivóvíz
220	1262+35.896	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf - lég

Pont	Meglévő szelvény	eközmű szerinti szolgáltató	Típus	Jelleg
221	1266+44.899	Digi Kft.	távközlés	optika lég
222	1266+57.95	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	alépítmény
223	1267+41.442	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf - lég
224	1273+69,11	Invitech	távközlés	alépítmény
225	1273+82.395	Kiskun-Víz Kft.	szennyvíz	gravitációs
226	1273+85.059	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf - lég
227	1273+86.385	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	alépítmény
228	1274+67.	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	"fura" nyomvonal
229	1274+78.171	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	kif - földkábel
230	1278+30.282	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	földkábel
231	1278+30.528	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	alépítmény
232	1279+65.374	NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.	gáz	3bar
233	1279+67.081	Kiskun-Víz Kft.	ivóvíz	ivóvíz
234	1280+99.508	Kiskun-Víz Kft.	ivóvíz	ivóvíz
235	1281+0,21	Digi Kft.	távközlés	optika
236	1281+02.27	Kiskun-Víz Kft.	szennyvíz	200 grav.
237	1281+2,94	Kiskun-Víz Kft.	szennyvíz	D 160 nyomó
238	1282+40.166	Kiskun-Víz Kft.	ivóvíz	ivóvíz
239	1285+28,10	Invitech	távközlés	alépítmény
240	1286+51.27	Magyar Telekom Nyrt.	távközlés	alépítmény
241	1286+53.137	NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.	gáz	3bar
242	1295+00.922	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf
243	1295+55.406	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf
244	1300+22,83	MOL	-	gázvezetők közti vez.
245	1300+40,36	FGSZ	gáz	DN 400
246	1300+40,13	FGSZ	-	BHK
247	1300+62,00	FGSZ	gáz	DN 800
248	1300+54,16	FGSZ	-	BHK

Pont	Meglévő szelvény	eközmű szerinti szolgáltató	Típus	Jelleg
249	1304+39.915	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf
250	1307+38.77	MOL	-	gázvezők közti vez.
251	1307+38.92	MOL	-	metanolvezők közti vez.
252	1310+52.307	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf
253	1310+73.029	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	NAF
254	1313+00,8	MVM NET	távközlés	optika
255	1313+00,8	MAVIR	NF	Paks-Sándorfalva 400 kV-os távvezeték
256	1361+52.233	NKM Áramhálózati Kft.	elektromos	kőf - lég
257	1361+87,21	MVM NET	távközlés	optika
258	1366+61,10	NET-TV Zrt.	távközlés	alépitmény
259	1366+67,15	NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.	gáz	kisnyomású
260	1366+84.411	NET-TV Zrt.	távközlés	lég
261	1366+84.411	Telekom	távközlés	légkábel
262	1410+10.125	NKM Áramszolgáltató Zrt.	0,4kV	földkábel
263	1450+82.466	Kiskunvíz Kft.	ivóvíz	nyomott
264	1451+88.706	NKM Áramszolgáltató Zrt.	20kV	légkábel
265	1455+79,08	Magyar Telekom	távközlés	földkábel
266	1459+43.6	NKM Áramszolgáltató Zrt.	20kV	légkábel
267	1499+33.532	NKM Áramszolgáltató Zrt.	0,4kV	földkábel
268	1508+03.921	NKM Áramszolgáltató Zrt.	0,4kV	földkábel
269	1524+51.684	NKM É-D FÖLDGÁZ	gáz	kisnyomású
270	1525+10.298	NKM Áramszolgáltató Zrt.	20kV	légkábel
271	1533+65.813	NKM Áramszolgáltató Zrt.	0,4kV	légkábel
272	1538+80.758	Kiskunvíz Kft.	szennyvíz	gravitációs
273	1547+72.672	NKM Áramszolgáltató Zrt.	20kV	légkábel
274	1552+12.544	Kiskunvíz Kft.	ivóvíz	nyomott
275	1553+08.209	NKM Áramszolgáltató Zrt.	20kV	földkábel

Pont	Meglévő szelvény	eközmű szerinti szolgáltató	Típus	Jelleg
276	1553+09.453	NKM É-D FÖLDGÁZ	gáz	kisnyomású
277	1553+30,09	DIGI Kft	távközlés	alépitmény
278	1553+39,24	Magyar Telekom	távközlés	földkábel
279	1566+05.59	Kiskunvíz Kft.	ivóvíz	nyomott
280	1572+56.71	NKM Áramszolgáltató Zrt.	20kV	légkábel

Utak, útátjárók

Az útátjárók műszaki megoldása 160 km/h sebességű vasúti közlekedéshez illeszkedik. Ennek megfelelően a jelenleg külön szintű keresztezések továbbra is külön szintűek maradnak. 3 db új külön szintű átjáró (két gyalogos és egy gyalogos és kerékpáros átjáró) épül a vonalon. 92+27 hm szelvényben közúti aluljáró létesül, azonban csak a vasúti pálya alatti zárt keret a projekt része. A csatlakozó „U” keretek külön projekt keretében valósulnak meg. A vonalszakaszon található átjárókat felújítják.

szakasz	Meglévő állapot				Tervezett állapot	
	Vasúti szelvény	Átjáró szintje	Átjáró típusa	Keresztező út neve	Vasúti szelvény	Tervezett beavatkozás
Soroksár állomás (75 + 00- 109+02 hm sz.)	82+08	szintbeni	út, gyalogos	Tárcsás utca	82+27,10	felújítás/átépítés
	89+30	szintbeni	gyalogos	Soroksár állomás	89+30	megszüntetés
	93+69	szintbeni	út, gyalogos	Vecsés út	93+80,49	felújítás/átépítés
	107+95	szintbeni	út	Ócsai út	108+07,23	felújítás/átépítés
	-	különszintű	út, gyalogos	Ócsai út	-	-
Soroksár(kiz.) – Dunaharaszti(kiz.) (109+02 -143+30 hm sz.) vonalszakasz	-	különszintű	út	M0 autótút	-	-
	139+77	szintbeni	út	Határ út	139+78,51	felújítás/átépítés
	141+95	szintbeni	gyalogos	Eötvös utca	142+06	különszintű átjáróvá épül át
Dunaharaszti állomás (143+30 -158+55 hm sz.)	145+73	szintbeni	út, gyalogos	Rákóczi út	145+86,09	felújítás/átépítés
	-	különszintű	gyalogos	Dunaharaszti állomás	-	-
	-	különszintű	út, gyalogos	Dunaharaszti állomás (Dózsa György út)	-	-
Dunaharaszti alsó megállóhely (164+95 – 167+45 hm sz.)	160+36	szintbeni	út, gyalogos	Temető utca	160+48,99	felújítás/átépítés
	166+38	szintbeni	út	Magyar utca	166+51,11	felújítás/átépítés
	172+66	szintbeni	földút	Barka utca	172+78,66	felújítás/átépítés
	177+60	szintbeni	földút	földút	177+75,81	felújítás/átépítés

szakasz	Meglévő állapot				Tervezett állapot	
	Vasúti szelvény	Átjáró szintje	Átjáró típusa	Keresztező út neve	Vasúti szelvény	Tervezett beavatkozás
Taksony állomás (181+95 – 197+80 hm sz.)	184+57	szintbeni	földút	Csokonai utca	184+25,80	felújítás/átépítés
	194+95	szintbeni	út	5202 jelű, Szentimre út	195+09,36	felújítás/átépítés
	-	különszintű	út	51. sz. főút	-	-
Dunavarsány megállóhely (240+75 - 243+23 hm sz.)	218+85	szintbeni	földút	földút	218+96,32	felújítás/átépítés
	233+38	szintbeni	út	Szabadkai utca	233+54,26	felújítás/átépítés
	239+77	szintbeni	út/gyalogo s	52101 jelű út (Halász Lajosné u)	239+89,29	felújítás/átépítés
Délegyháza állomás (258+10 – 275+60 hm sz.)	270+12	szintbeni	út	52102 jelű út (Majosi út)	270+05,40	felújítás/átépítés
Délegyháza(kiz.) – Kiskunlacháza (kiz.) (275+60 – 332+00 hm sz.)	278+93	szintbeni	földút	Csóka tanya	279+12,83	felújítás/átépítés
	293+63	szintbeni	földút	mezgazd.	293+79,10	felújítás/átépítés
	322+88	szintbeni	földút	mezgazd.	323+05,51	felújítás/átépítés
Kiskunlacháza állomás (332+00 – 347+50 hm sz.)	344+96	szintbeni	út	5203 jelű út (Vasút út)	345+12,38	felújítás/átépítés
Új átjáró létesítés	-	-	-	-	369+10,75	felújítás/átépítés
Kiskunlacháza – Dömsöd (347+50 – 425+23 hm sz.)	376+97	szintbeni	út	ÁG. Bekötőút	377+27,71	felújítás/átépítés
	385+72	szintbeni	út	mezgazd.	386+08,86	felújítás/átépítés
	398+24	szintbeni	út	mezgazd.	398+55,10	felújítás/átépítés
Dömsöd állomás (425+23 – 443+17 hm sz.)	429+06	szintbeni	út	52305 jelű út	429+43,07 429+50,48	felújítás/átépítés
Dömsöd – Kunszentmiklós- Tass (443+17 – 527+81 hm sz.)	458+29	szintbeni	út	mezgazd.	458+66,16	felújítás/átépítés
	476+30	szintbeni	út	mezgazd.	476+57,27	felújítás/átépítés
	485+82	szintbeni	út	mezgazd.	486+19,62	felújítás/átépítés
	507+58	szintbeni	út	mezgazd.	507+23,44	felújítás/átépítés
Kunszentmiklós- Tass állomás (527+81 – 545+00 hm sz.)	529+25	szintbeni	út	5205 jelű út	529+88,94	felújítás/átépítés
	543+83	szintbeni	gyalogos	földút	543+97,98	felújítás/átépítés
Kunszentmiklós- Tass – Bösztör (545+00 – 626+82 hm sz.)	562+14	szintbeni	út	földút	562+77,41	felújítás/átépítés
	569+85	szintbeni	út	földút	570+50,03	felújítás/átépítés
	594+21	szintbeni	út	földút	594+85,05	felújítás/átépítés

	Meglévő állapot				Tervezett állapot	
szakasz	Vasúti szelvény	Átjáró szintje	Átjáró típusa	Keresztező út neve	Vasúti szelvény	Tervezett beavatkozás
Bösztör állomás (626+82 - 645+28 hm sz.)	630+83	szintbeni	út	földút	631+46,51	felújítás/átépítés
	641+78	szintbeni	út	52314 jelű út	642+42,43	felújítás/átépítés
Bösztör – Szabadszállás (645+28 – 708+97 hm sz.)	697+85	szintbeni	út	5213 jelű út	698+48,81	felújítás/átépítés
	705+61	szintbeni	út	földút	706+25,48	felújítás/átépítés
Szabadszállás állomás (708+97 - 726+31 hm sz.)	722+45	szintbeni	út	bekötőút	723+10,10	felújítás/átépítés
Szabadszállás – Fülöpszállás (726+31 – 771+20 hm sz.)	734+22	szintbeni	út	földút	734+87,65	felújítás/átépítés
	767+87	szintbeni	út	52 jelű út	768+53,92	felújítás/átépítés
Fülöpszállás állomás (771+20 – 788+75 hm sz.)	783+86	szintbeni	út	5217/5304 jelű út	784+52,60	felújítás/átépítés
Fülöpszállás – Csengőd (788+75 – 891+20 hm sz.) vonalszakasz	409+79	szintbeni	út	Kecskemét felé menő vonalat keresztezi 5217. jelű út	-	felújítás/átépítés
	0+94	szintbeni	út	-	-	felújítás/átépítés
	815+43	szintbeni	út	földút	816+02,02	felújítás/átépítés
	841+64	szintbeni	út	53306 jelű út	842+26,26	felújítás/átépítés
	860+48	szintbeni	út	földút	861+10,05	felújítás/átépítés
	885+64	szintbeni	út	földút	886+26,45	felújítás/átépítés
Csengőd állomás (891+20 - 909+41 hm sz.)	895+35	szintbeni	út	földút	895+91,49	felújítás/átépítés
	905+29	szintbeni	út	5306 jelű út	905+92,47	felújítás/átépítés
Csengőd – Kiskőrös (909+41 – 995+14 hm sz.) vonalszakasz	924+35	szintbeni	út	földút	924+98,47	felújítás/átépítés
	936+88	szintbeni	út	földút	937+50,11	felújítás/átépítés
	955+86	szintbeni	út	földút	956+47,18	felújítás/átépítés
	966+32	szintbeni	út	földút	967+00,01	felújítás/átépítés
	974+03	szintbeni	út	földút	974+67,85	felújítás/átépítés
	983+73	szintbeni	út	földút	984+39,74	felújítás/átépítés
	990+89	szintbeni	út	belterületi út	991+54,82	felújítás/átépítés
Kiskőrös állomás (995+14 –	999+15	szintbeni	gyalogos	gyalogút	999+75,36	felújítás/átépítés

szakasz	Meglévő állapot				Tervezett állapot	
	Vasúti szelvény	Átjáró szintje	Átjáró típusa	Keresztező út neve	Vasúti szelvény	Tervezett beavatkozás
1012+53 hm sz.)	999+21	szintbeni	út	5301 jelű út	999+86,14	felújítás/átépítés
	1012+08	szintbeni	út	53122 jelű út	1013+48,14	felújítás/átépítés
Kiskőrös – Soltvadkert (1012+53 – 1093+55 hm sz.) vonalszakasz	1029+57	szintbeni	út	földút	1030+37,50	felújítás/átépítés
	1038+52	szintbeni	út	bekötőút	1039+32,45	felújítás/átépítés
	1046+63	szintbeni	út	földút	1047+43,29	felújítás/átépítés
	1076+17	szintbeni	út	54 jelű út	1076+96,79	felújítás/átépítés
	1076+30	szintbeni	kerékpáros	kerékpárút	1077+10,18	felújítás/átépítés
	1086+29	szintbeni	út	földút	1087+01,80 1087+10,55	felújítás/átépítés
Soltvadkert állomás (1093+55 – 1110+64 hm sz.)	1097+28	szintbeni	út	földút	1098+09,08	felújítás/átépítés
Soltvadkert – Pirtó (1110+64 – 1184+28 hm sz.) vonalszakasz	1114+78	szintbeni	út	földút	1115+39,32	felújítás/átépítés
	1130+37	szintbeni	kerékpáros	kerékpárút	1130+82,06	felújítás/átépítés
	1130+48	szintbeni	út	53 jelű út	1131+09,38	felújítás/átépítés
	1163+78	szintbeni	út	földút	1164+41,94	felújítás/átépítés
	1173+01	szintbeni	út	földút	1173+63,73	felújítás/átépítés
Pirtó állomás (1184+28 - 1199+71 hm sz.)	1186+87	szintbeni	út	földút	1188+07,13	felújítás/átépítés
	1196+99	szintbeni	út	bekötőút	1197+62,14	felújítás/átépítés
Pirtó – Kiskunhalas (1199+71 - 1259+45 hm sz.)	1206+73	szintbeni	út	földút	1207+36,12	felújítás/átépítés
	1218+88	szintbeni	út	földút	1219+52,,90	felújítás/átépítés
	1241+40	szintbeni	út	bekötőút	1242+02,76	felújítás/átépítés
Kiskunhalas állomás (1259+45 – 1278+39 hm sz.)	1261+53	szintbeni	út	belterületi út	1262+16,72	felújítás/átépítés
	1273+84	szintbeni	gyalogoskerékpáros	gyalogút	1274+43,57	különszintű átjáróvá épül át
	1275+45	különszintű	út, gyalogos	-	1276+08,23	felújítás/átépítés
	1276+94	szintbeni	gyalogos	gyalogút	1281+59,58	különszintű átjáróvá épül át
Kiskunhalas – Balotaszállás (1278+39 – 1362+66 hm sz.) vonalszakasz	452+34	szintbeni	-	Szegedi út	-	felújítás/átépítés
	15+23	szintbeni	-	Átlós u.	-	felújítás/átépítés
	1286+46	szintbeni	út	Átlós u.	1287+05,51	felújítás/átépítés

szakasz	Meglévő állapot				Tervezett állapot	
	Vasúti szelvény	Átjáró szintje	Átjáró típusa	Keresztező út neve	Vasúti szelvény	Tervezett beavatkozás
	1309+57	szintbeni	út	földút	1310+19,70	felújítás/átépítés
	1337+29	szintbeni	út	földút	1337+91,90	felújítás/átépítés
Balotaszállás állomás (1362+66 – 1379+72 hm sz.)	1366+92	szintbeni	út	5413 jelű út	1367+53,99	felújítás/átépítés
Balotaszállás – Kiszállás (1379+72 - 1441+49 hm sz.)	1385+01	szintbeni	út	földút	1385+60,20	felújítás/átépítés
	1409+90	szintbeni	út	földút	1410+50,17	felújítás/átépítés
	1424+15	szintbeni	út	földút	1424+74,46	felújítás/átépítés
Kiszállás állomás (1441+49 – 1458+75 hm sz.)	1457+61	szintbeni	út	55 jelű út	1457+86,79	felújítás/átépítés
Kiszállás – Kelebia (1458+75 - 1549+80 hm sz.) vonalszakasz	1476+30	szintbeni	út	földút	1476+53,50	felújítás/átépítés
	1508+12	szintbeni	út	55301 jelű út	1508+36,52	felújítás/átépítés
	1526+98	szintbeni	út	külterületi út	1527+22,56	felújítás/átépítés
Kelebia állomás és a Kelebia (kiz.) – Kelebia oh. szakasz (1549+80 - 1571+04 hm sz.)	1553+46	szintbeni	gyalogosk erékpáros	gyalogút	1553+68,74	felújítás/átépítés
	1553+53	szintbeni	út	5501 jelű út	1553+76,80	felújítás/átépítés
	1567+70	szintbeni	út	külterületi út	1567+94,57	felújítás/átépítés
	1578+13	szintbeni	út	külterületi út	1578+39,63	felújítás/átépítés
	1590+80,30	szintbeni	út	magánút	1590+56,65	felújítás/átépítés

Magasépítémények, P+R parkolók

A projekt részeként a magasépítési létesítmények egy részét átalakítják. Az egyes állomásokon és megállóhelyeken tervezett beavatkozások:

Soroksár állomás: A felvételi épületet korhű jelleggel felújítják. Peronként perontetők létesülnek az utasforgalmi szempontból forgalmas részre. A vágányokon történő átközlekedést új gyalogos aluljáró fogja biztosítani. Ezenfelül 1 db raktárépületet elbontanak. A beruházás során P+R és B+R parkoló létesül.

Dunaharaszti megállóhely: A településen Dunaharaszti megálló szolgálja az utazókat. Az állomáson a meglévő felvételi épületet korhű jelleggel felújítják. Perontetők létesülnek a peronok utasforgalmi szempontból meghatározó részére. A vágányokon történő átközlekedést gyalogos aluljáró fogja biztosítani, valamint elbontanak 1 db anyagraktárt és 1 db áruaktárt. Buszmegállót és buszfordulót is létesítenek. Dunaharaszti alsó megállóban található meglévő esőbeállókat elbontják, helyettük új vasbeton szerkezetű utasbeállókat létesülnek. A megállóban, a Lehman kapitány u. kétoldalán, P+R és a B+R parkoló, illetve tároló létesül a vasút számára fenntartott területen, valamint buszmegállót is létesítenek. Elhelyeznek egy konténert a távközlés számára.

Taksony állomás: Taksony állomás épületét korhű jelleggel felújítják. A biztosítóberendezési épületet átalakítják és felújítják. A peronokon perontetők épülnek. A peronok elérhetőségét új gyalogos aluljáró fogja biztosítani, valamint elbontanak 1 db tárolót és 1 db lakóépületet.

Dunavarsány megállóhely: Dunavarsány megállóhely meglévő felvételi épületét korhű jelleggel felújítják. Peronként perontető épül. Új P+R és B+R parkoló, illetve tároló a pálya nyugati oldalán létesül.

Délegyháza állomás: Délegyháza állomás felvételi épületét elbontják, helyette egy új, modern felvételi épület épül. A biztosítóberendezési épületét szükség szerint átalakítják és felújítják. Az állomás peronjain perontetők épülnek. A peronok eléréséhez gyalogos aluljáró létesül. Az állomás mellett P+R és B+R parkoló, illetve tároló épül a tervezett állomás közelében.

Kiskunlacháza állomás: Kiskunlacháza biztosítóberendezés különálló épületét felújítják. Peronként perontetők létesülnek, melyek az eléréséhez gyalogos aluljáró épül. Elbontják az Utasellátó épületet és a WC-t. A felvételi épület avult állapota miatt a bontására vonatkozó javaslat további vizsgálatok tárgyát képezi.

Dömsöd állomás: A felvételi épületet elbontják. A Tervező szakvéleménye alapján új felvételi épület létesítése javasolt. A jelenleg különálló épületben elhelyezett meglévő biztosítóberendezési épületet átalakítják és felújítják. Az utasok számára új utasbeállókát telepítenek. A tervezett P+R és B+R parkoló, illetve tároló az állomás épülete mellett épül. Buszmegállót alakítanak ki.

Kunszentmiklós-Tass állomás: Kunszentmiklós–Tass állomás felvételi épületét korhű jelleggel felújítják, a különálló biztosítóberendezést befogadó épületet átalakítják és felújítják. A peronok elérést új gyalogos aluljáró fogja biztosítani. Böszörmény állomáson a személyforgalom megszűnik, a forgalmi kiterőben a meglévő biztosítóberendezési épületét átalakítják és felújítják, az állomási előtér felújítják.

Szabadszállás állomás: Szabadszállás állomás felvételi épületét korhű jelleggel felújítják. A különálló biztosítóberendezési épületet átalakítják és felújítják, míg a villamos vontatási állomás részleges felújítása valósul meg. Új vasbeton szerkezetű utasbeállókát telepítenek. 1 db mérlegházat, 1 db lakóépületet és 1 db raktárt elbontanak. Az állomás épülete mellett P+R és B+R parkoló, illetve tároló létesül. Buszmegállót és buszfordulót alakítanak ki.

Fülöpszállás állomás: Fülöpszállás állomás felvételi épülete műszaki avultsága és jelentős funkcióvesztése miatt a Tervező bontásra javasolja. A peronokon perontetők épülnek. A különálló biztosítóberendezési épületet átalakítják és felújítják. A szigetperon megközelítésére gyalogos aluljáró épül. Az állomás épülete előtt P+R, mellette B+R parkoló, illetve tároló létesül.

Soltszentimre megálló: Soltszentimre megállóhelyen lévő felvételi épületet elbontják, helyette új vasbeton szerkezetű utasbeállókát telepítenek. A megállóban P+R és B+R parkoló, illetve tároló épül.

Csengőd állomás: Csengőd állomáson a biztosítóberendezési épületet átalakítják és felújítják. Új utasbeállókát építenek. A szigetperonok elérhetőségét új gyalogos aluljáró fogja biztosítani. Az állomáson P+R és B+R parkoló, illetve tároló épül, valamint egy buszmegálló létesül. Az utas WC-t és a gazdasági épületet elbontják.

Tabdi állomás: Megszűnő megállóhely. Tabdi megállóban építés nem történik, az esőbeállót elbontják.

Kiskőrös állomás: Kiskőrös állomás felvételi épülete elbontják, helyette egy modern, új felvételi épületet létesítenek. A biztosítóberendezési épületet bontásra javasolta a Tervező. Peronokon perontetők épülnek. A szigetperonok biztonságos elérése érdekében új gyalogos aluljáró épül. Az állomás vasúti területén P+R és B+R parkoló, illetve tároló épül. A felvételi épületen kívül elbontják a hídmérlegházat, 1 db járműszint és 1 db lakóépületet is.

Soltvadkert állomás: Soltvadkert állomás biztosítóberendezési épületét átalakítják, felújítják. Új vasbeton szerkezetű utasbeállókát telepítenek. Az Alsócsábor út vasúti átjárója mellett létesülő megállóban P+R és B+R parkoló, illetve tároló létesül.

Pirtói-szőlők megálló: Pirtói-szőlők megállóban új vasbeton szerkezetű utasbeállókat telepítenek. A megállóhoz kapcsolódóan P+R és B+R parkoló, illetve tároló és hozzá vezető út épül. Új távközlési konténer is létesül.

Kiskunhalas állomás: Kiskunhalas állomás felvételi épületét, a víztoronyt, és a távközlési épületet felújítják. Peronokon perontetők létesülnek. A szigetperonok megközelítésére gyalogos aluljáró épül. Az állomás épülete előtt és a Rakodó utca mentén a vasút, valamint a tervezett új autóbusszpályaudvar, P+R és B+R parkoló, illetve tároló létesül. A fűtőházat és a tetőszerkezetet elbontják. Kialakítanak egy buszfordulót is.

Balotaszállás állomás: Balotaszállás állomáson a különálló biztosítóberendezési épületet átalakítják és felújítják. Az állomáson új, előregyártott vasbeton szerkezetű utasbeállókat telepítenek. Az 5413 j. országos út vasúti átjárójától délre P+R és B+R parkoló, illetve tároló létesül, szervizút készül és buszmegálló.

Kisszállás állomás: Kisszállás állomás felvételi épületét elbontják. Az utazók számára új vasbeton szerkezetű utasbeállókat telepítenek. A meglévő biztosítóberendezési épületet átalakítják és felújítják. Az 55 sz. főút vasúti átjárója mellett P+R és B+R parkoló, illetve tároló létesül és felújítják az útburkolatot.

Tompa megálló: Tompa megállóban új vasbeton szerkezetű utasbeállókat telepítenek. A felvételi épületet és utas WC-ket, ólakat elbontják.

Kelebia állomás: Kelebia vasútállomás felvételi épületét felújítják. Perontetők épülnek a peronok utasforgalmi szempontból forgalmas részére. A szigetperonok elérése érdekében gyalogos aluljáró épül. Az állomás Ady Endre utcai részén P+R és B+R parkoló, illetve tároló létesül. Bontják a hídmérlegházat, a műhelyt, a biztosítóberendezés és távközlés épületét és a 2 esőbeállót. Ezen felül burkolatfelújítások készülnek.

Az állomások és megállók környezetében P+R és B+R parkolók létesülnek, a létesítendő férőhelyeket az alábbi táblázat foglalja össze:

Település	Férőhelyek száma (db) P+R	Férőhelyek száma (db) B+R
Soroksár	10	20
Dunaharaszti alsó	10	20
Dunavarsány	10	20
Délegyháza	30	40
Dömsöd	40	20
Szabadszállás	30	40
Fülöpszállás	30	40
Soltszentimre	10	20
Csengőd	30	40
Kiskőrös	20	40
Soltvadkert	20	20

Település	Férőhelyek száma (db) P+R	Férőhelyek száma (db) B+R
Pirtó szőlők	10	10
Kiskunhalas	100	60
Balotaszállás	15	15
Kisszállás	15	15
Kelebia	40	20

Területfoglalás

A tervezett fejlesztés az alábbi települések közigazgatási területét érinti: Budapest (Soroksár - XXIII. ker.), Dunaharaszti, Taksony, Dunavarsány, Délegyháza, Dömsöd, Kiskunlacháza, Apaj, Tass, Kunszentmiklós, Szalkszentmárton, Szabadszállás, Fülöpszállás, Soltszentimre, Csengőd, Tabdi, Kiskőrös, Soltvadkert, Pirtó, Kiskunhalas, Balotaszállás, Kisszállás, Tompa, Kelebia.

A Budapest–Kelebia határátkelő közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok, valamint a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok kijelöléséről szóló 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet 1. számú melléklete tartalmazza a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanokat.

Fejlesztés megvalósítása, ütemezése

A kivitelezési munkák tervezett időpontja: 2022-2025 év. A projekt befejezésének, a felújított vasútvonal átadásának tervezett időpontja: 2025 év.

Felhagyás

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

Havária

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

Társadalmi-gazdasági hatások

A vasútvonal csökkenti a közúti és közösségi közlekedési hálózatokra nehezedő déli agglomerációban folyamatosan növekvő hatást. Az alföldi részeken jelentős hatással nem kell számolni, bár a vonal szerepe növekedhet a kis- és középvárosok gazdaságának erősödésével. Általában véve a vasút korszerűsítése kedvező hatású lehet az ipari fejlesztésekre. A projekt szerepe a közszolgáltatások elérése tekintetében jelentős könnyebbséget jelenthet. A beruházás közvetett módon hozzájárulhat a kultúra, az érintett települések értékeinek megőrzéséhez, valamint alapot adhat további fejlődésükhöz is a kulturális együttműködések segítségével. A projekt szerepe elsősorban a nemzetközi áru-, kisebb részt a személyszállítás esetében jelentkezik.

Hatásterület

Az építés és a vasúti környezeti terhelések tekintetében közvetlen hatásterületként általában a 150. sz. vasútvonallal közvetlenül érintett települések, a vasúti szolgáltatással kapcsolatos esetekben a vasútvonallal közvetlenül érintett járások azonosíthatók. A közvetett hatásterület a vasúti szolgáltatással érintett esetekben azon járások, amelyek a közvetlenül érintett járásokkal szoros társadalmi-gazdasági kapcsolatokat ápolnak, illetve amelyek vasúti közlekedési szempontból a 150. sz. vasútvonallal érintett járásokhoz vasúton keresztül kapcsolódhatnak.

Hatások

Építés alatt

A fejlesztésekkel a vasúti területek, illetve a kapcsolódó infrastruktúra és utasforgalmi létesítmények területfoglalásának növekedése várható. A területfoglalás így az érintett ingatlanok tulajdonosainak a tulajdonhoz való jogát érinti. Az érintett területek tulajdonosa legtöbb esetben a Magyar Állam, vagyionkezelője a MÁV Zrt., míg egyéb esetekben a területfoglalás magántulajdont érint, ahol kisajátítás válhat szükségessé.

Az építési forgalom és tevékenység hatása a közvetlenül érintett ingatlanokra, azok műszaki állapotának romlásában jelentkezhet. A forgalom és az építési tevékenység rezgésterheléssel és légszennyező kibocsátásokkal jár, amelyek a lakosság egészségi állapotát befolyásolhatják.

A vasúti forgalom építés alatti szüneteltetésével a lakosság és az áru fuvarozásban érintett vállalkozások számára hátrányt jelenthet.

Üzemelés alatt

A fejlesztésekkel jelentős mértékben javul a vasút szolgáltatási színvonala, a szolgáltatás megbízhatósága, illetve a vasúti és az azzal kapcsolatos közúti közlekedés biztonsága.

A fejlesztések a vasúti áruszállításra jelentős pozitív hatással vannak: a vasúti elérési idő, az üzembiztonság jelentősen javul, kapacitásproblémák várhatóan nem fordulnak elő. A vasúti teherszállítási logisztikában várható előnyök általában véve növelik annak versenyképességét a közúti áru fuvarozással szemben.

A kisebb településekről a központi települések termelési, kulturális és oktatási funkcióinak elérhetősége érdemben javul. A vasúti közlekedési lehetőségek javulása az agglomerálódási folyamat felgyorsulását is magával hozza.

A közvetlenül érintett ingatlanok esetében a növekvő forgalomból adódó rezgésterhelés az érintett ingatlanok műszaki állapotában kedvezőtlen változást okozhat. A zajterhelések és a rezgésterhelések növekedésének együttes hatása a közvetlenül érintett terület élhetőségének kisebb mértékű csökkenését okozhatja. A vasút növekvő forgalma a közúti és gyalogos/kerékpáros átkelések lehetőségeit is nehezítheti. A vasúti forgalom növekedése – közvetve – az agglomerációban a vasútállomásokhoz vezető közutak forgalmát is okozza.

A projekt kiegészítő elemei közül a szervízutak, útátjárók megújítására, a hálózat fejlesztésére is sor kerül, amely hozzájárul a közlekedés biztonságának növekedéséhez, az egyes céltelepülések, mezőgazdasági ingatlanok jobb megközelíthetőségéhez. Az útátjárók, felüljárók korszerű kiépítése és a biztosítóberendezések korszerűsítése a vasúti üzembiztonság mellett a közúti és gyalogos közlekedés lehetőségeit és biztonságát is javítják.

Egészségügyi hatás

A projekt hatása az érintett lakosság egészségi állapotára közvetett módon és jellemzően a közvetlenül érintett lakosság esetében jelentkezik.

Az építési forgalom és az építési tevékenység rezgésterhelései és légszennyező kibocsátásai időszakos jelleggel és lokálisan jelentősebb mértékűek lehetnek. A legfőbb levegőszennyezők élettani hatásai elsősorban a légzőszervek és a keringési rendszer esetében lehetnek jelentősek. Ezen környezetterhelések várhatóan csak a krónikus betegségben szenvedők esetében érhetnek el olyan mértéket, amely az érintettek egészségi állapotának kisebb mértékű, és vélhetően átmeneti jellegű romlásához vezethet. A rezgésterhelések elsősorban a pszichés betegeknél, stresszes életmódot folytató, más betegségekben szenvedőknél okozhatnak tüneteket. Az építés során veszélyeztetett lakossági csoport ezek alapján azon a krónikus pszichés, illetve pszichoszomatikus (rezgésterhelések), valamint a légúti és érrendszeri betegségekben szenvedők, akik az építési területek és építési forgalom közvetlen

hatásterületén, vagy ahhoz közel élnek, de összességében a hatások mértéke csak egyedi esetekben és már meglévő súlyos betegségek mellett érheti el a kismértékű kockázatok szintjét.

Az üzemelés során a lakosság egészségi állapotát legnagyobb mértékben a megnövekvő vasúti forgalom zaj- és rezgésterhelései veszélyeztetik, azonban az alkalmazott zajvédelmi létesítmények minden esetben biztosítják a terhelésekre vonatkozó határértékeket.

A vasúti fejlesztésekkel várható módváltás várhatóan a közúti közlekedés arányának csökkenését eredményezi, mellyel a közúti közlekedés kedvezőtlen környezeti és egészségügyi hatásai is mérséklődnek.

Országhatáron áttérjedő hatások

A projekt a határon átnyúló társadalmi-gazdasági hatások tekintetében közvetve közlekedési és áruszállítási lehetőségek bővülésén, illetve a forgalmi viszonyok megváltozásán keresztül fejt ki hatását. A beruházás hatására általában várható a társadalmi-gazdasági kapcsolatok kismértékű erősödése.

Várható környezeti hatások

Zaj- és rezgésvédelem

A vasútvonal környezetében a zajtól védendő épületek kertvárosias, településközponti, vegyes terület és üdülő terület besorolású övezetekben helyezkednek el.

A vasútvonal mentén több állomásnál P+R parkoló kerül kialakításra.

A számítási eredmények alapján megállapítható, hogy a távlati P+R parkolóktól származó közúti zajterhelés a legközelebbi védendő ingatlanok homlokzata előtt nem haladja meg a jogszabályban meghatározott határértéket. Több esetben már jelenleg is van parkoló kialakítva a vizsgált területeken. A parkolók távlati forgalomvonzó hatása - tekintettel annak csekély mértékére - a rávezető utakon sem okoz határérték feletti zajterhelést, ezért erre vonatkozóan zajvédelmi intézkedés nem szükséges.

A tervezési területen vasúti vonalhálózat fejlesztés valósul meg, amely távlatban többlet forgalom emelt sebességgel való elvezetését jelenti a hálózaton.

A vizsgált terület egyes részein felsővezeteki oszlopokat bontanak el, illetve új hálózat épül ki.

Jelenlegi állapot

Jelenleg a vonal Bács-Kiskun megyében egyvágányú, teljes hosszán villamosított. Eredeti kiépítési sebessége 100 km/h, de mára a folyamatos leépülés következtében teljes hosszán állandó (80 km/h) és több ideiglenes lassújel van bevezetve.

Jelenleg a vonalon átlagosan 6-10 pár tehervonat közlekedik naponta, csúcsórai teljesítményre vizsgálva zömében az éjszakai órákban, a nappali időszakban óránként - két óránként egy-egy pár tehervonat közlekedik.

A Bács-Kiskun megyei szakaszon jelenleg nincs zajvédőfal kiépítve.

A benyújtott dokumentációban foglaltak szerint a vasúti közlekedésből eredő zajterhelés a jelenlegi állapotban több ponton is meghaladja a *környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM rendelet* 3. számú mellékletében meghatározott határértékeket.

Kivitelezés

A kivitelezés főbb munkafolyamatai:

- Vasútépítés: vágánybontás, földmunkák, vágányépítés.
- Út- és parkolóépítés: burkolatbontás, töltésépítés, pályaszerkezet építés.
- Felsővezeték építés: árokásás, daruzás.

A teljes építkezés időtartama várhatóan több mint 1 év, ezen belül az egyes, zajvédelmi szempontból figyelembe vett, szakaszosan megvalósuló építési fázisok tervezett időtartama 1 hónap – 1 év közötti időt vesz igénybe.

Építési munkálatokat a zajszempontú nappali időszakban végeznek (6-22 óra).

A benyújtott dokumentáció számításai alapján a kivitelezésből eredő zajterhelés több ponton meghaladja a *27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM rendelet* 2. számú melléklete szerinti zajterhelési határértékeket.

A *284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet* 13. §-a alapján:

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.

Üzemelés

Távlatban a teljes vizsgált szakaszon 160 km/h a tervezési sebesség, a vasútvonal kétvágányosítva lesz. A tervezett beruházás zajszerpontú vizsgálatát a távlati (2035.) időszakra végezték. Az új vágány kiépítésével, a Bács-Kiskun megyei szakaszon 1 épület (Kiskunhalas, 5750 hrsz.) a vasúti védősávon belülré helyezkedne el, ezért kisajátításra majd lebontásra kerül.

A vonalon a jelenlegi állapotban több ponton határérték feletti a vasúti zajterhelés. A fejlesztés során több zajvédelmi intézkedést is végre kell hajtani. Az elsődleges zajvédelmi intézkedés a zajárnyékoló fal építése, és a nyomvonalon jelenleg meglévő falak kiegészítése ún. reduktor elemekkel. Azokon a helyeken, ahol a belátás, útátvezetés miatt a zajárnyékoló fal kiépítése nem lehetséges, ott passzív akusztikai módszereket dolgoztak ki.

Zajárnyékoló falak tervezett elhelyezése

Fal jele Oldal	Oldal	Kezdő- és végszelvény [hm]	Hossz [m]	Magasság a pálya szintjétől (sk) [m]	Pályától való távolság (m)	Zaj-védelmi fal típusa	Megjegyzés	
Budapest, Soroksár								
J75	Jobb	75+00	79+95	496,5	4	4-8,5	Vasút felé elnyelő	79+95 hm szelvényben csatlakozik a meglévő falhoz
J79	Jobb	79+95	81+15	91,4	3,5	8,5	-	Meglévő fal
J81	Jobb	81+15	82+15	98,6	4	4-8,5	Vasút felé elnyelő	81+15 hm szelvényben csatlakozik a meglévő falhoz
B75	Bal	75+00	77+08	208	4	4	Vasút felé elnyelő	
B77/1	Bal	77+08	77+85	76,6	4	4	Vasút felé elnyelő	Meglévő fal, átépítése javasolt, erősen rongálódott
B77/2	Bal	77+85	81+36	359,9	4	4	Vasút felé elnyelő	
B82	bal	81+36	82+28	142	3	10-43	-	Meglévő falra reduktor szerelése
B82	Bal	82+28	86+08	373	4	10-43	Vasút felé elnyelő	Meglévő fal helyett új sk+ 4m magas építése
J82	Jobb	82+50	89+04	668,7	4	4-32	Vasút felé elnyelő	

Fal jele Oldal	Oldal	Kezdő- és végszelvény [hm]		Hossz [m]	Magasság a pálya szintjétől (sk) [m]	Pályától való távolság (m)	Zaj-védelmi fal típusa	Megjegyzés
J89	Jobb	89+72	91+52	180	3,5	25	Vasút felé elnyelő	Soroksár állomás rakodó
J92	Jobb	91+80	93+43	163	3	4	Vasút felé elnyelő	
J93	Jobb	93+89	103+91	1002	3	4	Vasút felé elnyelő	
J103	Jobb	103+91	107+94	400	4	4	Vasút felé elnyelő	
B94	Bal	94+00	96+65	265	4	4	Vasút felé elnyelő	Meglévő zajárnyékoló fal magasítása
	Bal	96+65	97+40	75	3,5	4	Vasút felé elnyelő	
J109	Jobb	109+20	126+59	1739,8	4	4	Vasút felé elnyelő	Meglévő fal elbontása a szakaszon és új építése
Dunaharaszti								
J134	Jobb	134+41	137+20	280	4	4	Vasút felé elnyelő	-
J137	Jobb	137+20	139+71	250	4	4	Vasút felé elnyelő	-
J139	Jobb	139+83	142+00	218	4+reduktor	4	Vasút felé elnyelő	-
B139	Bal	139+83	142+06	222,5	4+reduktor	4	Vasút felé elnyelő	-
J142	Jobb	142+06	145+81	375	4	4	Vasút felé elnyelő	-
B142	Bal	142+11	145+86	375,2	4	4	Vasút felé elnyelő	-
J145	Jobb	145+91	150+50	460	3,5	4-6	Vasút felé elnyelő	-
B146	Bal	146+00	160+42	1444	3,5	4-6	Vasút felé elnyelő, 156+00 – 16+42 között két oldalt elnyelő	-
J151	Jobb	151+20	156+37	516,2	3,5	4-6	Vasút felé elnyelő	-
J160	Jobb	160+56	166+41	584,7	4	4	Vasút felé elnyelő	-
B160	Bal	160+70	163+35	264,2	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B163	Bal	163+35	166+41	306,6	4	4	Vasút felé elnyelő	-

Fal jele Oldal	Oldal	Kezdő- és végszelvény [hm]		Hossz [m]	Magasság a pálya szintjétől (sk) [m]	Pályától való távolság (m)	Zaj-védelmi fal típusa	Megjegyzés
J166	Jobb	166+56	168+72	215,3	4	6	Vasút felé elnyelő	-
B166	Bal	166+70	168+75	205	4	6-6,5	Vasút felé elnyelő	-
J168	Jobb	168+72	172+79	407,3	4	4-4,5	Vasút felé elnyelő	-
B168	Bal	168+75	171+85	310	3	4	Vasút felé elnyelő	-
J172	Jobb	172+87	174+15	118,4	4	4	Vasút felé elnyelő	-
Taksony								
J183	Jobb	183+28	184+66	137,5	3	4	Vasút felé elnyelő	-
J184	Jobb	184+78	189+09	430,6	3	4	Vasút felé elnyelő	-
J190	Jobb	190+43	195+01	458,3	3	4	Vasút felé elnyelő	-
J195	Jobb	195+15	199+28	413,2	3	4	Vasút felé elnyelő	-
Dunavarsány								
J224	Jobb	224+91	233+45	854	3	4	Két oldalt elnyelő	-
B228	Bal	228+00	233+49	548,2	3	4	Vasút felé elnyelő	-
J233	Jobb	233+59	239+75	616	3	4	Két oldalt elnyelő	-
B233	Bal	233+63	239+83	619,2	3	4	Vasút felé elnyelő	-
B240	Bal	240+07	241+95	187,5	3	4	Vasút felé elnyelő	-
J239	Jobb	239+98	240+36	38,6	4	4-4,5	Vasút felé elnyelő	-
J240	jobb	240+35	245+00	465	4	4	Vasút felé elnyelő	-
B242	Bal	242+22	246+10	387,7	3	4	Vasút felé elnyelő	-
Délegyháza								
B250	Bal	250+62	253+33	260,3	2,5	4-4,5	Két oldalt elnyelő	-
B257	Bal	257+44	264+00	657,5	2,5-4	4-9	Két oldalt elnyelő	-
J266	Jobb	266+29	268+60	231,6	3,5	7,5-14	Vasút felé elnyelő	-

Fal jele Oldal	Oldal	Kezdő- és végszelvény [hm]		Hossz [m]	Magasság a pálya szintjétől (sk) [m]	Pályától való távolság (m)	Zaj-védelmi fal típusa	Megjegyzés
B266	Bal	266+27	269+05	277,5	3,5	4-9	Vasút felé elnyelő	-
J279	Jobb	279+24	281+36	212,5	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
Kiskunlacháza								
B336	Bal	336+14	338+00	186,8	2,5	20	Vasút felé elnyelő	-
B339	Bal	339+49	343+51	401,2	2,5	18-20	Vasút felé elnyelő	-
J341	Jobb	341+46	342+74	130,3	3	12	Vasút felé elnyelő	-
J343/1	Jobb	343+01	343+29	27,2	2,5	13-13,5	Vasút felé elnyelő	-
J343/2	Jobb	343+38	344+45	107,3	2,5	12,5- 13,5	Vasút felé elnyelő	-
B346	Bal	346+72	348+41	169,9	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J347	Jobb	347+69	348+98	129,2	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J374	Jobb	374+68	377+11	242,9	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J377	Jobb	377+61	380+90	329,4	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
Dömsöd-Apaj								
B424	Bal	424+31	429+31	500,5	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B429	Bal	429+59	430+06	47,8	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B430	Bal	430+06	432+82	287,4	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B432	Bal	432+82	435+31	250	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B447	Bal	447+63	449+30	167,6	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B450	Bal	450+38	451+75	137,2	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J451	Jobb	451+85	454+85	300	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J454	Jobb	454+85	455+85	100	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
Kunszentmiklós – Tass - Bösztör								
B524	Bal	524+89	529+70	481,6	3	4	Vasút felé elnyelő	-

Fal jele Oldal	Oldal	Kezdő- és végszelvény [hm]		Hossz [m]	Magasság a pálya szintjétől (sk) [m]	Pályától való távolság (m)	Zaj-védelmi fal típusa	Megjegyzés
B530	Bal	530+04	532+73	268,3	2,5	4-9,5	Vasút felé elnyelő	-
B532	Bal	532+73	534+66	193,4	4	9,5-18,5	Vasút felé elnyelő	-
B537	Bal	537+30	540+75	347,8	2,5	4-8	Vasút felé elnyelő	-
B541	Bal	541+74	544+33	260,4	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J541	Jobb	541+93	543+64	171,1	2,5	8-16	Vasút felé elnyelő	-
J629	Jobb	629+67	631+38	171,9	2,5	4-4,5	Vasút felé elnyelő	Bösztör
J636	Jobb	636+27	637+58	131	2,5	4	Vasút felé elnyelő	Bösztör
Szabadszállás								
B706	Bal	706+41	707+36	96,3	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B717	Bal	717+86	720+04	217,9	3	4-9	Vasút felé elnyelő	-
J719	Jobb	719+07	721+16	212,4	2,5	4-8	Vasút felé elnyelő	-
B729	Bal	729+36	731+87	250	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
Fülöpszállás								
J768	Jobb	768+89	781+67	1277,6	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
Soltszentimre								
B834	Bal	834+29	836+57	225	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J840	Jobb	840+92	842+04	118	2,5	4-10	Vasút felé elnyelő	-
J842	Jobb	842+46	843+38	92,3	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J859	Jobb	859+16	860+92	175	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
Csengőd								
B875	Bal	875+83	879+08	325	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B886	Bal	886+42	888+09	166	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B889	Bal	889+33	891+83	250	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-

Fal jele Oldal	Oldal	Kezdő- és végszelvény [hm]		Hossz [m]	Magasság a pálya szintjétől (sk) [m]	Pályától való távolság (m)	Zaj-védelmi fal típusa	Megjegyzés
B893	Bal	893+58	895+83	225	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J894	Jobb	894+12	895+88	175	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J896	Jobb	896+12	899+37	325	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B896	Bal	896+15	901+81	572,7	2,5	4 - 12	Vasút felé elnyelő	-
J900	Jobb	900+00	902+03	206	2,5	4 - 12	Vasút felé elnyelő	-
J902	Jobb	902+03	905+79	375	3	4	Vasút felé elnyelő	-
J906	Jobb	906+10	906+79	68,8	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
Kiskőrös								
J981	Jobb	981+34	984+34	300	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B984	Bal	984+42	987+35	292,4	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J984	Jobb	984+50	991+45	696,4	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J991	Jobb	991+64	997+44	580,7	3	4	Vasút felé elnyelő	-
B989	Bal	989+63	991+41	178	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B999/1	Bal	999+00	999+65	64,4	4	4	Vasút felé elnyelő	-
B999/2	Bal	999+86	1000+87	99,6	3,5	13-20	Vasút felé elnyelő	-
B1000	Bal	1000+87	1002+93	207	2,5	15-21	Vasút felé elnyelő	-
J1002	Jobb	1002+55	1003+91	139,9	2,5	15-23	Vasút felé elnyelő	-
J1003	Jobb	1003+91	1004+81	90,2	3	15	Vasút felé elnyelő	-
B1002	Bal	1002+93	1004+03	110,2	3	14-15	Vasút felé elnyelő	-
B1004	Bal	1004+03	1005+82	178,5	2,5	14-15	Vasút felé elnyelő	-
J1005	Jobb	1005+24	1006+40	117	2,5	15	Vasút felé elnyelő	-
J1008	Jobb	1008+02	1012+19	424,2	2,5	4-53	Vasút felé elnyelő	-
J1045	Jobb	1045+15	1047+34	218,8	2,5	4	Vasút felé	-

Fal jele Oldal	Oldal	Kezdő- és végszelvény [hm]		Hossz [m]	Magasság a pálya szintjétől (sk) [m]	Pályától való távolság (m)	Zaj-védelmi fal típusa	Megjegyzés
							elnyelő	
Soltvadkert								
B1077	Bal	1077+16	1078+80	163	3,5	4	Két oldalt elnyelő	-
B1080	Bal	1080+71	1086+28	558,7	2,5	4 - 11	Vasút felé elnyelő	-
B1086	Bal	1086+28	1087+04	76,5	4	4	Vasút felé elnyelő	-
J1085	Jobb	1085+95	1087+04	110,4	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1087	Jobb	1087+19	1088+25	106,2	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B1087	Bal	1087+19	1088+26	107,5	4	4	Vasút felé elnyelő	-
B1088	Bal	1088+26	1091+26	300	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B1091	Bal	1091+26	1092+89	163	3	4	Vasút felé elnyelő	-
B1092	Bal	1092+89	1094+51	162	4	4	Vasút felé elnyelő	-
B1094	Bal	1094+51	1096+02	151,9	3	4	Vasút felé elnyelő	-
B1096	Bal	1096+02	1098+00	199,3	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1090	Jobb	1090+58	1097+04	646,1	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1097	Jobb	1097+03	1098+03	100	3,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1098	Jobb	1098+18	1099+07	89	3,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1099	Jobb	1099+07	1100+54	150	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B1098	Bal	1098+21	1103+81	559,1	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1102	Jobb	1102+56	1104+90	212,9	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1129	Jobb	1129+69	1130+90	121	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B1131	Bal	1131+08	1132+72	162,9	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1131	Jobb	1131+26	1141+96	1068,8	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B1142	Bal	1142+17	1144+67	250	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-

Fal jele Oldal	Oldal	Kezdő- és végszelvény [hm]		Hossz [m]	Magasság a pálya szintjétől (sk) [m]	Pályától való távolság (m)	Zaj-védelmi fal típusa	Megjegyzés
Pirtó								
J1161	Jobb	1161+71	1163+96	225	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B1162	Bal	1162+77	1164+30	153,1	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B1164	Bal	1164+51	1165+78	131,5	2,5	4 - 8	Vasút felé elnyelő	-
J1177	Jobb	1177+91	1179+28	137,5	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1180	Jobb	1180+26	1183+76	350	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1185	Jobb	1185+76	1188+01	225	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1188	Jobb	1188+10	1189+00	90,6	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1192	Jobb	1192+20	1194+51	231,2	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
Kiskunhalas								
B1198	bal	1198+60	1201+35	275	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1205	jobb	1205+52	1207+27	175	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B1208	bal	1208+35	1212+60	425	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1208	jobb	1208+77	1213+77	500	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1223	jobb	1223+00	1224+75	175	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1224	jobb	1224+75	1233+25	850	4	4	Vasút felé elnyelő	Üdülőterület védelmére
B1237	bal	1237+35	1241+35	400	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1248	jobb	1248+80	1258+61	1019	2,5	4 - 52	Vasút felé elnyelő	-
	jobb	1258+61	1260+50	200	4+reduktor	11 - 26	Vasút felé elnyelő	-
	jobb	1260+50	1262+10	160	3,5	9 - 10	Vasút felé elnyelő	-
J1262	jobb	1262+22	1263+78	158	4	9	Vasút felé elnyelő	-
B1262	bal	1262+35	1264+69	237	3,5	9 - 26	Vasút felé elnyelő	-
	bal	1264+69	1266+22	153	4+reduktor	30 - 33	Vasút felé elnyelő	-

Fal jele Oldal	Oldal	Kezdő- és végszelvény [hm]		Hossz [m]	Magasság a pálya szintjétől (sk) [m]	Pályától való távolság (m)	Zaj-védelmi fal típusa	Megjegyzés
	bal	1266+22	1267+62	140	4	34	Vasút felé elnyelő	-
J1269	jobb	1269+38	1271+06	168	3,5	11	Vasút felé elnyelő	-
J1271	jobb	1271+04	1271+73	69	3	10 -14	Vasút felé elnyelő	-
J1264	jobb	1264+85	1266+13	128	3,5	4	Vasút felé elnyelő	-
	jobb	1266+13	1267+55	142	3	4	Vasút felé elnyelő	-
B1273	bal	1273+25	1274+36	109	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B1274	bal	1274+41	1275+92	151	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1275	jobb	1275+93	1286+97	1104	3,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B1277	bal	1278+20	1285+12	692	3,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B1284	bal	1284+76	1285+66	90	3,5	4	Vasút felé elnyelő	-
	bal	1285+66	1287+00	130	4	4	Vasút felé elnyelő	-
B1287	bal	1287+10	1287+50	40	4	4	Vasút felé elnyelő	-
	bal	1287+50	1289+10	167	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1333	jobb	1333+60	1335+85	225	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
Balotaszállás								
B1366	bal	1366+57	1367+47	91	3,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1366	jobb	1366+86	1367+47	62	3,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1367	jobb	1367+60	1368+31	71	3,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B1367	bal	1367+61	1370+31	270	3,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B1371	bal	1371+10	1372+36	127	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B1384	jobb	1384+64	1385+52	88	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
B1385	jobb	1385+65	1386+14	49	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
Kisszállás								

Fal jele Oldal	Oldal	Kezdő- és végszelvény [hm]		Hossz [m]	Magasság a pálya szintjétől (sk) [m]	Pályától való távolság (m)	Zaj-védelmi fal típusa	Megjegyzés
B1450	bal	1449+68	1453+00	334	3,0	4,0	Vasút felé elnyelő	-
Kelebia								
J1497	Jobb	1497+72	1502+72	500	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1507	Jobb	1507+11	1508+11	99,8	3,5	7,5	Vasút felé elnyelő	-
B1507	Bal	1507+10	1508+08	97,2	4	7,5	Vasút felé elnyelő	-
B1508	Bal	1508+41	1509+47	106,4	4	4	Vasút felé elnyelő	-
J1508	Jobb	1508+45	1509+48	103	3,5	4-4,5	Vasút felé elnyelő	-
B1522	Bal	1522+50	1523+73	123	2,5	4	Vasút felé elnyelő	-
J1527	Jobb	1527+25	1553+65	2640	3	4 - 13	Vasút felé elnyelő	-
B1535	Bal	1535+83	1553+63	1784	3	4 - 13	Vasút felé elnyelő	-
B1553	Bal	1553+87	1566+82	1314	4 (+reduktor)	7-45	Két oldalt elnyelő	1553+87 - 1556+60 között reduktor
J1554	Jobb	1554+70	1556+80	245	4 + reduktor	17 - 32	Vasút felé elnyelő	-
J1559	Jobb	1559+56	1561+79	223	4	47-50	Vasút felé elnyelő	-
J1561	Jobb	1561+90	1563+40	150	4	45	Két oldalt elnyelő	-
J1563	Jobb	1563+50	1564+30	80	4 + reduktor	45	Két oldalt elnyelő	-
J1565	Jobb	1564+52	1565+56	114	4	25 - 45	Két oldalt elnyelő	-
J1565	Jobb	1565+36	1567+86	274	4 + reduktor	15 - 45	Két oldalt elnyelő	-
J1568	Jobb	1568+02	1578+12	1014	3,0	7	Vasút felé elnyelő	-
B1568	Bal	1568+45	1578+33	989	4 (+reduktor)	12,5-18	Vasút felé elnyelő	1575+45- 1576+35 között reduktor szükséges

Passzív védelemmel érintett ingatlanok

Cím vagy helyrajzi szám	Szelvény	Oldal	Érintett szintek	Éjszakai zajszint (dB)	Megjegyzés
Soroksár					
Török utca 22 (É-ÉK)	75+00	Jobb	1-2.em.	61,3	Szakasz kezdete
Hősök tere 52., hrsz.: 185615 (K)	90+40	Jobb	FSZ	59,1	Állomás terület
Hősök tere 52., hrsz.: 185615 (É)	90+40	Jobb	FSZ	56,7	Állomás terület
hrsz.: 187926/2, tetőablak	107+50	Jobb	FSZ	-	Felüljáró
	107+50	Jobb	1.EM.	56,2	Felüljáró
Jelző u. 9., hrsz.: 185599	91+80	Jobb	FSZ	55,3	Állomás – MÁV terület
Könyves u. 47., hrsz.: 183774 (NY1)	81+90	Bal	FSZ	60,3	Útátjáró
Könyves u. 47., hrsz.: 183774 (NY2)	82+00	Bal	FSZ	62,5	Útátjáró
Könyves u. hrsz.:185388 (Ny)	83+00	Bal	1.em	59,0	Közel van a falhoz
Könyves u. hrsz.:185382 (Ny)	83+85	Bal	1.em	58,3	Közel van a falhoz
Ócsai út 281., hrsz.: 187926/2	107+90	Jobb	FSZ	58,3	Felüljáró
Tárcsás u. 49.	82+20	Jobb	FSZ	58,9	Útátjáró
	82+20	Jobb	1.EM.	61,3	Útátjáró
Tárcsás u. 49b. hrsz.: 184705	82+20	Jobb	FSZ	67,2	Útátjáró
Tárcsás u. 50., hrsz.: 185355	82+30	Jobb	FSZ	61,7	Útátjáró
Vecsés út 98., hrsz.: 185571	93+80	Jobb	FSZ	56,1	Útátjáró
Vésnök u. 17., hrsz.: 187929	106+50	Jobb	FSZ	-	Terepi viszony miatt
	106+50	Jobb	1.EM.	55,6	Terepi viszony miatt
Zománc u. 2., hrsz.: 185392 D	82+40	Bal	FSZ	57,4	Útátjáró
Zománc u. 2., hrsz.: 185392 É	82+40	Bal	FSZ	56,1	Útátjáró
Zománc u. 3., hrsz.: 183772	82+30	Bal	FSZ	57,2	Útátjáró
Zománc utca 1., hrsz.: 183773	82+10	Bal	FSZ	63,8	Útátjáró
Dunaharaszti					
Baross u. 16., hrsz.: 4036	146+40	Jobb	FSZ	-	Útátjáró
			1.EM.	55,5	Útátjáró

Cím vagy helyrajzi szám	Szelvény	Oldal	Érintett szintek	Éjszakai zajszint (dB)	Megjegyzés
Baross u. 30., hrsz.: 4451	142+00	Jobb	FSZ	57	Útátjáró
Határ út 5., hrsz.: 3466/4 (ÉNY)	140+00	Bal	FSZ	57,2	Útátjáró
			1.EM.	58,2	Útátjáró
Határ út 5., hrsz.: 3466/4 (ÉK)	140+00	Bal	FSZ	55,4	Útátjáró
			1.EM.	56,2	Útátjáró
hrsz.: 1412/1	166+50	Bal	FSZ	56	Útátjáró
			1.EM.	57,1	Útátjáró
hrsz.: 3468/1	140+00	Bal	FSZ	57,2	Útátjáró
			1.EM.	58,1	Útátjáró
			2.EM.	59,3	Útátjáró
hrsz.: 587/15 (DK)	160+80	Jobb	FSZ	55,4	Útátjáró
hrsz.: 587/15 (ÉK)	160+80	Jobb	FSZ	55,8	Útátjáró
hrsz.: 587/19 (DK1)	160+60	Jobb	FSZ	59,6	Útátjáró
	160+60	Jobb	1.EM.	61,6	Útátjáró
hrsz.: 587/19 (DK2)	160+50	Jobb	FSZ	58,9	Útátjáró
	160+50	Jobb	1.EM.	59,7	Útátjáró
hrsz.: 587/19 (ÉK)	160+60	Jobb	FSZ	59,6	Útátjáró
	160+60	Jobb	1.EM.	61,1	Útátjáró
hrsz.: 587/19 (ÉK1)	160+50	Jobb	FSZ	56,5	Útátjáró
			1.EM.	57,1	Útátjáró
hrsz.: 587/19 (ÉK2)	160+50	Jobb	FSZ	58,4	Útátjáró
			1.EM.	59,4	Útátjáró
Kandó Kálmán u. 13., hrsz.: 3323 (ÉNY1)	145+90	Bal	FSZ	56,9	Útátjáró
Kandó Kálmán u. 13., hrsz.: 3323 (DNY)	145+95	Bal	FSZ	59,2	Útátjáró
			1.EM.	61,8	
Kandó Kálmán u. 13., hrsz.: 3323 (ÉNY2)	145+95	Bal	FSZ	61,4	Útátjáró
			1.EM.	63,4	

Cím vagy helyrajzi szám	Szelvény	Oldal	Érintett szintek	Éjszakai zajszint (dB)	Megjegyzés
Kandó Kálmán u. 25., hrsz.: 3464	142+00	Bal	FSZ	55,7	Útátjáró
Kőrösi Csoma Sándor u. 28., hrsz.: 4517/39	139+70	Jobb	FSZ	-	Útátjáró
			1.EM.	56,7	Útátjáró
			2.EM.	58,2	Útátjáró
Lehman Kapitány u. 1., hrsz.: 1377/7 (É)	166+70	Bal	1.EM.	-	Útátjáró
			2.EM.	55	Útátjáró
Lehman Kapitány u. 1., hrsz.: 1377/7 (NY)	166+75	Bal	1.EM.	55	Útátjáró
	166+75	Bal	2.EM.	56,5	Útátjáró
Magyar u. 103., hrsz.: 1121	166+60	Jobb	FSZ	-	Útátjáró
			1.EM.	55,6	Útátjáró
Magyar u. 107., hrsz.: 1116/1 (DK)	166+70	Jobb	FSZ	59,1	Útátjáró
Magyar u. 107., hrsz.: 1116/1 (ÉK)	166+70	Jobb	FSZ	58,8	Útátjáró
Magyar u. 92., hrsz.: 1113 (D)	166+40	Jobb	FSZ	56,1	Útátjáró
			1.EM.	57,9	Útátjáró
Magyar u. 92., hrsz.: 1113 (DK)	166+40	Jobb	FSZ	-	Útátjáró
			1.EM.	56,4	Útátjáró
Magyar u. 94., hrsz.: 1114/1	166+40	Jobb	FSZ	57,7	Útátjáró
Rákóczi Ferenc u. 2., hrsz.: 3326 (DNY)	146+10	Jobb	FSZ	55,6	Útátjáró
	146+10	Jobb	1.EM.	56,9	Útátjáró
Rákóczi Ferenc u. 2., hrsz.: 3326 (ÉNY)	146+10	Jobb	1.EM.	57,5	Útátjáró
Taksony					
Kölcsey Ferenc u. 2., hrsz.: 1020/1	184+70	Jobb	FSZ	-	Útátjáró
	184+70	Jobb	1.EM.	55,7	Útátjáró
Szent Imre út 180., hrsz.: 1527	195+10	Jobb	FSZ	58,5	Útátjáró
Dunavarsány					
hrs.: 1406	233+60	Jobb	FSZ	58	Útátjáró
hrs.: 15/1	233+60	Bal	FSZ	59,3	Útátjáró

Cím vagy helyrajzi szám	Szelvény	Oldal	Érintett szintek	Éjszakai zajszint (dB)	Megjegyzés
hrsz.: 16/1	233+80	Bal	FSZ	55,9	Útátjáró
			1.EM.	57,7	Útátjáró
hrsz.: 16/2	233+90	Bal	FSZ	55,3	Útátjáró
hrsz.: 1639	239+70	Jobb	FSZ	57,5	Útátjáró
			1.EM.	59,2	Útátjáró
hrsz.: 1642/9 (DK)	240+00	Jobb	FSZ	59,7	Útátjáró
			1.EM.	61,3	Útátjáró
hrsz.: 1642/9 (DK2)	240+00	Jobb	FSZ	58,1	Útátjáró
			1.EM.	59,7	Útátjáró
Kiskunlacháza					
Vasút út, hrsz.: 0608/2	345+00	Bal	FSZ	58,4	Útátjáró
Kunszentmiklós					
Móra Ferenc u. 2/a, hrsz.: 2484	529+70	Bal	FSZ	54,9	Útátjáró
Szabadszállás					
Solti u. 1., hrsz.: 03/2	722+80	Bal	FSZ	59,5	Útátjáró
Dömsöd					
hrsz.:04457/5	430+00	jobb	Fsz.	55,4	P+R parkoló miatt nem fér el a fal
Csengőd					
Petőfi Sándor u. 2., hrsz.: 866	906+05	Jobb	FSZ	56,7	Útátjáró
hrsz.: 0434/3	906+05	Bal	FSZ	56,8	Útátjáró
hrsz.:093/154	905+80	Bal	FSZ	56,5	Útátjáró
Kossuth Lajos u. 28., hrsz.: 675 (D)	905+90	Jobb	FSZ	55,4	Útátjáró
			1.EM.	56,3	Útátjáró
Kossuth Lajos u. 28., hrsz.: 675 (K)	905+90	Jobb	FSZ	55,9	Útátjáró
Kiskőrös					
Bánffy u. 2., hrsz.: 1764 (DNY)	999+90	Bal	FSZ	59,8	Útátjáró
			1.EM.	61,7	Útátjáró

Cím vagy helyrajzi szám	Szelvény	Oldal	Érintett szintek	Éjszakai zajszint (dB)	Megjegyzés
Bánffy u. 2., hrsz.: 1764 (DNY2)	999+95	Bal	FSZ	55,6	Útátjáró
			1.EM.	57,5	Útátjáró
Bánffy u. 2., hrsz.: 1764 (ÉNY)	999+80	Bal	FSZ	58,5	Útátjáró
			1.EM.	60,2	Útátjáró
Madách Imre u. 50, hrsz.: 1097/55	991+80	Jobb	FSZ	54,8	Útátjáró
			1.EM.	56	Útátjáró
Kelebia					
hrs.:0375/8	1508+10	bal	FSZ	57,7	Útátjáró
Ady Endre u., hrsz.: 407/2	1559+00	jobb	FSZ	55,4	Állomás
		Jobb	1.EM.	56,6	Állomás
Ady Endre u., hrsz.: 408	1558+36	jobb	FSZ	55,1	Állomás
		Jobb	1.EM.	56,2	Állomás
Ady Endre u., hrsz.: 412	1558+00	jobb	FSZ	57,2	Állomás
Ady Endre u. 84., hrsz.: 415	1557+35	Jobb	FSZ	55,1	Állomás
Ady Endre u., hrsz.: 377	1561+80	jobb	FSZ	56,5	Rakodó
Ady Endre u., hrsz.: 350	1564+50	jobb	FSZ	56,5	Rakodó
Ady Endre u., hrsz.: 349/7	1564+50	jobb	FSZ	57,3	Rakodó
Ady Endre u., hrsz.: 047/26	1568+20	jobb	FSZ	56,0	Rakodó
Ady Endre u., hrsz.: 333/5	1569+00	jobb	1.EM.	56,3	Állomás
Ady Endre u., hrsz.: 333/5			FSZ	-	
Ady Endre u., hrsz.: 333/5			1.EM.	55,9	Állomás
Ady Endre u., hrsz.: 397	1560+00	jobb	FSZ	-	
		jobb	1.EM.	57,2	Rakodó
		jobb	FSZ	-	
		jobb	1.EM.	57,1	Rakodó
Ady Endre u., hrsz.: 398	1559+80	jobb	FSZ	-	
		jobb	1.EM.	58,0	Rakodó

Cím vagy helyrajzi szám	Szelvény	Oldal	Érintett szintek	Éjszakai zajszint (dB)	Megjegyzés
Ady Endre u., hrsz.: 406	1559+10	jobb	FSZ	-	
		jobb	1.EM.	56,7	Állomás terület
József Attila u., hrsz.: 294/1		bal	FSZ	-	
			1.EM.	56,8	Állomás terület
József Attila u., hrsz.: 297	1556+00	bal	FSZ	-	
		bal	1.EM.	60,2	Állomás terület
József Attila u., hrsz.: 308	1558+00	bal	1.EM.	60,5	Állomás terület
Kossuth Lajos u., hrsz.: 074/3	1578+30	bal	FSZ	56,5	Útátjáró

A passzív akusztikai védelem tervezését, illetőleg az ehhez szükséges részletes építészeti, akusztika felmérését, fenti adatok ismeretében egy későbbi tervfázisban végzik el.

A vasúti megállók és állomások utastájékoztató rendszerét úgy építik ki, hogy képes legyen éjszakai hangerőre való átkapcsolásra, a lakossági panaszok elkerülése érdekében.

Az állomások és megállók szűkebb környezetében elhelyezkedő lakóingatlanok esetén a hangszórókat úgy tervezik meg, és úgy építik ki, hogy zavaró környezeti zajterhelést ne okozhassanak.

A benyújtott dokumentáció szerint a P+R parkolókhöz köthető közlekedésből és a vasúti közlekedésből eredő zajhatás, az előzőekben foglalt zajvédelmi intézkedésekkel a legközelebbi zajtól védendő épületeknél határérték alatt lesz.

Rezgésvédelem az üzemelés során

A benyújtott dokumentáció alapján a jelenlegi állapotban, a vasúti közlekedésből eredő rezgésterhelés több ponton meghaladja a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM rendelet 5. számú melléklete szerinti határértékeket. A felújított pálya dinamikai terhelés szempontjából várhatóan jobb tulajdonságokkal rendelkezik, azonban a megnövekedett forgalom és a távlati számítások alapján a vasúti pálya mellett növekedni fog a rezgésterhelés, ezért rezgéscsökkentő intézkedéseket kell végrehajtani.

A rezgéscsökkentésre az ún. keresztaljrapucscs beépítése javasolt az alábbi szakaszokon:

Település	Kezdőpont (hm)	Végpont (hm)	Hossz (m)
Bp., XXIII. kerület	75+00	85+50	1050
	94+50	97+00	250
	103+50	108+00	450
	110+00	115+30	530
	124+00	126+00	200
Dunaharaszti	135+00	137+40	240
	139+50	147+30	780

Település	Kezdőpont (hm)	Végpont (hm)	Hossz (m)
	147+30	155+50	820
	155+50	156+70	120
	156+70	158+70	200
	160+50	170+50	1000
Taksony	194+60	199+00	440
Dunavarsány	225+50	233+00	750
	233+00	244+30	1130
Délegyháza	261+50	269+00	750
Kiskunlacháza	334+20	335+50	120
	340+40	345+40	500
Kunszentmiklós	528+00	545+00	1700
Szabadszállás	699+70	700+70	100
	707+60	708+60	100
	717+80	723+40	560
Fülöpszállás	769+00	773+60	460
	773+60	774+60	100
	774+60	777+80	320
Csengőd	894+50	906+60	1210
Kiskőrös	991+00	996+50	550
	999+50	1004+50	500
Soltvadkert	1076+90	1078+60	170
	1082+40	1092+70	1030
	1092+70	1097+20	450
	1097+20	1099+70	250
	1099+70	1100+80	110
	1101+50	1103+50	200
Soltvadkert-Selymes	1132+00	1136+50	450
Kiskunhalas	1249+50	1256+50	700

Település	Kezdőpont (hm)	Végpont (hm)	Hossz (m)
	1260+90	1267+20	630
	1272+00	1277+00	500
	1277+00	1281+00	400
	1281+00	1282+50	150
	1282+50	1285+00	250
	1285+50	1286+50	100
Kelebia	1531+20	1532+70	150
	1539+00	1540+00	100
	1540+00	1543+50	350
	1543+50	1555+50	1200
	1555+50	1578+70	2320

Azokon a pontokon, ahol a keresztaljpapucs beépítésével sem csökkenthető a rezgésterhelés határérték alá, ott a dokumentáció az ingatlanok kisajátítását javasolja.

Kisajátítással érintett ingatlanok:

Település	Javasolt kisajátítás vagy funkcióváltás (hrs.)
Bp., XXIII. kerület	184527, 184540, 184670, 184671, 184686, 184692/2, 184702, 184705, 185355, 185362-185366, 196394/2
Dunaharaszti	1416/4, 845
Szabadszállás	0164/2, 057/32
Soltvadkert	0313/6

Levegőtisztaság-védelem

Hatásterület

Építés közvetlen hatásterülete

Levegővédelmi szempontból az építés során a legnagyobb hatásterületi lehatárolást a bontás és építés alatti durva földmunkák felületi porterhelésének hatása jelenti. A bontás és építés alatt a levegőterheltség hatásterületét a durva földmunkák felületi porterhelésének nagyságából és a munkagépek károsanyag-kibocsátásából számították a terjedési törvényszerűségek alapján. Átlagos meteorológiai körülmények között a felületi porterhelés (szálló por (PM₁₀)) közvetlen hatásterülete a P+R parkolók esetében 114 m, míg a vasút átépítése tekintetében 240 m. A szállítási útvonalakon a tehergépkocsik kipufogógázának többletterhelésénél a közvetlen hatásterület 15 m (NO₂) 3 t/gk/óra elhaladással számolva. A közvetlen hatásterületen belül védendő épületek találhatók.

Üzemelés közvetlen hatásterülete

Az üzemelés alatt a levegőterheltség hatásterületét a vasútnak a dízelvontatással érintett szakaszából, illetve a tervezett P+R parkolók forgalmából származó károsanyag-kibocsátás adja a terjedési törvényszerűségek alapján. A nyomvonal hatásterületének nagysága 4,5 m, amely a vasút üzemi területén belül található. A P+R parkolók közvetlen hatásterülete férőhelyszám alapján 2-12 m között határozható le. A közvetlen hatásterület védendő épületet nem érint.

Parkolók férőhelyszáma és hely	Hatásterület távolsága (m)
10 férőhely (Soroksár, Dunaharaszti, Dunavarsány, Pirtó, Soltszentimre)	2
15 férőhely (Balotaszállás, Kisszállás)	4
20 férőhely (Kiskőrös, Soltvadkert)	4,5
30 férőhely (Délegyháza, Szabadszállás, Fülöpszállás, Csengőd)	5
40 férőhely (Dömsöd, Kelebia)	7
100 férőhely (Kiskunhalas)	12

Építés és üzemelés közvetett hatásterülete

Építés alatt a közvetett hatásterület részét képezhetik a szállítási útvonalak azon burkolt szakaszai, ahol 20 %-ot meghaladó forgalomváltozás várható, a burkolatlan utak, valamint a depóniák, anyagnyerő helyek és üzemi területek környezete.

A burkolt utak jelenlegi forgalmában a szállítás forgalom 20 %-ot meghaladó forgalomváltozást várhatóan nem okoz, így ezek nem képezik a közvetett hatásterület részét. Közvetett hatásterületnek tekinthető a vasúti pálya alépítményének még le nem burkolt szakasza, melyen a szállítójárművek közlekedhetnek, valamint a burkolatlan utak, melyet a tehergépkocsik szállítási útvonalként használhatnak. Tárgyi beruházás során üzemelés alatt közvetett hatásterülettel nem kell számolni.

Építés hatása

Az építés során a P+R parkoló alapozásából, valamint a vasút átépítéséhez tartozó földmunkákból származtatható a legnagyobb porterhelés. A felsővezetéki munkálatok, a párhuzamos utak és az útátjárók felújítása várhatóan a vasút átépítésével együtt fog történni, mely során a vasúttal kapcsolatos építési munkák porterhelése lesz a mértékadó. Az építés alatti levegőterhelés kapcsán a következő porterhelő forrásokkal kell számolni:

- Felületi légszennyezés – durva földmunka porszennyezése
- Az építési területen a munkagépek kipufogógázából származó levegőterhelés
- Szállításból származó porterhelés

Az építés alatt a légszennyezettség szempontjából a legfontosabb emisszió forrásnak a durva földmunka tekinthető. Az építési munkák során a környezet porterhelésének átmeneti növekedésével kell számolni, mivel a területfoglalás, tereprendezés, alépítmény kialakítása, alapozási és egyéb földmozgatással járó munkálatok ideiglenes kiporzással, légszennyezéssel járnak. Ennek mértéke nehezen becsülhető, és jelentősen befolyásolják a talaj pillanatnyi tulajdonságai (szerkezete, nedvessége), valamint a mindenkori meteorológiai viszonyok. Az anyag-nyerőhelyeken kibányászott homokot, kavicsot deponálás nélkül, bányanedves állapotban rakodják és szállítják. A földmunkák során földműépítés történik és ennek során a felhasznált (föld) anyagok porterhelésével lehet számolni.

A tervezett fejlesztés kivitelezésének levegőterhelése ideiglenes, és mivel vonalas létesítményről van szó, egy-egy szakaszt csak viszonylag rövid ideig terhel a legnagyobb porterheléssel járó munkafázis, így a károsító hatás tényleges megjelenésének vélhetően csekély a kockázata.

Légszennyező anyag kibocsátással jár a felületi porterhelésen túl a munkagépek működése. A felhasznált munkagépek száma, teljesítménye, területi mozgása, műszaki állapota határozza meg a légszennyezés mértékét. Jelen esetben szükség lehet többek között kotrógépekre, szállítójárművekre,

hengerre, homlokrakodóra, illetve gréderre. Kipufogógázuk jellemzően szén-monoxidot, nitrogén-oxidokat, szálló port tartalmaz.

Légszennyező anyag nem csak a felületi porterhelés és a munkagépek, hanem a szállítójárművek forgalma miatt is kibocsátásra kerül. A környezeti hatástanulmányban foglaltak alapján a szállítójárművek kipufogógáz eredetű levegőterhelése elhanyagolható mértékű. A járművek által okozott porterhelés úgy az aszfaltozott utakon, mint a burkolatlan utakon előfordul. Az építőanyagok beszállítása jelentős részben (pl. zúzottkő) vasúton fog megtörténni. Az egyéb szállítások lebonyolításához a környék viszonylag alacsony forgalmú közútjait fogják igénybe venni. A burkolt utak jelenlegi forgalmában a szállítás forgalma 20 %-ot meghaladó forgalomváltozást várhatóan nem okoz, így nem képezik a közvetett hatásterület részét. Közvetett hatásterületnek tekinthető a vasúti pálya alépítményének még le nem burkolt szakasza, melyen a szállítójárművek közlekedhetnek, valamint a burkolatlan utak, melyet a tehergépkocsik szállítási útvonalként használhatnak. Jelenleg organizáció még nem áll rendelkezésre, így a szállítási útvonalak sem ismertek. A korábbi tapasztalatok alapján a szállítási útvonalakon várhatóan 3 t/gk/óra szállítással lehet számolni. A szállítási útvonalak tengelyétől 10 m-es referencia távolságban, a dokumentációban szereplő immisszió értékek alapján megállapítható, hogy a vizsgált komponensek tekintetében (CO, NO₂ és PM₁₀) elhanyagolható mértékű többletterhelést jelentenek a szállítójárművek kibocsátásai. A kivitelezési munkákhoz kapcsolódóan burkolatlan utakon vagy egyéb területeken való szállítás okozhat porfelverődést.

A létesítés során a legközelebbi védendő épület távolsága vasútépítés vonatkozásában 15 m (Dunavarsány, Epres utca 3.), míg a tervezett P+R parkolók esetében az alábbiak szerint alakul:

Település	Férőhely (db)	Legközelebbi védendő épület	Távolság (m)
Soroksár	10	Bp. Soroksár, Sürgöny u. 13. hrsz.: 185626	66
Dunaharaszti alsó	10	Dunaharaszti, Máv Alsó u. 6 hrsz.: 1377/8	18
Dunavarsány	10	Dunavarsány, Vasút sor 18. hrsz.: 1640	20
Délegyháza	30	Délegyháza, Rákóczi u. hrsz.: 205	25
Dömsöd	40	Dömsöd, hrsz.: 0447/5	116
Szabadszállás	30	Szabadszállás, Bem József u. 1. hrsz.: 257	120
Fülöpszállás	30	Fülöpszállás, Kinizsi u. 8. hrsz.: 464	140
Soltszentimre	10	200 m-en belül nincs védendő	
Csengőd	30	Csengőd, Kossuth Lajos u. 10. hrsz.: 640	18
Kiskőrös	20	Kiskőrös, Mészáros Lőrinc utca 81. hrsz.: 2378	35
Soltvadkert	20	Soltvadkert, Alsócsábor út hrsz.: 0345/3.a	34
Pirtó szőlők	10	Pirtó, hrsz.: 093/11	127
Kiskunhalas	100	Kiskunhalas, Kossuth u. 70. hrsz.: 4727	65
Balotaszállás	15	Balotaszállás, Ady Endre u. 2. hrsz.: 18/11	30
Kiszállás	15	200 m-en belül nincs védendő	
Kelebia	40	Kelebia, Ady Endre u. 172. hrsz.: 396	23

Az elvégzett számítások alapján az építés alatti fázisban a P+R parkolók és a vasút építése esetén a legközelebbi védendő épületek távolságában a porterhelés meghaladja a szálló por (PM_{10}) 24 órás egészségügyi határértéket. Fontos azonban kiemelni, hogy a környezeti hatástanulmány kiegészítése szerint a számítás a legrosszabb környezeti körülményekre történt, száraz időjárási viszonyokat, valamint a védelmi intézkedések hiányát figyelembe véve. *A dokumentációban foglaltak alapján a javasolt védelmi intézkedések maradéktalan betartásával a legközelebbi védendő épületek távolságában is biztosítható a szálló por (PM_{10}) 24 órás egészségügyi határérték alatti levegőterheltségi szint.*

A környezeti hatástanulmányban leírtak szerint elsősorban Soroksár, Dunaharaszti és Dunavarsány településeken számos lakóépület található jelenleg is a vasút tengelyétől 25 m-en belül, mely lakóépületek a fejlesztés megvalósulása után is 25 m távolságon belül maradnak. Jelen projekt esetében azonban nem új létesítmény építése tervezett, hanem a meglévő vasútvonal rekonstrukciója és fejlesztése. A vasútvonal jelenleg is villamosított és a fejlesztést követően is az marad. A dízelvontatás részaránya elenyésző, mely a fejlesztést követően jelentősen csökken, az abból származó levegőterhelés elhanyagolható mértékű levegőterhelést jelent a környezet számára.

Jelenlegi állapot (2020)

A jelenlegi vasúti forgalom (dízelüzem) – Kiskunhalas (kiz.) - Balotaszállás elágazás (kiz.) szakaszon – immisziós értékei alapján megállapítható, hogy az összes vizsgált komponensre teljesül az órás (CO és NO_2) és 24 órás (PM_{10}) egészségügyi határérték már 10 méteres referencia távolságban. A legközelebbi lakóépület a nyomvonal tengelyétől 17 m-re található (Kiskunhalas, Gyp u. 9.). A vasútvonal már jelenleg is villamosított, a dízelvontatás elenyésző mértékű. A vasúti forgalomból származó légszennyezés elhanyagolható, a vonatok közlekedésével keltett menetszél által generált porterhelés a vasúti területen belül jelentkezik. A távlatban tervezett P+R parkolók helyének jelenlegi funkciója többségében beépítetlen zöldterület, illetve meglévő parkoló. A 10-30 férőhelyes parkolók kibocsátásából származó levegőterheltség már 10 m-es referencia távolságban elhanyagolható mértékű.

Üzemelés hatása

Referencia állapot (beruházás nem valósul meg)

A jelenlegi állapothoz képest a referencia állapotban a nagy időtáv (+15 év) miatt a dízel motorkocsik korszerűsödésével lehet számolni. A javuló műszaki állapotnak köszönhetően alacsonyabb kibocsátási értékek – NO_2 és PM_{10} esetében egy nagyságrenddel alacsonyabb immiszió értékek a jelenlegi állapothoz képest – várhatók. A referencia vasúti forgalom – Kiskunhalas (kiz.) - Balotaszállás elágazás (kiz.) szakaszon – immisziós értékei alapján megállapítható, hogy az összes vizsgált komponensre teljesül az órás (CO és NO_2) és 24 órás (PM_{10}) egészségügyi határérték már 10 méteres referencia távolságban. A legközelebbi lakóépület a nyomvonal tengelyétől 17 m-re található (Kiskunhalas, Gyp u. 9.). A vonatok közlekedésével keltett menetszél által generált porterhelés – a jelenlegi állapottal megegyezően – a vasúti területen belül fog jelentkezni. A tervezett P+R parkoló helyének funkciója a jelenlegi állapottal megegyező. Azokban az esetekben, ahol a tervezési területen jelenleg is parkoló üzemel a nagy időtáv (+15 év) alatt bekövetkező gépjármű korszerűsödés miatt a parkolók üzemeltetéséből származó károsanyag-kibocsátás is kisebb lesz. Mivel a tervezett útépitési fejlesztések forgalomvonzó hatással nem járnak, így a referencia állapotban a közút esetén a természetes forgalomnövekedéstől várható levegőterhelés közel megegyezik a tervezés megvalósulása esetén várható levegőterheléssel.

Távlati állapot (beruházás megvalósul)

A távlati állapotban a Kiskunhalas - Balotaszállás szakaszon a referencia állapothoz hasonló mértékű immiszió értékekkel lehet számolni. A legközelebbi lakóépület a nyomvonal tengelyétől 17 m-re található (Kiskunhalas, Gyp u. 9.). A Fülöpszállás - Kiskörös szakaszon várhatóan közlekednek BZMOT típusú motorvonatok, melyek közlekedéséből származó károsanyag kibocsátás a legközelebbi védendő épület távolságában (Csengőd, Tompa Mihály utca 28.: 33 m) elhanyagolható mértékű. Az összes vizsgált komponensre teljesül az órás (CO és NO_2) és 24 órás (PM_{10}) egészségügyi határérték már 10 méteres referencia távolságban. A teljes nyomvonalat tekintve a vasútvonalon a 160 km/h sebességre történő fejlesztés a cél, mely továbbra is villamosított marad. Ennek következtében – amennyiben poros az ágyazat – kismértékben juthat por a levegőbe. Fékezéskor a súrlódás következtében a féktuskókból por kerülhet a környezetbe, amely a képződés helyéhez közel kiülepszik. A por levegőbe kerülése már jelenleg is fennáll és várhatóan továbbra sem lesz érzékelhető mértékű. A

dízelvontatás továbbra is elenyésző marad, jelenlegi állapothoz képest részaránya csökken a villamosvontatással összevetve. A dízelvontatásból származó károsanyag-kibocsátás tervezett állapotban is elhanyagolható mértékű levegőterhelést okoz. A dokumentációban szereplő immisszió értékek alapján megállapítható, hogy az összes tervezett parkolóból származó károsanyag-kibocsátás elhanyagolható mértékű levegőterhelést jelent a legközelebbi lakóépületek távolságában, az órás (NO_2 és CO) és 24 órás (PM_{10}) egészségügyi határértékek minden vizsgált komponens esetében nagy biztonsággal teljesülnek. A beruházás keretében a vasútvonalat keresztező, meglévő útátjárók is átépítésre kerülnek. A vizsgált szakaszon nem bővül a közúti hálózat, új út és új vasúti átjáró nem létesül, ezért a természetes forgalomfejlődésen túl más forgalomnövekedést befolyásoló tényező nem lesz.

Védelmi intézkedések

Az anyagnyerő helyeket, depóterületeket a nyomvonalhoz közelebb választják meg és a szállítási útvonalakat amennyire lehet, a lakott területek elkerülésével jelölik ki. Az építéshez használt gépek és berendezések telephelyeit a nyomvonalhoz minél közelebb, a lakott területektől lehetőség szerint távol alakítják ki, és kerülnek a főleges mozgásokat a környező utakon. A kivitelezés során felhasznált anyagok szállítását zárt konténerben vagy a kiporzást és kiszóródást megakadályozó ideiglenes takarású konténerben, vagy e feltételeket biztosító célgéppel, szállítójárművel, levegőterhelést kizáró módon végzik. A munkagépek és a szállítójárművek megfelelnek a hatályos jogszabályokban előírt levegővédelmi követelményeknek. A munkagépek felesleges üresjáratát kerülik. A munkagépek és a szállító gépjárművek kibocsátási határérték alatti emissziójának biztosítása érdekében a gépjárműveket rendszeresen karbantartják. A szabadban végzett anyagátvitelt úgy alakítják ki, hogy abból a lehető legkevesebb légszennyezőanyag kerüljön a környezetbe (takarással, száraz időben locsolással). Rakodás során megfelelő intézkedés megtételével gondoskodnak arról, hogy a mozgatott anyag levegőterhelést ne okozzon. A földműveket száraz időben megfelelő időközönként locsolják. A megépített szakaszoknál a rézsűket minél hamarabb füvesítik, és növénytelepítést végeznek a kiporzás csökkentése céljából. Azok a burkolattal el nem látott szállítási útvonalakat kerülik, melyek lakott területek környezetében helyezkednek el. Amennyiben ez elkerülhetetlen a nyomvonalat (aszályos időben kiemelten) rendszeresen locsolják. A burkolattal ellátott szállítással igénybevetett utakat rendszeresen takarítják. A földmoozgatást- és szállítást földnedves állapotban végzik.

Monitoring vizsgálat

Levegőminőségi monitoring pontokat (Dunavarsány, Epres utca 3., Dunaharaszti, Máv Alsó u. 6., Dunavarsány, Vasút sor 18.) a tervezett fejlesztéshez legközelebb eső lakóterület mentén jelölik ki, az építési fázisban bekövetkező levegőminőség változások nyomon követésére porterhelés tekintetében. A légszennyezettség vizsgálatot építés alatt végzik. A vizsgálandó komponens a szálló por (PM_{10}), a mintavétel gyakorisága 1x1 hetes folyamatos mérés helyszínenként. A monitoring tervet a területileg illetékes környezetvédelmi hatóság részére benyújtják, amely csak a hatóság elfogadását követően végezhető.

Felhagyás hatása

A felhagyás keretein belül a bontási munkálatok során az építés alatti levegőterheléshez hasonló mértékű levegőterheltség várható. Ennek kedvezőtlen hatása csak átmenetileg lesz érzékelhető és az építés idejére vonatkozó intézkedések betartásával a kedvezőtlen hatások jelentős mértékben csökkenthetők. Ez a többletterhelés elsősorban a munkagépek kipufogó gázaiból, a durva földmunkákból (pl. rekultivációhoz szükségessé váló tereprendezés), valamint a szállítójárművek által felvert porból származtatható. A felhagyás levegőre gyakorolt hatása átmeneti, az egészséget károsító hatás megjelenésének vélhetően csekély a kockázata.

Éghajlatváltozás

A dokumentáció vizsgálja a tevékenység és az éghajlatváltozás kapcsolatát. Jelen beruházás érzékenysége magas a felszíni levegő átlaghőmérsékletének lassú növekedésével, a hőségnapok számának növekedésével (napi maximum ≥ 30 °C), valamint a hőkullámos napok számának növekedésével (napi középhőmérséklet > 25 °C) szemben.

A tervezett beruházás által érintett vasútvonalszakasznak és kapcsolódó létesítményeinek elsősorban az alábbi tényezők szempontjából magas a kitétsége a XXI. század közepéig tartó (2021–2050) időszakra vonatkozóan:

- Soroksár–Kunszentmiklós–Tass szakasz: aszályos időszakok hosszának növekedése.
- Kunszentmiklós–Tass–Kiskunhalas szakasz: hóhullámos napok számának növekedése, belvíz kialakulásának gyakoriságának növekedése, aszályos időszakok hosszának növekedése.
- Kiskunhalas–Kelebia szakasz: hőségnapok számának növekedése, hóhullámos napok számának növekedése, megnövekedett UV-sugárzás, csökkent felhőképződés, aszályos időszakok hosszának növekedése.

A projekt mindhárom vizsgált szakaszon a felszíni levegő átlaghőmérsékletének lassú növekedésével, a hőségnapok számának növekedésével, valamint a hóhullámos napok számának növekedésével szemben tekinthető sérülékenynek. Ezen felül a tervezett beruházás a Kiskunhalas–Kelebia szakaszon a megnövekedett UV-sugárzás és csökkent felhőképződés vonatkozásában is fokozott sérülékenységet mutat.

A dokumentációban alkalmazott kockázatértékelés alapján kiemelten kezelendő kockázatok és következmények a vasút esetében a sínek kivetődése, megnövekedett dilatációs mozgások, valamint a vezetékek megnyúlása, szakadása, áramszedőtörés. További, másodlagos hatások is előfordulhatnak, amelyek vélhetően kisebb kockázatot jelentő következményekkel járnak: acél tartóelemek élettartamának rövidülése, öregedésének felgyorsulása, földmű teherbírásának csökkenése, közlekedésbiztonság romlása, közlekedési szolgáltatásban fellépő üzemzavar. A kapcsolódó közúti létesítmények esetében kiemelten kezelendő kockázatokkal nem kell számolni. Másodlagos hatások viszont előfordulhatnak, így figyelembe veendő, de kisebb kockázatot jelentő következmények: az útburkolat élettartamának rövidülése, öregedésének felgyorsulása, az útpálya beszakadása, illetve az alacsonyan fekvő útszakaszok elöntése.

Adaptációs javaslatként kiemelhető az aszfaltkeverék receptúrájának gondos megválasztása, a kopóréteg megfelelő tervezése, a szükséges vízvezetés biztosítása, valamint a növénytelepítés elősegítése.

A tervezett műszaki infrastruktúra önmagában nem jár üvegházhatású gáz kibocsátásával. Üvegházhatású gáz kibocsátását a kivitelezési munkák, illetve a vasúti dízelvontatás okoznak. A kivitelezés kibocsátása átmeneti. A vizsgált vasútvonal alapvetően villamosított, a dízelvontatás továbbra is elenyésző marad, a jelenlegi állapothoz képest részaránya csökken a villamos vontatással összevetve. Ebből adódóan az üzemelés CO₂ kibocsátása a teljes szakaszon nagyon kismértékűnek tekinthető. A vasúti dízelvontatásból (személyszállítás és tehervontatás együttesen) származó éves CO₂ kibocsátás a teljes szakaszon referencia állapotban 216,6 t CO₂/év, míg a távlat vele állapotban 381,3 t CO₂/év. A távlati állapotra a CO₂ kibocsátást a várható forgalmi átrendeződés hatása nélkül határozták meg. A beruházás hatására viszont jelentős forgalmi átrendeződés valószínűsíthető, az áruszállítás egy része átkerül a közútról a vasútra. Amennyiben a közúti forgalom (teherszállítás) várható, jelentős mértékű csökkenése is figyelembe vételre kerül, úgy a vasúti dízelvontatásból származó, kismértékben növekvő CO₂ kibocsátás és a közúti forgalomból származó, nagyobb mértékben csökkenő CO₂ kibocsátás egyenlegeként összességében a beruházás hatására csökkenő CO₂ kibocsátás várható. A tervezett beruházás területfoglalásával várhatóan kismértékben csökkennek a biológiailag aktív kiegyenlítő felületek. A tervezett növénytelepítés mértéke jelenleg még nem ismert, mindazonáltal várhatóan bizonyos mértékben kompenzálja majd azt a negatív hatást, amelyet a területhasználat-változás okoz.

Földtani közeg védelem

Építési, kivitelezési munkák hatása

A vasúti pálya felújítása

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

A vasút korszerűsítés a végleges területfoglalás növekedésével jár, azonban a fejlesztéssel érintett pályaszakasz döntő részén közvetlenül a meglévő vasúti pálya mentén elhelyezkedő területeken, vagyis részben már nem természetes állapotú területeken történik. A létesítmény által véglegesen elfoglalt terület jellemzően a MÁV üzemterületét érinti, azonban az ívkorrekciók, valamint a kapcsolódó létesítmények (pl.: B+R, P+R parkolók) kiépítése során többlet terület igénybevételre számíthat.

Nyíltvonali vágánytengely távolság: 4,20 m, az állomási vágánytengely-távolságok változóak, 5,00 - 14,50 m, megállóknál, forgalmi kitérőknél a vágánytengely távolság 5,0 m. A meglévő vasúti pálya szélessége a nyílt vonali szakaszokon kb. 15 m, a második tervezett vágánnyal együtt a vasúti pálya által igénybevett terület teljes szélessége mintegy 30 m-re növekszik. A meglévő vasúti pálya területén a talaj multifunkcionalitása már jelenleg sem érvényesül, mindössze teherviselő közegként látja el szerepét. Az újonnan kialakított létesítmények építési területén a talaj eredeti, biológiai funkciója megváltozik. Ezeken a helyeken, a jelenlegi természetes állapota megszűnik, a terület infrastrukturális létesítmény része lesz. Ezen felül a bontás és építés alatt szükségessé váló egyéb munkaterületek (pl. anyagrakodás, deponálás, szerelési terek) átmenetileg roncsolt felszín kialakulásával járnak. A kivitelezés időszakában a beruházás során nagy tömegű munkagépek haladnak el, melyek kedvezőtlen mértékű talajtömörödést idézhetnek elő. A talajszerkezet sérülése lerontja a vízgazdálkodási képességet, ezért az építkezés befejezése után a tereprendezési munkálatokat, valamint a talaj rekultiválását elvégzik. A munkagépek tárolására használt telepeken (a telepek helyszíne az organizációs tervben kerül meghatározásra) létrejöhét talajszennyezés, esetlegesen a munkagépek kenőanyag és hidraulika olaj elfolyásából, vagy a veszélyes anyagok tárolásából származó szennyezés, erre vonatkozóan az engedélyes havária tervvel rendelkezik. A munkagépek javítása központi javítóműhelyben, illetve szakszervizben történik. Olajcserét a nehézgépeknél, illetve földmunkagépeknél szakműhelyben végzik.

Villamos felsővezetéki hálózat átépítése

A kivitelezési időszak negatív hatásait az oszlopok területfoglalása és a földmunkák nagyságrendje jelentik. A felsővezeték átépítése és az új építések következtében a beavatkozással érintett nyomvonal szakaszok mentén szállítási és vezetékhúzási tevékenységet fognak végezni kb. 3 méter széles sávban.

A beruházás részét képező parkoló és útépítések

A tervezett beruházás részeként P+R, B+R parkolók építése tervezett az állomásokhoz, megállóhelyekhez kapcsolódóan. A beruházáshoz kapcsolódóan párhuzamos utak kiépítése is tervezett tevékenység. A földmunkák mennyiségét növeli, de nem jelentős mértékben az új gyalogos aluljárók építése. A beruházások kapcsán a talaj minőségi és felületi csökkenése elkerülhetetlen, az útpálya és a kapcsolódó létesítmények által elfoglalt terület az infrastrukturális létesítmény része lesz. A kivitelezés során, a nagytömegű munkagépek következtében a talaj tömörödik. A talaj tömörödés mértékét a munkaterület kiterjedésének csökkentésével lehet minimalizálni. Talajvédelmi szempontból légvezeték, földkábel és gázvezeték kiváltása többlet területfoglalással, földmunkával jár. A távvezetékek átépítése következtében a beavatkozással érintett nyomvonal szakaszok mentén szállítási és vezetékhúzási tevékenységet fognak végezni, ami nyomán taposási kár keletkezik. A kivitelezés során a kialakítandó oszlophelyek mellett nagy tömegű munkagépek elhaladásával, ennek következtében kedvezőtlen mértékű talajtömörödéssel kell számolni. A földkábel és gázvezeték fektetése során a szükséges munkagödröt kialakítják, majd a munkálatok végeztével feltöltik. A beavatkozásnak ez által a vezetékek nyomvonalában van közvetlen hatása a talaj szerkezetére.

Üzemelési és üzemeltetési állapotok hatása

A vasút üzemelése

Mivel meglévő vasútvonal átépítéséről van szó, a vizsgált beruházás megvalósulását követően, az üzemelés időszakában a jelenleg is fennálló hatásokkal számolnak a tervezők. Esetleges szennyezés forrása lehet gondatlan karbantartási tevékenység, az alkalmazott járművek, gépek nem megfelelő műszaki állapota, illetve a nem megfelelő körülmények között gyűjtött, tárolt hulladék, melyek következtében alakulhat ki közvetlen szennyezés, amely a földtani közeg vonatkozásában további környezeti kockázatot hordoz magában. A fentiek nem tekinthetők normál üzem alatt létrejövő hatásoknak. A talaj szennyezése történhet a pályára jutó szénhidrogénektől (olaj), illetve közvetve az esővíz által bemosott szennyeződésekkel.

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

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

Az alkalmazott váltók kenése környezetbarát, könnyen lebomló olajjal történik, így a váltók környezetének szennyeződését kizárják. A megfelelő mennyiségű síkosság-mentesítő oldat használata mellett nem következhet be a környezet értékelhető mértékű terhelése a dokumentum szerint. Mivel a só a növényzetre nézve károsító hatású, környezet- és növényvédelmi szempontból is célszerűnek tartja a dokumentáció a só helyett más, biológiailag lebontható jégolvasztó anyagok használata.

Felsővezeték üzemelése

A karbantartási munkálatokon kívül az üzemelés során a talaj szennyeződésével a felsővezeték esetében nem kell számolni.

A beruházás részét képező parkoló és út üzemelése

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

Az üzemeltetés során a téli síkosság-mentesítés szintén szennyezheti beszivárgás útján a talajt. Az esetlegesen felhalmozódó sómennyiség megváltoztatja a talaj pH értékét és tápanyag összetételét, a talaj szikesedését idézi elő, valamint rossz vízvezetésű talajokon a növényzet károsodását okozhatja. Ennek kockázatát jelentős mértékben csökkenti, hogy e károsító hatás viszonylag rövid ideig, jellemzően az út tengelyétől számított 10-15 m-es sávon belül jelentkezik, az út szélétől távolodva csökkenő koncentrációban. A fentiek kiküszöbölésére az engedélyben előírásra került biológiailag lebontható jégolvasztó anyagok használata.

Hatásviselők

A terület hatásviselői a pálya melletti talajréteg, a talajvíz, adott esetben a rétegvíz is, valamint a vízbázisok.

Hatásterület

A közvetlen hatásterület talaj vonatkozásában a nyomvonal teljes kivitelezési területe, beleértve a csapadékvíz elvezető árkokat és az anyagnyerő és deponáló helyek területét. Ezen a területen belül érheti közvetlen hatás a talajt a kivitelezés stádiumában, és ezen a területen belül érheti közvetlen szennyezés havária esetén az üzemelés időszakában. Jelen beruházás során az új vágány kiépítése, illetve a kapcsolódó létesítmények (pl.: P+R parkolók) kiépítése során lehet többlet terület igénybevételre számítani.

Közvetett hatásnak tekinthetők a felszín alatti vizek és a földtani közeg közvetett szennyezése pl. a haváriából esetlegesen származó talaj-, illetve felszíni vízszennyezés útján.

Felhagyás hatása

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

A vasútvonal és kapcsolódó létesítményeinek megszüntetése nem valószínűsíthető. Esetleges felhagyás esetén megszűnik a forgalom a nyomvonalon és a vasútvonalat, a kapcsolódó műtárgyakat, létesítményeket elbontják, a rekultivációs munkálatokat elvégzik; ennek hatásai hasonlóak az építési fázishoz.

Havária

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

működés esetén a teherárak kiszóródása vagy kiömlése nem következhet be, így a földtani közeg, illetve a felszín alatti víz elszennyeződésének kockázata minimális.

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

Monitoring

Tekintettel arra, hogy a tervezett létesítmény várhatóan negatív hatásokat nem gyakorol a környezeti elemre, így monitoring rendszer kiépítését és rendszeres vizsgálatokat nem terveznek földtani közeg szempontjából.

Táj- és természetvédelem

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

Országos jelentőségű védett természeti területek

Kiskunsági Nemzeti Park – Felső-Kiskunsági puszta terület egysége

hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
	érinti	közvetlen határos	határos			
594+65 – 595+80			+	bal	115	-
595+80 – 599+30	+			bal	350	629
599+30 – 602+47		+		bal	317	-
602+47 – 602+88	+			bal	41	40
Σ					823	669 (0,06 ha)

A tervezett vasúti fejlesztés 391 m hosszú szakaszon, területfoglalás mellett közvetlenül érinti, illetve 432 m hosszú szakaszon határos, vagy közvetlenül határos a Felső-Kiskunsági puszta nemzeti parki területtel. Az érintettség nyomán összesen 669 m² (0,06 ha) területfoglalás várható a jelenlegi információk szerint.

Kiskunsági Nemzeti Park – Felső-Kiskunsági tavak terület egysége

hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
	érinti	közvetlen határos	határos			
*697+80 – 706+19		+	+	jobb	839	-
706+70 – 712+75		+	+	jobb	605	-
*712+75 – 713+50			+	jobb	75	-
713+50 – 715+19			+	jobb	169	-
720+24 – 723+15			+	jobb	291	-

hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
	érinti	közvetlen határos	határos			
723+15 – 768+39	+			mindkét oldal	4524	101190
Σ					6503	101190 (10,11 ha)

* „Kis-rét” elnevezésű fokozottan védett természeti terület

A tervezett vasúti fejlesztés 4524 m hosszú szakaszon, területfoglalás mellett közvetlenül érinti, illetve 1979 m hosszú szakaszon határos, vagy közvetlenül határos a Felső-Kiskunsági tavak nemzeti parki területtel. Az érintettség nyomán összesen 101190 m² (10,11 ha) területfoglalás várható a jelenlegi információk szerint. A tervezett vasúti fejlesztés továbbá 914 m hosszú szakaszon határos, vagy közvetlenül határos a Felső-Kiskunsági tavak nemzeti parki törzsterületen belül található „Kis-rét” elnevezésű fokozottan védett természeti területtel is.

A nevezett területek a *Kiskunsági Nemzeti Park védeltségének fenntartásáról szóló 134/2007. (XII.27.) KvVM rendelet* (továbbiakban: KvVM rendelet) alapján országos jelentőségű védett természeti területnek minősülnek.

A **KvVM rendelet 3. §-a** szerint „a védeltség indoka és célja a kiskunsági táj jellegzetes arculatának és természeti értékeinek, különösen a homokon kialakult formakincsnek, az állóvizeknek, a jellegzetes vegetációtípusok (homokpuszta maradványok és szikes puszták rétjei, lápok, turjánosok, Tisza menti természetes galériaerdők), valamint ezen élőhelyek természetes növény- és állatvilágának, a Kiskunság gazdag madárvilágának megőrzése, a madarak háborítatlan fészkelésének és vonulásának biztosítása, a táj kulturális értékeinek (pl. a hagyományos pusztai állattartás és a jellegzetes tanyai, paraszti életforma emlékeinek) megővése.”

Kiskőrösi turjános Természetvédelmi Terület

hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
	érinti	közvetlen határos	határos			
928+70 – 937+57	+			jobb, mindkét oldal	887	13337
937+57 – 938+00		+	+	bal	43	-
938+00 – 939+45	+			jobb	145	763
939+45 – 940+39		+		jobb	94	-
940+39 – 940+86	+			jobb	47	116
940+86 – 942+15		+	+	jobb	129	-
942+15 – 945+59	+			jobb	344	1577
945+59 – 946+23			+	jobb	64	-
946+23 – 946+73	+			jobb	50	174
946+73 – 947+58			+	jobb	85	-

hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
	érinti	közvetlen határos	határos			
947+58 – 948+66	+			jobb	108	158
948+66 – 949+05			+	jobb	39	-
949+05 – 956+41	+			jobb	736	984
Σ					2771	17109 (1,71 ha)

A tervezett vasúti fejlesztés 2317 m hosszú szakaszon, területfoglalás mellett közvetlenül érinti, illetve 454 m hosszú szakaszon határos a Kiskőrösi turjános Természetvédelmi Területtel. Az érintettség nyomán összesen 17109 m² (1,71 ha) területfoglalás várható a jelenlegi információk alapján.

A nevezett terület a **Kiskőrösi turjános természetvédelmi terület védettségének fenntartásáról szóló 163/2007. (XII.27.) KvVM rendelet** (a továbbiakban: R.) alapján országos jelentőségű védett természeti területnek minősül.

A **R. 3. §-a** szerint a védettség indoka és célja a Kiskunság nyugati peremén fekvő, jó vízellátottságú terület mocsári és lápi növénytakarásainak, fajgazdag állatvilágának, valamint a terület tájképi adottságainak a megóvása.

„Ex lege” védett szikes tó területek

Srsz.	hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
		érinti	közvetlen határos	határos			
1	573+41 – 575+50		+		bal	209	-
1	575+50 – 582+71	+			bal	721	535
1	582+71 – 583+23		+		bal	52	-
1	583+23 – 584+00	+			bal	77	56
1	584+00 – 587+15		+		bal	315	-
9	1164+14 – 1164+28			+	bal	14	-
10	1249+63 – 1251+35	+			bal	172	1590
10	1251+35 – 1256+20		+	+	bal	485	-
Σ					2045	2181 (0,21 ha)	

A tervezett vasúti fejlesztés 970 m hosszú szakaszon, területfoglalás mellett közvetlenül érinti, illetve 1075 m hosszú szakaszon határos „ex lege” szikes tó területtel. Az érintettség nyomán összesen 2181 m² (0,28 ha) területfoglalás várható a jelenlegi információk alapján.

„Ex lege” védett lápterületek

Srsz.	hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
		érinti	közvetlen határos	határos			
2	791+67 – 791+73	+			jobb	6	40
2	791+73 – 792+74		+		jobb	101	-
2	792+74 – 794+00	+			jobb	126	472
3	798+80 – 800+00		+	+	bal	120	-
2	813+00 – 816+70	+			jobb	370	1379
2	821+42 – 821+82	+			jobb	40	17
2	821+82 – 822+42		+		jobb	60	-
3	822+91 – 823+00	+			bal	9	8
3	823+00 – 823+52		+		bal	52	-
3	823+52 – 824+40	+			bal	88	20
3	824+40 – 825+77		+		bal	137	-
3	825+77 – 826+72	+			bal	95	37
3	826+72 – 827+05		+	+	bal	33	-
3	833+17 – 835+21		+	+	bal	204	-
4	850+04 – 866+60	+			mindkét oldal	1656	32413
4	866+60 – 867+70		+	+	jobb	110	-
4	867+70 – 871+82	+			jobb	412	596
5	879+57 – 881+30	+			jobb	173	351
5	881+30 – 881+87		+		jobb	57	-
6	906+30 – 950+81	+			mindkét oldal	4451	95541
7	1010+41 – 1010+50	+			mindkét oldal	9	194
7	1012+62 – 1013+00	+			mindkét oldal	38	544
7	1030+34 – 1030+44			+	bal	10	-
8	1058+36 – 1106+74	+			mindkét oldal	4838	72972
8	1106+74 – 1112+85		+	+	bal	611	-

Srsz.	hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
		érinti	közvetlen határos	határos			
8	1112+85 – 1146+15	+			mindkét oldal	3330	49784
Σ						17136	254368 (25,43 ha)

A tervezett vasúti fejlesztés 15641 m hosszú szakaszon, területfoglalás mellett közvetlenül érinti, illetve 1495 m hosszú szakaszon határos, vagy közvetlenül határos „ex lege” láp területtel. Az érintettség nyomán összesen 254368 m² (25,43 ha) területfoglalás várható a jelenlegi információk alapján.

Az „ex lege” védett szikes tó és lápterületek **a természet védelméről szóló 1996. LIII. törvény** (a továbbiakban: Tvt.) **23. § (2) bekezdésében** foglaltakra tekintettel országos jelentőségű védett természeti területnek minősülnek.

A **Tvt. 23. § (3) bekezdésének e) pontja** alapján a szikes tó olyan természetes vagy természetközeli vizes élőhely, amelynek medrét tartósan vagy időszakosan legalább 600 mg/liter nátrium kation dominanciájú oldott ásványi anyag tartalmú felszíni víz borítja, illetve a területén sziki életközösségek találhatóak.

A **Tvt. 23. § (3) bekezdésének d) pontja da) és db) alpontjai** alapján a láp olyan földterület, amely tartósan, vagy időszakosan víz hatásának kitett, illetőleg amelynek talaja időszakosan vízzel telített, és amelynek jelentős részén lápi életközösség, illetve lápi élő szervezetek találhatóak, vagy talaját változó kifejlődésű tőzegtartalom, illetve tőzegképződési folyamatok jellemzik.

A tervezett beruházás név és sorszám szerint az alábbi „ex lege” védett területeket érinti valamilyen formában:

- 1: Partos-szék (azonosító: K2762)
- 2: Kettős-hegyi láp (azonosító: KN2454; törzskönyv: 1136/EL/14)
- 3: Káposztási turjános és Rekettyés (azonosító: KN3384; törzskönyv: 1175/EL/14)
- 4-5: Csengődi rét (azonosító: KN2383; törzskönyv: 1133/EL/14)
- 6: Szücsi-erdő része (azonosító: KN2220; törzskönyv: 1124/EL/14)
- 7: Névtelen láp Kiskörös (azonosító: KN2059; törzskönyv: 1116/EL/14)
- 8: Névtelen láp Soltvadkert (azonosító: KN1959; törzskönyv: 1109/EL/14)
- 9: Nagy-tó (azonosító: K1825)
- 10: Járás-szék (azonosító: K3362)

Helyi jelentőségű védett természeti területek

A beruházás érinti a **Kiskunhalas Város Önkormányzata Képviselő-Testületének Egyes területek helyi jelentőségű védett természeti területté nyilvánításáról szóló 22/2005. (VI.01.) sz. rendeletének** (a továbbiakban: R.) 1. sz. mellékletének 1. sz. pontjában megjelölt Sóstói Parkerdő területét (Kiskunhalas 6393 hrsz.), 2. sz. pontjában megjelölt Nádas-sziget területét (Kiskunhalas 6391 hrsz.-ú ingatlan „f” alrészlete), mint helyi jelentőségű védett természeti területet.

A **R. 2. §-a** szerint „a védetté nyilvánítás célja a természeti területek károsodásának megelőzése, elhárítása, az eddig bekövetkezett károsodás csökkentése, megszüntetése, a jelen és jövő nemzedék számára történő megőrzése és tervszerű fenntartása.”

Natura 2000 területek

Felső-Kiskunsági szikes puszták és turjánvidék elnevezésű, HUKN10001 azonosítószámú, különleges madárvédelmi, Natura 2000 terület:

hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
	érinti	közvetlen határos	határos			
458+67 – 527+05	+			mindkét oldal	6838	141165
536+36 – 539+54			+	jobb	318	
544+56 – 630+98	+			mindkét oldal	8642	213379
630+98 – 640+62		+	+	bal	964	
640+62 – 642+31	+			jobb	169	1625
642+31 – 645+14		+		jobb	283	
645+14 – 646+50	+			jobb	136	63
646+50 – 647+25		+		jobb	75	
647+25 – 648+00	+			jobb	75	39
Σ					17500	356271 (35,62 ha)

A tervezett vasúti fejlesztés 15860 m hosszú szakaszon, területfoglalás mellett közvetlenül érinti, illetve 1640 m hosszú szakaszon közvetlenül határos, vagy határos a Felső-kiskunsági szikes puszták és turjánvidék (HUKN10001) Különleges Madárvédelmi Területtel (SPA). Az érintettség nyomán összesen 356271 m² (35,62 ha) területfoglalás várható a jelenlegi információk szerint.

Kiskunsági szikes tavak és az örjegi turjánvidék elnevezésű, HUKN10002 azonosítószámú, különleges madárvédelmi, Natura 2000 terület:

hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
	érinti	közvetlen határos	határos			
698+00 – 726+27		+	+	jobb	2827	-
726+27 – 727+67	+			jobb	140	117
727+67 – 740+71		+	+	jobb	1304	-
740+71 – 744+55	+			jobb	384	317
744+55 – 752+57		+	+	jobb	802	-
752+57 – 755+82	+			jobb	325	254
755+82 – 768+67		+	+	jobb	1285	-

hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
	érinti	közvetlen határos	határos			
784+27 – 784+67			+	bal	40	-
789+35 – 792+40			+	bal	305	-
798+00 – 799+00			+	bal	100	-
822+62 – 822+92		+		bal	30	-
822+92 – 834+87	+			mindkét oldal	1195	25522
842+24 – 842+73			+	bal	49	-
842+73 – 857+16	+			mindkét oldal	1443	30248
857+16 – 858+95		+		jobb	179	-
858+95 – 859+97	+			jobb	102	8
863+75 – 864+09	+			bal	34	16
864+09 – 866+60		+		bal, mindkét oldal	251	-
866+60 – 881+29	+			mindkét oldal	1469	30597
881+29 – 882+49		+		jobb	120	-
Σ					12384	87079 (8,7 ha)

A tervezett vasúti fejlesztés 5092 m hosszú szakaszon, területfoglalás mellett közvetlenül érinti, illetve 7292 m hosszú szakaszon közvetlenül határos, vagy határos a Kiskunsági szikes tavak és az őrzégi turjánvidék (HUKN10002) területtel. Az érintettség nyomán összesen 87079 m² (8,7 ha) területfoglalás várható.

Felső-kiskunsági szikes puszta elnevezésű, HUKN20001 azonosítószámú, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési, Natura 2000 terület:

hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
	érinti	közvetlen határos	határos			
594+63 – 595+80		+	+	bal	117	-
595+80 – 599+25	+		+	bal	345	642
599+25 – 600+47		+		bal	122	-
600+47 – 601+05	+			bal	58	26
601+05 – 602+50		+		bal	145	-
602+50 – 603+00	+			bal	50	70

hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
	érinti	közvetlen határos	határos			
603+00 – 603+55		+		bal	55	-
603+55 – 604+25	+			bal	70	12
604+25 – 605+32		+		bal	107	-
605+32 – 630+98	+			mindkét oldal	2566	56157
630+98 – 636+65			+	bal	567	-
Σ					4202	56907 (5,69 ha)

A tervezett vasúti fejlesztés 3089 m hosszú szakaszon, területfoglalás mellett közvetlenül érinti, illetve 1113 m hosszú szakaszon közvetlenül határos, vagy határos a Felső-kiskunsági szikes puszta (HUKN20001) Kiemelt jelentőségű Természetmegőrzési Területtel (SAC). Az érintettség nyomán összesen 56907 m² (5,69 ha) területfoglalás várható.

Felső-kiskunsági szikes tavak és Mikla-puszta elnevezésű, HUKN20009 azonosítószámú, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési, Natura 2000 terület:

hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
	érinti	közvetlen határos	határos			
698+00 – 726+20		+	+	jobb	2820	-
726+20 – 727+70	+		+	jobb	150	103
727+70 – 740+70		+	+	jobb	1300	-
740+70 – 744+52	+			jobb	382	312
744+52 – 752+56		+	+	jobb	804	-
752+16 – 758+12	+			jobb	596	360
758+12 – 768+67		+	+	jobb	1055	-
Σ					7107	775 (0,07 ha)

A természetmegőrzési terület keleti oldala több mint 7 km hosszú szakaszon közvetlenül határos a fejlesztésre tervezett vasúti pályával, ezért a legmondosabb tervezés ellenére sem kerülhető el a természetmegőrzési terület kismértékű érintettsége. Rövid szakaszokon 0,5-2 m szélességben belóg a tervezett igénybevételi terület széle a természetmegőrzési területre. A tervezett vasúti fejlesztés 1128 m hosszú szakaszon területfoglalás mellett közvetlenül érinti, illetve 5979 m hosszú szakaszon közvetlenül határos, vagy határos a Felső-kiskunsági szikes puszta (HUKN20001) Kiemelt jelentőségű Természetmegőrzési Területtel (SAC). Az érintettség nyomán összesen 775 m² (0,07 ha) területfoglalás várható a jelenlegi információk alapján.

Fülöpszállás-Soltszentimre-csengődi lápok elnevezésű, HUKN200013 azonosítószámú, kiemelt jelentőségű, Natura 2000 terület:

hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
	érinti	közvetlen határos	határos			
789+20 – 792+35			+	bal	315	-
822+61 – 826+75			+	bal	414	-
828+61 – 829+14	+			bal	53	49
842+25 – 842+73			+	bal	48	-
842+73 – 857+16	+			mindkét oldal	1443	30248
857+16 – 858+95		+		jobb	179	-
858+95 – 859+10	+			jobb	15	8
859+10 – 860+00			+	jobb	90	-
863+75 – 864+05	+			bal	30	16
864+05 – 866+60		+		mindkét oldal	255	-
866+60 – 881+30	+			mindkét oldal	1470	30596
881+30 – 882+48		+		jobb	118	-
Σ					4430	60917 (6,09 ha)

A természetmegőrzési terület egy szakaszon magába foglalja a vasúti pályát is, ezért a leg gondosabb tervezés ellenére sem kerülhető el a természetmegőrzési terület érintettsége. A tervezett vasúti fejlesztés 3011 m hosszú szakaszon területfoglalás mellett közvetlenül érinti, illetve 1419 m hosszú szakaszon határos a Fülöpszállás - Soltszentimre - csengődi lápok (HUKN20013) Kiemelt jelentőségű Természetmegőrzési Területtel (SAC). Az érintettség nyomán összesen 60917 m² (6,09 ha) területfoglalás várható a jelenlegi információk alapján.

Kiskőrösi turjános elnevezésű, HUKN20022 azonosítószámú, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési Natura 2000 terület:

hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
	érinti	közvetlen határos	határos			
907+00 – 918+20		+	+	bal	1120	-
918+20 – 924+84	+			bal	664	2669
924+84 – 925+28		+		bal	44	-
925+28 – 945+58	+			mindkét oldal	2030	40773

hm sz.	érintettség formája			oldal	hosszúság (m)	terület (m ²)
	érinti	közvetlen határos	határos			
945+58 – 946+23		+	+	jobb	65	-
946+23 – 946+72	+			jobb	49	172
946+72 – 947+58		+		jobb	86	-
947+58 – 948+66	+			jobb	108	153
948+66 – 949+05		+		jobb	39	-
949+05 – 951+25	+			jobb	220	537
951+25 – 951+52		+		jobb	27	-
951+52 – 951+69	+			jobb	17	12
951+69 – 952+00		+		jobb	31	-
952+00 – 952+92	+			jobb	92	42
952+92 – 953+30		+		jobb	38	-
953+30 – 956+41	+			jobb	311	362
Σ					4941	44720 (4,47 ha)

A természetmegőrzési terület egy szakaszon magába foglalja a vasúti pályát is, ezért a legmondosabb tervezés ellenére sem kerülhető el a természetmegőrzési terület érintettsége. A tervezett vasúti fejlesztés 3491 m hosszú szakaszon területfoglalás mellett közvetlenül érinti, illetve 1450 m hosszú szakaszon határos a Kiskőrösi-turjános (HUKN20022) Kiemelt jelentőségű Természetmegőrzési Területtel (SAC). Az érintettség nyomán összesen 44720 m² (4,47 ha) területfoglalás várható a jelenlegi információk alapján.

A Natura 2000 terület érintettségeket **az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet** (a továbbiakban: Nkr.), és **az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészelekről szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet** határozza meg.

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

Felső-kiskunsági szikes puszták és turjánvidék különleges madárvédelmi terület (Terület azonosító: HUKN10001, területe: 41 902 ha). Jelölő fajok: aranylile, bakcsó, barna rétihéja, batla, bölömbika, cigányréce, erdei pacsirta, fattyúszerkő, fekete gólya, gólyatöcs, halászsas, hamvas rétihéja, kanalasgém, kék vércse, kékbegy, kékes rétihéja, kerecsensólyom, kígyászölyv, kis őrgébics, kis sirály, kis sólyom, kis vízcisibe, kormos szerkő, küszvágó csér, nagy kócsag, pajzsoscankó, pettyes vízcisibe, pusztai ölyv, réti cankó, réti fülesbagoly, rétisas, szalakóta, széki lile, székicsér, törpegém, túzok, ugartyúk, üstökögém, vándorsólyom, vörös gém.

Kiskunsági szikes tavak és az őrzégi turjánvidék különleges madárvédelmi terület (Terület azonosító: HUKN10002, területe: 35 748 ha). Jelölő fajok: aranylile, bakcsó, barna rétihéja, batla, bölömbika, cigányréce, daru, fattyúszerkő, fehér gólya, fülemülesitke, gólyatöcs, gulipán, halászsas, hamvas rétihéja, kacagócsér, kanalasgém, kék vércse, kékbegy, kékes rétihéja, kerecsensólyom, kis kócsag, kis lilik, kis őrgébics, kis sirály, kis sólyom, kis vízicsibe, kormos szerkő, küszvágó csér, lócsér, nagy kócsag, pajzsoscankó, pettyes vízicsibe, réti cankó, rétisas, szalakóta, széki lile, szerecsensirály, törpegém, tűzok, ugartyúk, üstökös, vándorsólyom, vékonycsőrű víztaposó, vörös gém.

A Felső-kiskunsági szikes puszta elnevezésű, HUKN20001 azonosítószámú, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési, Natura 2000 terület jelölő élőhelyei: Pannon szikes sztyeppék és mocsarak, Síksági pannon löszgyepek. Jelölő fajok: kistűzke, pusztai gyalogcincér, vöröshasú unka, mocsári teknős, közönséges tarajosgöte, vidra, közönséges ürge.

A Felső-kiskunsági szikes tavak és Mikla-puszta elnevezésű, HUKN20009 azonosítószámú, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési, Natura 2000 terület jelölő élőhelyei: Pannon szikes sztyeppék és mocsarak, Meszes alapkőzetű féltermészetes száraz gyepek és cserjésedett változataik (Festuco-Brometalia) fontos orchidea-léőhelyei, Síksági pannon löszgyepek. Jelölő fajok: kistűzke, pusztai gyalogcincér, szivárványos ökle, vöröshasú unka, mocsári teknős, közönséges tarajosgöte, vidra, közönséges ürge.

A Fülöpszállás-Soltszentimre-csengődi lápok elnevezésű, HUKN20013 azonosítószámú, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési, Natura 2000 terület jelölő élőhelyei: Meszes alapkőzetű féltermészetes száraz gyepek és cserjésedett változataik (Festuco-Brometalia) fontos orchidea-léőhelyei, Pannon homoki gyepek, Kékperjés láprétek meszes, tőzeges vagy agyagbemosódásos talajokon (Molinion caeruleae), Folyóvölgyek Cnidion dubiihoz tartozó mocsárrétjei, Mészkevelő üde láp- és sásrétek, Enyves éger (Alnus glutinosa) és magas kőris (Fraxinus excelsior) alkotta ligeterdők (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae). Jelölő fajok: kistűzke, nagy tűzlepke, vérfű-hangyaboglárka, réti csík, lápi póc, vöröshasú unka, mocsári teknős, közönséges tarajosgöte.

A Kiskőrösi turjános elnevezésű, HUKN20022 azonosítószámú, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési, Natura 2000 terület jelölő élőhelyei: Természetes eutróf tavak Magnopotamion vagy Hydrocharition növényzettel, Természetes disztróf tavak és Kékperjés láprétek meszes, tőzeges vagy agyagbemosódásos talajokon (Molinion caeruleae), Folyóvölgyek Cnidion dubiihoz tartozó mocsárrétjei, Enyves éger (Alnus glutinosa) és magas kőris (Fraxinus excelsior) alkotta ligeterdők (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae), Keményfás ligeterdők nagy folyók mentén Quercus robur, Ulmus laevis és Ulmus minor, Fraxinus excelsior vagy Fraxinus angustifolia fajokkal (Ulmenion minoris). Jelölő fajok: illatos csengettyűvirág, kistűzke, kis lemezcsiga, nagy tűzlepke, vérfű-hangyaboglárka, hosszúfogú törpecsiga, réti csík, lápi póc, vöröshasú unka, mocsári teknős, közönséges tarajosgöte.

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

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

A fentiek szerint a tervező elkészítette a Natura 2000 hatásbecslési dokumentációkat és csatolta a környezeti hatásvizsgálati dokumentációhoz.

A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció megállapításai:

1. Ízeltlábúak

A **talajfauna vizsgálata** során 58 faj egyedei kerültek elő. A felmérés azt mutatja, hogy a vasúti töltés környezete talajlakó rovarokban kevésbé értékes területek közé tartozik, de az alábbi felsorolt fajok a töltést érintő földmunkák során közvetlenül is veszélyeztetetve lesznek. A beruházással az alábbi védett, fokozottan védett fajok állományai érintettek: **ragyás futrinka, mezei futrinka, keleti kékfutrinka, pusztai gyalogcincér.**

A tervezési szakasz környezetében, különösen Tabdi, Csengőd, Soltszentimre térségében a jelen és korábbi kutatási eredmények alapján 50 feletti számú **nappali lepkefajt** sikerült kimutatni, amelyek között számos védett faj található. 2 faj egyben Natura 2000 jelölő faj is. A közvetlenül érintett védett fajok az alábbiak: **nagy tűzlepke, vérfű hangyaboglárka, szürkés hangyaboglárka.** A nagy tűzlepke helyi állományára a beruházás várhatóan nem lesz jelentős hatással. A vérfű hangyaboglárka bonyolult fejlődésmenetű hangyaboglárkák közé tartozik, tápnövénye az őszi vérfű (*Sanguisorba officinalis*), amely a tervezési területen is előfordul. A faj szempontjából védett és a Natura 2000 terület egészére nézve nem lesz jelentős a hatás, de helyi szinten a fejlesztés érzékenyen érinti az állományt. Előhely fejlesztésre irányuló kárenyhítő intézkedésekkel, valamint a kivitelezési munkák megfelelő időbeli ütemezésével mérsékelhető a zavaró hatás, természetvédelmi kár. A szürkés hangyaboglárka bonyolult fejlődésmenetű hangyaboglárkák közé tartozik, tápnövénye a természetvédelmi oltalom alatt álló kornistárnics (*Gentiana pneumonanthe*), amely a tervezési területen is előfordul. Tápnövényének ritkasága és bonyolult fejlődés menete miatt lokálisan fellépő hazánkban ritka lepkefajnak számít. Áttelepítés szükséges.

Az **éjszakai lepkék** száma a térségben becslések szerint meghaladja az ezret, de erre vonatkozólag nagyon hiányosak az ismereteink. A Tabdiban végzett alkalmi éjszakai lepkefelmérés gyenge fogási eredménnyel zárult, védett éjszakai lepkét nem tartalmazott.

2. Puhatestűek

A felmérés során a talajmintákból, egyelésekből 69 mintavételi helyről összesen 45 faj egyedei kerültek elő, többségük országszerte elterjedt, gyakori, vízi, üde, vagy félszáraz termőhelyet jelez. Az érintett védett egyben jelölő fajok az alábbiak: **apró fillérsiga, harántfogú törpecsiga, hasas törpecsiga.** Az apró fillérsiga recens állománya nem ismert, jelenlét kimutatására a Tabdi-láperdő vonalában került sor, talajmintákból. A harántfogú törpecsiga két helyen, a Tabdi láperdő vonalában és a Kiskőrösnél, az ívkorrekció által érintett felszakadozott kékperjés gyepekben jelentős állománnyal megtalálható. Tabdi vonalában csekély állományát érintheti a fejlesztés, mivel a vasútárok nem a tipikus élőhelye és a talajmintákban csak egy-egy példány került elő. Kiskőrös esetében viszont jelentős egyedszámú állománya érintett az új kiépítésű pályával. A hasas törpecsiga állománya a fejlesztési terület vonalában csak a Tabdi láperdő területén került elő. Ezek kissé távolabb esnek a vasúti pályától és a tervezett igénybevételi területtől. A tervezett fejlesztés várhatóan nem lesz hatással az állományra.

3. Halak

A tervezett fejlesztés keresztesz védett halfajok élőhelyének számító csatornákat. Ezek azonban olyan stabil és kellő vízhozamú vízfolyások, amelyeket a vasúti pálya kedvező szögben keresztesz, ezért nem kerül sor mederkorrekcióra stb. Az említett vízfolyások esetében általánosan elmondható, hogy a tervezett fejlesztés nem jár olyan jellegű munkálatokkal, amelyek csökkentenék a jelölő vagy védett fajok számára rendelkezésre álló ívhelyeket. Az érintett vízfolyások áthidalásra kerülnek a hosszirányú átjárhatóság biztosítása mellett. A tervezett fejlesztésnek nem lesz jelentős hatása a tárgyi szakaszon előforduló védett vagy közösségi jelentőségű halfajokra.

4. Kétéltűek, Hüllők

A tervezés szakasz hatásterületén és környezetében 9 védett kétéltű faj/fajcsoport, közöttük 2 közösségi jelentőségű faj került elő, részben a korábbi felmérésekből, részben a tervezéssel kapcsolatos terepi felmérések során. Az érintett kétéltű fajok/fajcsoport: **kecskebéka fajcsoport, zöld levelibéka, zöld varangy, barna varangy, barna ásóbéka, vöröshasú unka, dunai tarajosgöte, pettyes göte, mocsári béka**. A kétéltűek esetében a tervezett vasút fejlesztés nyomán a legfontosabb veszélyeztető tényezők közül az élőhelyek megszűnése, leromlása, a vízellátás romlása, valamint a szélesebb vasúti pályával kettévágott nagy élőhelytömbök elszigetelődése miatt várható. Az építés során a közvetlen veszély hatáscsökkentő intézkedésekkel jelentősen mérsékelhető, pl. a megfelelően megválasztott idejű (a szaporodási periódust elkerülő) kivitelezés. Az élőhelyvesztés mesterséges kétéltű szaporodó élőhelyek kialakításával pótolható.

A tervezett nyomvonal hatásterületén 6 védett hüllő faj került elő a tervezéssel kapcsolatos terepi felmérések során. Az érintett fajok az alábbiak: **mocsári teknős, vízisikló, rézsikló, ürge gyík, zöld gyík, homoki gyík, fali gyík**. A hüllőket általában érintő természetvédelmi problémák megegyeznek a kétéltűek esetében ismertettekkel. Állományaikra a beruházás kismértékű hatással lehet az élőhelyek csökkenése és fragmentációja révén, ami a vizes élőhelyek átjárhatóságának megteremtésével mérsékelhető.

5. Madarak

A tervezett vasúti pálya fejlesztés nyomvonalán madártani szempontból három jelentős szakaszt különböztetünk meg:

- Soroksár (74+00 hm) - Fülöpszállás (769+00 hm): Jellegzetes élőhelyek a szikes puszták, javarészt nyílt élőhelyek, északi szakasz végig település, kavicsbánya tavak.
- Fülöpszállás (769+00 hm) - Soltvadkert (1104+00 hm): legegységesebb élőhelyegyüttes sok üde gyepek, sásos, időszakosan vizes élőhely, az egyetlen kiterjedt zárt erdő, fokozatosan vált homoki élőhelybe (ún. turján vonulat).
- Soltvadkert (1104+00 hm) - Országhatár (1591+00 hm) szakasz: A vizsgált szakasz teljesen átalakított élőhelyek, homoki gyepek, másodlagos homoki élőhelyek, telepített erdők, gyümölcsösök, szőlők, kopár területek, szántók, néhol időszakosan vizes élőhelyek.

A tervezett fejlesztés mentén legfontosabb fészkelő védett, fokozottan védett és közösségi jelentőségű madárfajok az alábbiak: vörös gém, törpegém, fehér gólya, fekete gólya, rétisas, barna rétihéja, hamvas rétihéja, parlagi sas, kék vércse, haris, kerecsensólyom, tűzok, gólyatöcs, gulipán, fattyúszerkő, ugartyúk, nagy goda, nagy póling, lappantyú, szalakóta, fekete harkály, balkáni fakopáncs, közép fakopáncs, erdei pacsirta, parlagi pityer, kékbegy, karvalyposzáta, tövisszűrő gébics, kis örgébics.

A tervezett beruházás pontos hatása a madárvilágra előzetesen nehezen becsülhető. Rövidtávon számos faj esetében várhatóan jelentkező legfontosabb veszélyeztető tényezők közé tartozik a nyomvonalra eső, fészkelőhelyet jelentő élőhelyek megszűnése, a megfelelő élőhelyfoltok eltávolodása, esetleges leromlása, a zavaró hatások építés alatti növekedése, elütés, vezetéksodronnyal való ütközés, áramütés. Egyes veszélyeztető tényezők az üzemelés során is magas szintűek maradnak.

6. Emlősök

A **kisemlősök** felmérése során 10 faj került elő, amelyek az alábbiak: pírók erdeieger, sárganyakú erdeieger, közönséges erdeieger, vöröshátú erdeipocok, mezei pocok, erdei cickány, törpecickány, keleti cickány, mezei cickány, menyét.

A kisemlős felmérés eredményeként elmondható, hogy a beruházás nincs hatással a fajok állományára, csak a helyi populációkat érintheti. Az erdeieger fajok (*Apodemus spp.*) zavarásra kevésbé érzékenyek. Az élőhely fragmentációkor akár egy kilométert is képesek megtenni, és új élőhelyet elfoglalni. A mezei pocok a vasút vonal melletti mezőgazdasági terület kiváló élőhelye, a beruházás nem változtat helyzetén. A vöröshátú erdeipocok és a 4 cickány faj élőhelyei a beruházás során eltűnnek, és helyi populációi elpusztulnak, de a zavarás hatására elvándorolhat. Erdősült élőhelyeinken általánosan

elterjedt fajok, így a beruházás nem veszélyezteti állományát. Az egérfélék, pockok és cickányok legelőnyösebb tulajdonsága, hogy gyors szaporodó képességüknek köszönhetően, nagyobb zavarás ellenére is könnyen helyre állhat populációjuk, ha találnak maguknak megfelelő élőhelyet.

A nyomvonal mentén előforduló fokozottan védett fajok: **ürge, vidra**. Az ürge esetében a meglévő nyomvonal jelenleg is részpopulációkat vág ketté, a fejlesztéssel ez nem változik. A vidra alkalmi előfordulása biztosra vehető a nagyobb vízfolyásoknál. A tervezett beruházás fajra gyakorolt kedvezőtlen hatásait a vízfolyásoknál épülő műtárgyak megfelelő kivitelezésével jelentősen mérsékelni tudják.

A tervezési szakasz mentén előforduló védett emlősök: **keleti sünn, mezei cickány, keleti cickány, közönséges vízcickány, közönséges vakond, vörös mókus, törpeegér, hermelin, nyuszt**. A tervezett beruházás jelentős hatással nem bír a felsorolt fajokra.

A fentiekén túl az éjszakai terepi felmérések során szabad szemmel is látott és a detektoros vizsgálatok által megerősített **denevér felmérés** során észlelt 7(8) denevérfajból 1 Natura 2000 jelölő faj, a közönséges denevér (*Myotis myotis*) került elő. A többi, eltérő gyakoriságú észlelt védett faj a vizsgált területen, vagy annak környezetében egész évben jelen lehet. A fajok többsége valószínűleg csak táplálkozni jár a tervezéssel érintett területre.

A tervezett beruházás során, amennyiben idős, odvas fák kivágására kerül sor, akkor a kivitelezési munkák megfelelő időbeli ütemezésével mérsékelhető a zavaró hatás, természetvédelmi kár.

7. Védett és közösségi jelentőségű növények

A botanikai felmérések során **49 természetvédelmi oltalom alatt álló növényfaj (5 fokozottan védett, 44 védett státuszú)** állománya került elő a tervezés szakaszon és az azzal határos élőhelyeken, amelyek az alábbiak: agárkosbor (*Orchis morio*), báránypirosító (*Alkanna tinctoria*), békakonty (*Listera ovata*), békalilium (*Hottonia palustris*), Borbás nőszőfű (*Epipactis atrorubens subsp. borbasii*), budai imola (*Centaurea scabiosa subsp. sadleriana*), bugaci nőszőfű (*Epipactis bugacensis*), bunkós hagyma (*Allium sphaerocephalon*), erdélyi útifű (*Plantago schwarzenbergiana*), érdes csüdfű (*Astragalus asper*), fehér tündérrózsa (*Nymphaea alba*), fehér zászpa (*Veratrum album*), fényes poloskamag (*Corispermum nitidum*), gyík pohár (*Blackstonia acuminata*), homoki árvalányhaj (*Stipa borysthena*), homoki bakszakáll (*Tragopogon floccosus*), homoki cickafark (*Achillea ochroleuca*), homoki fátyolvirág (*Gypsophila fastigiata*), homoki imola (*Centaurea arenaria*), homoki kikerics (*Colchicum arenarium*), homoki varjúháj (*Sedum urvillei subsp. hillebrandti*), hússzínű ujjaskosbor (*Dactylorhiza incarnata*), kardos madársisak (*Cephalanthera longifolia*), kései szegfű (*Dianthus serotinus*), kifestéskű aszat (*Cirsium brachycephalum*), korsz nőszőfű (*Iris spuria*), kormos csáté (*Schoenus nigricans*), kornistárnics (*Gentiana pneumonanthe*), közönséges csikófark (*Ephedra distachya*), kúszó csalán (*Urtica kioviensis*), mocsári kardvirág (*Gladiolus palustris*), mocsári kocsord (*Peucedanum palustre*), mocsári kosbor (*Orchis laxiflora subsp. palustris*), mocsári nőszőfű (*Epipactis palustris*), nyári tözike (*Leucojum aestivum*), pókbangó (*Ophrys sphegodes*), poloskaszagú kosbor (*Orchis coriophora*), pusztai árvalányhaj (*Stipa pennata*), pusztai meténg (*Vinca herbacea*), réti őszirózsa (*Aster sedifolius subsp. sedifolius*), szálkás pajzsika (*Dryopteris carthusiana*), szibériai nőszőfű (*Iris sibirica*), szűnyoglábú bibircsvirág (*Gymnadenia conopsea*), Tallós-nőszőfű (*Epipactis tallosii*), tarka sáfrány (*Crocus reticulatus*), tavaszi hérics (*Adonis vernalis*), Timball kosbor (*Orchis x timbalii*), vitéz kosbor (*Orchis militaris*), vörösbarna nőszőfű (*Epipactis atrorubens*).

A felmért fajok közül 12 faj esetében nem lesz várhatóan hatása a tervezett fejlesztésnek az állományaikra, mivel a tervezett igénybevételi terület határától minimum több méter távolságra esnek a legközelebbi tövek. 37 faj esetében vagy ténylegesen, vagy potenciálisan áll fenn az érintettség. A budai imola (*Centaurea scabiosa subsp. sadleriana*) állománya a legnagyobb egyedszámban érintett faj. A mért adatokat és a becsléseket egybevetve a teljes szakaszon több mint 44 ezer tő érintettsége várható. Ezt követi a homoki árvalányhaj (*Stipa borysthena*) 6511 tővel. Kiemelkedően magas számot még egy orchidea, a poloskaszagú kosbor (*Orchis coriophora*) mutat.

A dokumentáció részletesen taglalja, hogy az egyes természetvédelmi oltalom alatt álló növényfajok mely szakaszok mentén milyen érintettséggel bírnak és védelmüket, illetve átmentésüket milyen

módszerekkel szükséges megoldani. Így beszélhetünk az adott állomány ideiglenes lekerítéséről, arra alkalmas helyre történő áttelepítéséről, valamint maggyűjtésről, vetésről. Az utóbbi a rendelkezésre álló tapasztalatok alapján a nagy állománynagyságok és/vagy a növény áttelepítésre való alkalmatlansága (pl. karógyökér sérülékenysége) miatt indokolt.

8. Élőhelyi jellemzés

Az élőhely térképezés eredményeként megállapítható, hogy a tervezett fejlesztés a Natura 2000 területek vonalában változatos élőhelyi környezetben vezet. A Natura 2000 területekkel határos szakaszokon, a tervezett igénybevételi területeken különböző természetességű élőhelyek, köztük a Natura 2000 terület jelölő élőhelyei is megtalálhatóak. A tervezett fejlesztés a természetes és természetközeli élőhelyek közül érint magassásost, nádast, kékperjést, mocsárrétet, félszáraz gyeget és puhafás foltokat. Mivel a Natura 2000 terület magába foglalja a MAV területet, ezért a vasúti pálya szélesítése kapcsán, egyes szakaszokon a leggondosabb tervezés mellett is elkerülhetetlen a kékperjés és mocsárrétek, valamint a félszáraz gyepek, mint jelölő élőhelyek érintése.

A Natura 2000 hatásbecslési dokumentációk megállapításai:

1. *Felső-Kiskunsági szikes puszták és turjánvidék elnevezésű, HUKN10001 azonosítószámú, különleges madárvédelmi, Natura 2000 terület. (közvetlenül érintett és határos is)*

A tervek szerint az igénybevétel teljes mértéke: 356271 m² (35,62 ha).

A beruházás az alábbi közösségi jelentőségű fajokra, azok állományára vagy természetvédelmi helyzetére van hatással a tárgyi Natura 2000 területen: fehér gólya (*Ciconia ciconia*), barna rétihéja (*Circus aeruginosus*), parlagi sas (*Aquila heliaca*), kék vércse (*Falco vespertinus*), túzok (*Otis tarda*), gólyatöcs (*Himantopus himantopus*), ugartyúk (*Burhinus oedicephalus*), szalakóta (*Coracias garrulus*), parlagi pityer (*Anthus campestris*), karvalyposzáta (*Sylvia nisoria*), tövisszűrő gébics (*Lanius collurio*), kis örgébics (*Lanius minor*), rétisas (*Haliaeetus albicilla*), kerecsensólyom (*Falco cherrug*).

A madarak esetében a már évtizedek óta üzemelő vasúti pálya jelenleg is többféle veszélyforrást jelent. Ezek között a legfontosabbak: vezeték sodronnyal való ütközés; elütés; áramütés. Ezzel párhuzamosan kiemelő, hogy egyben a pálya teljes szakasza élőhelynek, táplálkozó-, pihenő-, költőhelynek is minősül.

A Budapest – Belgrád vasútvonal hazai szakasza fejlesztésének megvalósulása esetén várható természetvédelmi károk a madárvédelemre irányuló kárenyhítő intézkedésekkel, valamint a kivitelezési munkák megfelelő időbeli ütemezésével mérsékelhetőek. Ebben az esetben a Natura 2000 területen megtalálható, a kijelölés alapjául szolgáló madárfajokra a tervezett fejlesztés hatása várhatóan nem lesz jelentős.

2. *Kiskunsági szikes tavak és az őrzégi turjánvidék elnevezésű, HUKN10002 azonosítószámú, különleges madárvédelmi, Natura 2000 terület. (közvetlenül érintett és határos is)*

A tervek szerint az igénybevétel teljes mértéke: 87079 m² (8,7 ha).

A beruházás az alábbi közösségi jelentőségű fajokra, azok állományára vagy természetvédelmi helyzetére van hatással a tárgyi Natura 2000 területen: fehér gólya (*Ciconia ciconia*), barna rétihéja (*Circus aeruginosus*), hamvas rétihéja (*Circus pygargus*), kék vércse (*Falco vespertinus*), haris (*Crex crex*), túzok (*Otis tarda*), gólyatöcs (*Himantopus himantopus*), ugartyúk (*Burhinus oedicephalus*), nagy goda (*Limosa limosa*), nagy póling (*Numenius arquata*), szalakóta (*Coracias garrulus*), fekete harkály (*Dryocopus martius*), parlagi pityer (*Anthus campestris*), karvalyposzáta (*Sylvia nisoria*), tövisszűrő gébics (*Lanius collurio*), kis örgébics (*Lanius minor*), parlagi sas (*Aquila heliaca*) rétisas (*Haliaeetus albicilla*), kerecsensólyom (*Falco cherrug*).

A madarak esetében a már évtizedek óta üzemelő vasúti pálya jelenleg is több féle veszélyforrást jelent. Ezek között a legfontosabbak: vezeték sodronnyal való ütközés; elütés; áramütés. Ezzel párhuzamosan kiemelendő, hogy egyben a pálya teljes szakasza élőhelynek, táplálkozó-, pihenő-, költőhelynek is minősül.

A Budapest – Belgrád vasútvonal hazai szakasza fejlesztésének megvalósulása esetén várható természetvédelmi károk a madárvédelemre irányuló kárenyhítő intézkedésekkel, valamint a kivitelezési munkák megfelelő időbeli ütemezésével mérsékelhetőek. Ebben az esetben a Natura 2000 területen megtalálható, a kijelölés alapjául szolgáló madárfajokra a tervezett fejlesztés hatása várhatóan nem lesz jelentős.

3. *Felső-kiskunsági szikes puszta elnevezésű, HUKN20001 azonosítószámú, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési, Natura 2000 terület. (közvetlenül érintett és határos is)*

Az igénybevétel mértéke: 56907 m² (5,69 ha).

A tervezett fejlesztés kapcsán, a Natura 2000 terület vonalában, a vasútárok területén természetes vagy természeteshez közeli élőhelyek területi igénybevételére kerül sor. A tervezett fejlesztés területfoglalás mellett közvetlenül is érint Natura 2000 jelölő élőhelyeket.

A 1350 kódjelű „Pannon szikes sztyeppék és mocsarak” kiemelt jelentőségű jelölő élőhely rövidebb szakaszokon van közvetlenül érintve. A tárgyi természetmegőrzési területen a jelölő élőhely a legújabb kutatási adatok szerint 10561 ha kiterjedésben fordul elő. A tervezett fejlesztés megvalósulása esetén várhatóan elpusztul 5932 m² (0,59 ha), a Natura 2000 területen lévő állomány 0,005%-a, a Natura terület egészét tekintve nem minősül jelentős hatásnak.

Hasonló a helyzet a 6250 kódjelű „Síksági pannon löszgyepek” érintettségét illetően. A Natura 2000 területen lévő 180 ha összkiterjedésű állományból 35 m² érintett, ezért a Natura terület egészét tekintve nem minősül jelentős hatásnak.

Az utóbbi évek kedvezőtlen csapadékviszonyai miatt potenciálisan érintett fajokként kell kezelni egyes jelölő fajok állományait, mint a pusztai gyalogcincér (*Dorcadion fulvum cervae*), nagy tűzlepke (*Lycaena dispar*), vöröshasú unka (*Bombina bombina*), dunai tarajosgöte (*Triturus dobrogicus*). A nevezett fajok tehát csak az adott év meteorológiai viszonyaitól (jelentős mennyiségű téli-tavaszi csapadék) függően válhatnak érintetté.

A jelölő élőhely és a potenciálisan érintett jelölő fajok esetében természetvédelmi kár az élőhely fejlesztésre irányuló kárenyhítő intézkedésekkel, valamint a kivitelezési munkák megfelelő időbeli ütemezésével mérsékelhető. Az egyéb jelölő élőhelyek és fajok esetében a tervezett fejlesztés nem lesz jelentős hatással.

4. *Felső-kiskunsági szikes tavak és Mikla-puszta elnevezésű, HUKN20009 azonosítószámú, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési, Natura 2000 terület. (közvetlenül érinti és határos is)*

Az igénybevétel mértéke: 775 m² (0,07 ha).

A tervezett fejlesztés területi igénybevétele hosszú szakaszon közvetlenül határos a Natura 2000 terület keleti határával. Egyes, rövidebb szakaszokon azonban a vasútárok területén természetes vagy természeteshez közeli élőhelyek területi igénybevételére kerül sor. A tervezett fejlesztés területfoglalás mellett közvetlenül is érint Natura 2000 jelölő élőhelyet.

A 1350 kódjelű „Pannon szikes sztyeppék és mocsarak” kiemelt jelentőségű jelölő élőhely mintegy 279 m² kiterjedésben közvetlenül érintve van. A Natura 2000 területen lévő 13800 ha összkiterjedésű állományból a 279 m² jelölő élőhely várható pusztulása a Natura terület egészét tekintve nem minősül jelentős hatásnak.

A tervezett fejlesztés nyomvonalán közösségi jelentőségű védett növényfaj állományai nem kerültek elő, ezért azok pusztulása nem várható.

A fejlesztési terület közelsége miatt, a fejlesztéssel határos szakaszon időszakosan nagy tömegben előforduló vöröshasú unka (*Bombina bombina*), vagy a dunai tarajosgötte (*Triturus dobrogicus*) állománya. Ezek a fajok azonban csak potenciálisan veszélyeztetettnek tekinthető. A pusztai gyalogcincérrel (*Dorcadion fulvum cervae*), vagy a nagy tűzlepkével (*Lycaena dispar*) együtt, az adott év meteorológiai viszonyaitól (jelentős mennyiségű téli-tavaszi csapadék) függően válhatnak csak érintetté.

A jelölő élőhely és a potenciálisan érintett jelölő fajok esetében a természetvédelmi károkozás az élőhely fejlesztésre irányuló kárenyhítő intézkedésekkel, valamint a kivitelezési munkák megfelelő időbeli ütemezésével mérsékelhető. A rendelkezésre álló információk birtokában kijelenthető, hogy a tervezett fejlesztés a kárenyhítő intézkedések betartása mellett nem lesz jelentős hatással a kijelölés alapjául szolgáló élőhelyekre, fajokra.

5. *Fülöpszállás-Soltszentimre-csengődi lápok elnevezésű, HUKN20013 azonosítószámú, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési, Natura 2000 terület. (közvetlenül érintett és határos is)*

Az igénybevétel mértéke: 60917 m² (6,09 ha).

A pályaszélesítés kapcsán Natura 2000 terület vonalában természetes vagy természeteshez közeli – beleértve jelölő élőhelyeket is – területi igénybevételre kerül sor.

A 6260 kódjelű „Pannon homoki gyeppek” kiemelt jelentőségű jelölő élőhely csak rövid szakaszokon van közvetlenül érintve. A tervezett fejlesztés megvalósulása esetén várhatóan elpusztuló 304 m² (0,03 ha –0,008%) nem minősül jelentős hatásnak. A 6410 kódjelű „Kékperjés láprétek” jelölő élőhely esetén várhatóan elpusztuló 6489 m² (0,64 ha) a teljes terület 0,12%-a, ami a Natura terület egészét tekintve szintén nem minősül jelentős hatásnak. Az utóbbi élőhely kapcsán érintetté vált a terület egyik jelölő faja, a vérfű hangyaboglárka (*Maculinea teleius*) állománya is. A jelölő élőhelyek és az érintett vérfű hangyaboglárka esetében a várható természetvédelmi kár az élőhely fejlesztésre irányuló kárenyhítő intézkedésekkel, valamint a kivitelezési munkák megfelelő időbeli ütemezésével mérsékelhető.

Az egyéb érintett jelölő élőhelyek és fajok esetében fejlesztés hatása nem jelentős, vagy nem kimutatható. A rendelkezésre álló információk birtokában kijelenthető, hogy a tervezett fejlesztés a kárenyhítő intézkedések betartása mellett nem lesz jelentős hatással a kijelölés alapjául szolgáló élőhelyekre, fajokra.

6. *Kiskőrösi turjános elnevezésű, HUKN20022 azonosítószámú, kiemelt jelentőségű természetmegőrzési, Natura 2000 terület. (közvetlenül érintett és határos is)*

Az igénybevétel mértéke: 42051 m² (4,2 ha).

A pályaszélesítés kapcsán Natura 2000 terület vonalában természetes vagy természeteshez közeli – beleértve jelölő élőhelyeket is – területi igénybevételre kerül sor.

A „3160” kódjelű „Természetes disztróf tavak és tavacsák” jelölő élőhelyet a tervezett fejlesztés csak a láperdőt keresztező csatorna vonalában érinti. Kiterjedtebb, természetes foltjai a láperdő alatt húzódnak, ezért területfoglalással külön nem kell számolni. A vasúti híd környezetében nem tipikus állománya található, mivel a csatorna karbantartási alkalmanként érintették. A tervezett fejlesztés nem lesz jelentős hatással az állományaira.

A 6410 kódjelű „Kékperjés láprétek meszes, tőzeges vagy agyag-bemosódásos talajokon” jelölő élőhely csak rövid szakaszokon van közvetlenül érintve. A tárgyi természetmegőrzési területen a jelölő élőhely az elérhető adatok(SDF) szerint 477 ha kiterjedésben fordul elő. A tervezett fejlesztés megvalósulása esetén várhatóan elpusztuló 103,4 m² (0,01 ha) nem minősül jelentős hatásnak.

A 91E0 kódjelű „Enyves éger (*Alnus glutinosa*) és magas kőris (*Fraxinus excelsior*) alkotta ligeterdők (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)” kiemelt jelentőségű jelölő élőhely az elérhető adatok(SDF) szerint 258 ha kiterjedésben fordul elő. A tervezett fejlesztés megvalósulása esetén várhatóan elpusztuló 272,4 m² (0,02 ha) nem minősül jelentős hatásnak.

A 91E0 kódjelű „Keményfás ligeterdők” jelölő élőhely az elérhető adatok(SDF) szerint 47 ha kiterjedésben fordul elő. A tervezett fejlesztés megvalósulása esetén várhatóan elpusztuló 818,5 m² (0,08 ha) szintén nem minősül jelentős hatásnak.

A jelölő fajok közül az apró fillérsiga (*Anisus vorticulus*), hasas törpecsiga (*Vertigo moulinsiana*), harántfogú törpecsiga (*Vertigo angustior*), réti csík (*Misgurnus fossilis*), lápi póc (*Umbra krameri*), vöröshasú unka (*Bombina bombina*) és a dunai tarajosgöte (*Triturus dobrogicus*) egyedei kis számban a fejlesztési terület vonalában is előfordulnak. Az adott év meteorológiai viszonyaitól (jelentős mennyiségű téli-tavaszi csapadék) függően azonban jelentősebb állományai is megjelenhetnek a fejlesztési területen.

A jelölő élőhelyek és a potenciálisan érintett jelölő fajok esetében természetvédelmi kár az élőhely fejlesztésre irányuló kárenyhítő intézkedésekkel, valamint a kivitelezési munkák megfelelő időbeli ütemezésével mérsékelhető. A rendelkezésre álló információk birtokában kijelenthető, hogy a tervezett fejlesztés a kárenyhítő intézkedések betartása mellett nem lesz jelentős hatással a kijelölés alapjául szolgáló élőhelyekre, fajokra.

Területileg illetékes természetvédelmi kezelők nyilatkozatai

A Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság DINPI/371-4/2021. ügyiratszámú kezelői nyilatkozatában a tervezett beruházás kapcsán előírások megtételére tett javaslatot. A természetvédelmi hatóság ezen előírásokat a rendelkező részben foglaltak szerint figyelembe vette.

A Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatóság ÁLT/239-4/2021. ügyiratszámú kezelői nyilatkozatában a tervezett beruházás kapcsán előírások megtételére tett javaslatot. A természetvédelmi hatóság a javasolt előírásokat a rendelkező részben foglaltak szerint figyelembe vette.

Települési jegyzők nyilatkozatai

A Kiskunhalasi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője V/276-2/2021. ügyiratszámú nyilatkozatában jelezte a természetvédelmi hatóság felé, hogy a tervezett beruházás közvetlenül érint helyi védettség alatt álló területet és ennek indokaként a tevékenység végzésére vonatkozóan előírások megtételére tett javaslatot. A természetvédelmi hatóság a javasolt előírásokat a rendelkező részben foglaltak szerint figyelembe vette.

Az Nkr. 10. § (7) bekezdése alapján „*A terv akkor fogadható el, illetve a beruházás akkor engedélyezhető, ha a hatásbecslés alapján megállapítható, hogy az a Natura 2000 terület kijelölésének alapjául szolgáló, az 1–4. számú mellékletben meghatározott fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére, illetve a Natura 2000 területre kedvezőtlen hatással nem jár, továbbá – a 4. § (1) bekezdésre figyelemmel – nem ellentétes a jelölés céljaival.*”

Valamennyi rendelkezésre álló információt áttekintve, a természetvédelmi kezelők, jegyzők nyilatkozatát, és egyéb észrevételeket figyelembe véve a tervezett beruházás a rendelkező részben előírtak maradéktalan betartásával várhatóan nem okoz jelentős kedvezőtlen változást a védett természeti és/vagy Natura 2000 területek kijelölésének alapjául szolgáló fajok és élőhelyek tekintetében, nem ellentétes a kijelölés céljaival, ezáltal az Nkr. 10. § (7) bekezdése alapján engedélyezhető a beruházás.

Országhatáron áttérjedő környezeti hatások

A vonalas létesítmény jellegéből adódóan a határon átnyúló hatások kölcsönösek és mindkét országot érintik. A tervezett beruházás sem a kivitelezés, sem pedig az üzemelés során várhatóan nem jár jelentős mértékű, országhatáron áttérjedő környezeti hatással.

Zaj- és rezgésvédelem

A tervezési terület határához (országhatár) legközelebbi épület szerb oldalon 130 m-re, külterületen található (külterületi tanya jellegű - lakó és sport funkciójú - épület csoport).

A dokumentációban elvégzett számítások alapján megállapítható, hogy a magyar oldali vasút építéséből eredő zajterhelésre vonatkozó éjszakai zajterhelési határérték a legközelebbi zajtől védendő szerbiai épületnél már teljesül.

A magyar oldali vasúti üzemelés hatására vonatkozóan, mivel a szerb oldali vasúti közlekedés zajterhelése meghatározó, zajvédelmi intézkedés javaslata nem indokolt.

Az építésből eredő zajterhelésre vonatkozóan, mivel a magyar oldali vasúti építés zajvédelmi hatásterülete szerb oldalon zajtől védendő területet vagy építményt nem érint, zajvédelmi intézkedési javaslat nem indokolt.

Levegőtisztaság-védelem

Építés alatti időszakban átlagos meteorológiai körülmények között a szálló por (PM_{10}) közvetlen hatásterülete a javasolt védelmi intézkedések betartása mellett (elsősorban nedvesítés) 97 m-en belül határolható le. Szerbiában a közvetlen hatásterület lakott területet, illetve védendő épületet nem érint. Az építési munkák során a környezet porterhelésének átmeneti növekedésével kell számolni, mivel a területfoglalás, tereprendezés, alapozási és egyéb földmozgatással járó munkálatok ideiglenes kiporzással, légszennyezéssel járnak. A modellszámítások alapján a szálló por (PM_{10}) 24 órás egészségügyi határérték ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) teljesülésének távolsága 32 m, amely a szerb oldalon védendő épületet nem érint. A vasútvonalon a 160 km/h sebességre történő fejlesztés a cél, mely továbbra is villamosított marad. Ennek következtében – amennyiben poros az ágyazat – kismértékben juthat por a levegőbe. Ez a hatás azonban már jelenleg is fennáll és várhatóan továbbra sem lesz érzékelhető mértékű. A dízelvontatás továbbra is elenyésző marad, jelenlegi állapothoz képest részaránya csökken a villamosvontatással összevetve. A tervezett beruházás az országhatár környezetében a hőségnapok és a hóhullámos napok számának növekedésével, valamint a megnövekedett UV sugárzással szemben sérülékeny. A klímaváltozás hatásainak csökkentését szolgáló javaslatok megfelelő alkalmazása azonban csökkenti a beazonosított várható negatív hatásokat a tervezett beruházásra vonatkozóan.

Földtani közeg védelem

Az országhatár térségében a vasúti folyosó környezetében található talaj jellemzően mezőgazdasági felhasználású, a szerb oldalon erdőterületek is találhatóak. A kivitelezési időszak negatív hatásai közé tartozik földvédelmi szempontból a területfoglalás, a földmunkák nagyságrendje, a munkagépek és szállítójárművek mozgása, a keletkező hulladékok tárolása és az anyagnyerőhelyek felhasználása. A beruházás magyar oldali megvalósítása következtében a határ túloldalára esetlegesen áttérjedő ilyen jellegű hatásokkal nem számolnak a dokumentációban. Talajvédelmi szempontból a magyar oldali fejlesztés a szomszédos szerb területre nincs kedvezőtlen hatással. A tervezett beruházás megvalósítása és üzemelése során földvédelmi szempontból üzemszerűen olajszennyezéssel nem kell számolni. A vasút üzemelése során a lefolyó csapadékvízzel, a védőrétegeken át (zúzottkő, SZK1) feltehetően csekély mennyiségű szennyező anyag jut a vízelvezető árokba, amelyek visszatartó hatása megakadályozza a szennyező anyagok földtani közegbe kerülését. A magyar oldali létesítmény üzemelése nem befolyásolja a szerb oldal talajtani adottságait. Olyan hatás, mely a magyar oldali útszakasz üzemelése során a szerb oldalra fejt ki hatást havária esetekben fordulhat elő. Amennyiben a szennyezés mértéke megindokolja, abban az esetben értesítik az illetékes környezetvédelmi hatóságot, a szerb oldalon. A kivitelezés befejezését követően az építés által érintett területeken rekultivációt végeznek el (talajlazítás, humuszerítés, növénytelepítés). Monitoring rendszer létesítése a magyar oldali beruházásból adódó várható szennyezések kimutatására a szerb oldalon nem indokolt.

Táj- és természetvédelem

A rendelkezésre álló információk alapján megállapítható, hogy a tervezett beruházás sem a kivitelezés, sem pedig az üzemelés során várhatóan nem jár jelentős mértékű, országhatáron áttérjedő természeti hatással.

*

Tekintettel arra, hogy a tervezett tevékenység a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 8/A. § (1) bekezdés alapján a Pest Megyei Kormányhivatal, mint környezetvédelmi (és természetvédelmi) hatóság illetékességi területét is érinti, így az Ákr. 25. §-a alapján, a tárgyi ügy kapcsán, hatóságunk a

2021. március 22. napján kelt, BK/KTF/04636-7/2021. számú levelével az illetékességi területére vonatkozó nyilatkozat iránt megkereste a **Pest Megyei Kormányhivatalt**, valamint a BK/KTF/04636-9/2021. számú levelével, a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdés és 5. sz. melléklet I. táblázat 18. pontja alapján meghatározott hulladékgazdálkodási szakkérdés tekintetében, mint hulladékgazdálkodási hatóságot is megkereste a Pest Megyei Kormányhivatalt, amely környezetvédelmi (és természetvédelmi) hatóságként és hulladékgazdálkodási hatóságként **PE-06/KTF/16787-3/2021. számon** az alábbi szakvéleményt adta (melyet hatóságunk az előírások megtétele során figyelembe vett):

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályánál (a továbbiakban: BKMKH KTF) a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet] szerint folyamatban lévő, a MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) meghatalmazása alapján a TRENCON Tanácsadó és Tervező Kft. (1113 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em.) által benyújtott, a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár)] fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárás ügyében a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi, Hulladékgazdálkodási és Bányafelügyeleti Főosztálya (a továbbiakban: Környezetvédelmi Hatóság) az alábbi tájékoztatást adja.

A Környezetvédelmi Hatóság a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár)] fejlesztéséhez - az illetékességi területét érintő szakaszon - hozzájárul.

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

1. Zaj-és rezgésvédelmi szempontból:

- 1.1. Tárgyi létesítmény építési engedélyezési eljárása során az engedélyezési dokumentációban be kell mutatni a kivitelezési munkákból származó és a végleges szállítási útvonalak mentén kialakuló zaj- és rezgésterhelés mértékét és a tervezett zaj-, és rezgéscsökkentési intézkedéseket. Határérték feletti zajt okozó építési munkák csak az illetékes környezetvédelmi hatóság túllépési engedélyének birtokában kezdhetők meg.
- 1.2. Az építési tevékenység során az alábbi zaj- és rezgésvédelmi előírásokat kell betartani:
 - Az éjszakai (22:00-6:00) megítélési időben a környezeti zajkeltéssel járó munkavégzés és szállítási tevékenység nem végezhető, kivéve, ha az adott munkavégzés különösen indokolt, és az építkezést ellehetetlenítené annak kizárása. Az építés alatti környezetvédelmi tervben meg kell indokolni az adott munkafolyamat szükségességét, továbbá be kell mutatni e munkafolyamatok pontos körét, helyét, időtartamát és környezeti hatásait.
 - Kizárólag minimum EURO2, EPA Tier II, El) Stage II besorolású, vagy ezekkel egyenértékű zajkibocsátású motorok alkalmazhatóak a munkagépek és szállítójárművek esetében egyaránt.
 - Ahol lehetséges, ott a gépeket és / vagy gépelemeket zajvédelmi szigeteléssel, zajcsökkentő burkolatok kell ellátni, ha az adott munkavégzés 100 méteres környezetében zajtól védendő ingatlan, vagy terület található.
 - A szállítási útvonalakat a meglévő fő és gyűjtő úthálózat mentén kell kijelölni, a lehető legkisebb zajterhelés megvalósításával.
 - A vasúti szállítást kell előnyben részesíteni a közúttal szemben.
- 1.3. A tárgyi létesítmény mentén található, a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet] 2. §-ban meghatározott területek és építmények rezgés elleni védelme érdekében a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM- EüM együttes rendelet [a továbbiakban: 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet] 5. számú mellékletében előírt rezgésterhelési határértékek teljesülésének biztosítása érdekében, a tárgyi hatásvizsgálati eljárás dokumentációjában (továbbiakban: Dokumentáció) javasolt, vagy ezzel rezgésvédelmi szempontból egyenértékű műszaki megoldást kell alkalmazni.

- 1.4. *A tárgyi létesítmény vasúti szakasza mentén található, a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet] 2. §-ban meghatározott területek és építmények zaj elleni védelme érdekében a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében előírt zajterhelési határértékek teljesülését biztosító, a tárgyi Dokumentációban javasolt méretezéssel zajárnyékoló létesítményeket kell kiépíteni.*
- 1.5. *Tárgyi létesítmény forgalomba helyezését követő 30. és 60. napok között zajméréseket kell végezni* annak vizsgálatára, hogy a monitoring pontokon a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében szereplő zajterhelési határértékek teljesülnek. *A zajméréseket a stratégiai zajterképek, valamint az intézkedési tervek készítésének részletes szabályairól szóló 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelet] 5. számú mellékletének 1-5. pontjaiban meghatározott mérési módszerrel kell elvégezni, és a 6. pontban foglaltak szerint kell dokumentálni.*
- 1.6. *A fenti mérésekről készített dokumentációt az illetékes környezetvédelmi hatósághoz kell benyújtani.*
Határidő: a tárgyi létesítmény forgalomba helyezését követő 90. napig.
- 1.7. *Azoknak a védendő épülethomlokzatoknak az esetében, ahol a Dokumentáció szerint tervezett aktív zajvédelmi intézkedéseket követően a tárgyi létesítmény üzemeléséből származóan a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében előírt zajterhelési határértékek feletti terhelés várható, részletes épületakusztikai tervezés keretében kell a homlokzati nyílászárók végleges akusztikai, hangszigetelési követelményeit meghatározni, a jelenleginél magasabb léghangátlással rendelkező nyílászárók beépítéséről gondoskodni.*
Határidő: létesítmény üzembe helyezését megelőzően.
- 2. Levegőtisztaság-védelmi szempontból:**
- 2.1. *Az építési munkálatok során az elérhető legjobb technika alkalmazásával kell megelőzni, illetve a lehető legkisebb mértékűre csökkenteni a levegőterhelést.*
- 2.2. *Kedvezőtlen időjárási körülmények esetén a munkaterületen található, diffúz porszennyezést okozó felületek (depóniák, közlekedési utak) takarásáról, nedvesítéséről gondoskodni kell.*
- 2.3. *Kiporzásra hajlamos anyagok szállítása esetén a fuvarozó köteles megfelelő intézkedés megtételével (takarással, csomagolással) gondoskodni arról, hogy a szállított anyag levegőterhelést ne okozzon.*
- 2.4. *A szállítási feladatok szervezésénél előnyben kell részesíteni a vasúton történő anyagmozgatást.*
- 2.5. *Közúti szállítás esetén az útvonalakat olyan módon kell kijelölni, hogy azok a legkevésbé érintsenek lakott területeket.*
- 3. Hulladékgazdálkodási szempontból:**
- 3.1. *A hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény [a továbbiakban: Ht.j 4. §-ában foglaltaknak megfelelően a tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy az a környezetet a lehető legkisebb mértékben érintse, vagy a környezet terhelése és igénybevétele csökkenjen, ne okozzon környezetveszélyeztetést vagy környezetszennyezést, biztosítsa a hulladékképződés megelőzését, a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentését, a hulladék hasznosítását, továbbá környezetkímélő ártalmatlanítását.*
- 3.2. *A tevékenység végzése során keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékokat, illetve az esetlegesen felszínre kerülő hulladéknak minősülő anyagokat azonosító kód szerint be kell sorolni a hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (Vili. 27.) VM rendelet [a továbbiakban: 72/2013. (Vili. 27.) VM rendelet] 2. melléklete szerint, és a környezet veszélyeztetését kizáró módon, a további kezelés, hasznosítás elősegítése érdekében szelektíven kell gyűjteni.*
- 3.3. *A hulladékokat további kezelésre csak az adott típusú hulladéokra érvényes hulladékgazdálkodási vagy egységes környezethasználati engedéllyel rendelkező szervezetnek szabad átadni. A kezelési engedély meglétéről a hulladék átadását megelőzően meg kell győződni. A keletkező hulladékok kezelése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.*
- 3.4. *A hulladékok gyűjtőhelyeit egyértelműen jelölni kell. A gyűjtő edényzeteket azonosító címkével kell ellátni.*

- 3.5. *A keletkező veszélyes hulladékok kezelésénél be kell tartani a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló 225/2015. (Vili. 7.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 225/2015. (Vili. 7.) Korm. rendelet] előírásait.*
- 3.6. *A keletkező hulladékok átmeneti gyűjtésének céljából létesítendő gyűjtőhely(ek) kialakításának meg kell felelnie az egyes hulladékgazdálkodási létesítmények kialakításának és üzemeltetésének szabályairól szóló 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendeletben [a továbbiakban: 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet] foglalt követelményeknek.
Pest megye és Budapest területén lévő üzemi gyűjtőhely létesítése esetén az üzemi gyűjtőhely üzemeltetési szabályzatát jóváhagyásra be kell nyújtani a Környezetvédelmi Hatóság részére.*
- 3.7. *A keletkező hulladékok gyűjtése csak az organizációs tervben a munkaterület részeként megjelölt területen történhet.*
- 3.8. *A kivitelezési területekre bármilyen hulladék beszállítása, ott hulladékgazdálkodási tevékenység folytatása kizárólag hulladékgazdálkodási engedély birtokában végezhető.*
- 3.9. ***A kivitelezés során kitermelt talajt a további felhasználás előtt vizsgálni kell a Ht. 2. § (4) bekezdésében foglaltak figyelembe vételével.** Az anyagot szennyezettség esetén, illetve abban az esetben, ha azt nem a kitermelés helyén használják fel, azonosító kód szerint be kell sorolni a 72/2013. (Vili. 27.) VM rendelet 2. melléklete szerint.*
- 3.10. ***Feltöltésre, visszatöltésre, illetve a terület tájrendezésére kizárólag hulladéknak nem minősülő tiszta ásványi anyag, illetve a Ht. 9. § (1) bekezdésében foglalt hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó feltételek teljesülését igazoló dokumentummal rendelkező, szennyeződésmentes anyag használható fel. A felhasznált anyag eredetét igazoló dokumentumokat, illetve a hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó feltételek teljesülését igazoló dokumentumokat meg kell őrizni.***
- 3.11. *A kivitelezési munkálatok, illetve az üzemeltetés során keletkező hulladékok nyilvántartása és az adatszolgáltatás a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről szóló 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet] előírásai szerint végzendő.*
- 4. Kármentesítési szempontból:**
- 4.1. *A földtani közeg minősége nem veszélyeztethető. Az építési munkálatok, illetve az üzemeltetés során a kockázatos anyagokkal kapcsolatban be kell tartani a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet] előírásait, és fokozott figyelmet kell fordítani arra, hogy a földtani közeg ne szennyeződjön.*
- 4.2. *A munkagépek üzemanyaggal való feltöltése csak vízzáró burkolatú területen, vagy kármentő talca 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.*
- 4.3. *A földmunkák során kitermelésre kerülő kavicsagy, illetve földtani közeg (feltöltés) anyagát a vonatkozó hulladék mintavételi szabványnak megfelelő számú mintából vizsgálni kell - minimálisan összes alifás szénhidrogén, policiklikus aromás szénhidrogének valamint fémek és félfémek vonatkozásában és minőségüktől függően engedélyezett lerakó telepre kell elszállítani, vagy más módon, a jogszabályok betartásával lehet felhasználni.*
- 4.4. *A területfeltöltések esetén a feltöltés talajmechanikai tulajdonságai mellett a feltöltött anyag szennyezettségét is meg kell vizsgálni. Csak olyan anyag helyezhető el, mely a talajt nem károsítja.*
- 4.5. *A földtani közeg szennyezettségének észlelése esetén a szükséges környezetvédelmi lépéseket haladéktalanul meg kell tenni, amelyeket a Környezetvédelmi Hatóságnak be kell jelenteni.*
- 5. Táj- és természetvédelmi szempontból:**
- 5.1. *A tervezési területen lévő Natura 2000 területeken az építési munkálatok felvonulási területként, anyagnyerő-, deponáló helyként csak a legszükségesebb mértékig, csak a bővítés közvetlen sávját vehetik igénybe, nem veszélyeztethetik, vagy károsíthatják az ott található közösségi jelentőségű és kiemelt közösségi jelentőségű fajokat, illetve élőhely típusokat.*
- 5.2. *A tevékenység során védett és fokozottan védett fajok egyedei nem károsodhatnak.*
- 5.3. *Az áramütés fokozott veszélye miatt a Dokumentációban megjelölt madárvédelmi szempontból kritikus szakaszokon az áramütés kockázatának csökkentése érdekében madárvédelmi*

szempontból biztonságos műszaki megoldást kell alkalmazni. Ezek közé tartozik a függő tápvezeték tartó fejszerkezet, egyenes szakaszokon, a tartószerkezeten feszítőrúd helyett feszítősodrony szerelése.

- 5.4. A Dokumentációban megjelölt vasúti felsővezetékkel való madárütközés miatt kritikus szakaszokon a madárfajok ütközés elleni védelme érdekében, valamint az elütés kockázatának csökkentése miatt biztosítani kell a meglévő fás-cserjés állomány fokozott védelmét.
- 5.5. A Dokumentációban megjelölt vasúti felsővezetékkel való madárütközés miatt kritikus szakaszokon a madárfajok ütközés elleni védelme érdekében egysoros fasort, vagy speciális esetben cserjesávot kell telepíteni. A kíméleti szakaszokon, ott, ahol a fejlesztés miatt kitermelésre kerül a töltés mentén lévő fa- és cserjesáv, szükséges a fasor visszatelepítése. Telepítésre javasolt fa- és cserjefajok: oszlopos növekedésű fehér nyár (*Populus alba*), fekete nyár (*Populus nigra*), magyar kőris (*Fraxinus angustifolia* subsp. *pannonica*), kocsányos tölgy (*Quercus robur*), speciális esetben: egybibés galagonya (*Crataegus monogyna*), keleti tamariska (*Tamarix tetrandra*).
- 5.6. A munkagödöröket rendszeresen ellenőrizni kell, az esetlegesen bekerült kisméretű kőket, hullókat, kőtörményeket ki kell emelni és szabadon kell engedni.
- 5.7. A létesítés előtt esetlegesen szükségessé váló fa és cserje kivágást, jelentősebb gallyazást vegetációs időszakon (szeptember 1. - március 31.) kívülre kell tervezni.
- 5.8. A vegetációs időszakban esetlegesen szükségessé váló növényzetirtást a védett madárfajok védelme érdekében a Duna - Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság és Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatóság szakembereivel a helyszínen egyeztetni kell.
- 5.9. Az idős fák kivágását lehetőség szerint vegetációs időszakon kívül, a denevér betelepítés előtti időszakon kívül kell végezni. Az idős fák kivágásának időpontját egyeztetni kell a Duna-Ipoly és Kiskunsági Nemzeti Park szakembereivel.
- 5.10. Gondoskodni kell a kivágások alkalmával denevér mentésben járatos szakember folyamatos jelenlétéről. A fakivágás után meg kell vizsgálni az idősebb odvas fákat és az esetlegesen előforduló denevérkolóniák mentése érdekében szükség esetén gondoskodni kell az áttelepítésről.

*

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

INDOKOLÁS

A BKMKH KTF a tárgyi ügyben 2021. március 23. napján megkereste a Környezetvédelmi Hatóságot, hogy az illetékességi területére vonatkozó tájékoztatást megadja.

A Budapest-Kelebia határátkelő közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok, valamint a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok kijelöléséről szóló 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet) 1. § (1) bekezdés, 2. számú melléklet 3-4. pontja alapján jelen eljárás tárgya **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő ügy.**

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

A 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet 3. melléklet 3. pontja értelmében a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági engedélyezési eljárások vonatkozásában a BKMKH KTF jár el.

A Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról szóló 2020. évi XXIX. törvény (a továbbiakban: 2020. évi XXIX. törvény) 2. § (1) bekezdés szerint a tárgyi beruházás a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi Lili. törvény szerinti - **kiemelten közérdekű beruházásnak** minősül.

*

*Külön-külön az egyes környezeti elemekre és a beruházás egyes környezeti hatásaira vonatkozóan a következők szerinti értékelést tette a Környezetvédelmi Hatóság, figyelembe véve a terület igénybevételének nagyságát (beleértve a kapcsolódó műveletek, létesítmények területigényét is), a más természeti erőforrás igénybevételének, illetve használata korlátozásának nagyságát, a tevékenység kapacitásának vagy más méretjellemzőjének nagyságát, a tevékenység telepítése, megvalósítása és felhagyása során keletkező hulladék mennyiségét, veszélyességét, kezelhetőségét, a környezetterhelés nagyságát, jelentőségét, a baleset, üzemzavar kockázatának mértékét (különös tekintettel a felhasznált anyagokra és az alkalmazott technológiára), valamint a vonzerőt más jelentős környezeti hatású tevékenységek, létesítmények létesítésére a telepítési hely szomszédságában.
Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:*

Alapállapot:

A közvetlen zajvédelmi hatásterületen elvégzett zajimmisszió mérések eredménye alapján megállapítható, hogy a vasúti közlekedéstől származó zajterhelés nappali és éjjeli időszakban meghaladja a jogszabályban megengedett határértéket. A túllépés mértéke nappal 0-1,0 dB, éjjel 0-11,3 dB.

Építési, kivitelezési munkák:

Az építés körülményeiről, technológiájáról a jelenlegi fázisban csak tájékoztató jellegű információk állnak rendelkezésre, így a várható hatások a korábbi tapasztalatok, vizsgálatok alapján becsülhetők.

Az építkezésre a kiviteli terv szintjén, az organizációs terv ismeretében kell környezetvédelmi tervet készíteni, a kedvezőtlen hatások minimális értéken tartása, illetve a határértékek betartása érdekében.

A zajterhelés az építő, szállító, rakodógépek mozgásából ered. A munkagépek zaja csak a vasúti pályához közeli épületeknél okozhat problémát, de azt is csak ideiglenes jelleggel.

Az anyagszállítás általában a meglévő vasútvonalon, illetve közúton zajlik, és megfelelő szervezéssel, éjszakai szállítás, éjszakai építés elkerülésével jelentős zajnövekedésre nem kell számítani.

A teljes építkezés időtartama várhatóan több mint 1 év, ezen belül az egyes, zajvédelmi szempontból figyelembe vett szakaszosan megvalósuló építési fázisok tervezett időtartama 1 hónap - 1 év időtartamon belül várható.

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

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

A kivitelezés során jelentős mértékű anyagmozgatással kell számolni, azonban az építési anyagok pontos mennyiségére vonatkozó adatok, az anyagnyerő helyek elhelyezkedése, a hulladékhasznosító, hulladéklerakó telepek elhelyezkedése csak a kiviteli terv alapján határozhatók meg.

Az építőanyagok beszállítása jelentős részben (pl. a zúzottkő esetében) vasúton fog történni. Az egyéb szállítások lebonyolításához a környék viszonylag alacsony forgalmú közútjait fogják igénybe venni.

Ezek az útszakaszokon a szállítási forgalom esetenként érzékelhető forgalom-, illetve zajterhelés-növekedést eredményez.

Üzemelés:

Vasút:

A vasúti zajterhelésre vonatkozóan a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § (1) bekezdés a), d) és e), valamint a (2), illetőleg a (3) bekezdése szerint a zajszámítások eredményei alapján a hatásterületet jelző zajgörbe zajtól védendő környezetben 45 dB-es, egyéb zajtól nem védendő környezetben 50 dB-es, üdülőterületen 40 dB-es isophon.

A közvetlen hatásterületet, a rendelet előírásai alapján, minden esetben az éjjeli időszakra határozták meg, a zajforrások magasságának és a védendő létesítmények elhelyezkedésének figyelembevételével 1,5 m-es magasságra. Nappal az éjszakainál kisebb hatásterület határolható le, ezért ennek bemutatásától a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § (3) pontja alapján nem került vizsgálat alá.

A 150. sz. vasútvonalon a forgalom meghaladja a 30 000 db/évet, így az beletartozik 25/2004 (XII. 20). KvVM rendelet szerint stratégiai zajtérképezés feladatai közé, ahol távlatban a 27/2008. (XII. 3.) KvVM- EüM együttes rendelet 3. számú melléklete szerinti határérték az érvényes.

Megállapítható, hogy a fejlesztések megvalósítását követően a közvetlen hatásterület tágabb környezetében a jelenlegi állapothoz képest nőni fog a vasúti zajterhelés mértéke. Ennek oka, a vasúti forgalom növekedése.

A határérték túllépés következtében a tervezési terület menti védendő területek egyes részein zajvédelmi intézkedésekre van szükség.

Az új vágány építése miatt több helyen is megközelíti a nyomvonal a lakóingatlanokat, amelyek zajvédelmi szempontból védendőnek tekinthetők. Az új vágányhoz közeli épületek kisajátításra kerülnek, a védendő (lakó) funkció megszüntetésével, emiatt ezeket az épületeket a vizsgálat nem vette figyelembe.

P+R parkolók

A számítási eredmények alapján megállapítható, hogy a távlati P+R parkolóktól származó közúti zajterhelés a legközelebbi védendő ingatlanok homlokzata előtt nem haladja meg a jogszabályban meghatározott határértéket. A legtöbb esetben már jelenleg is van parkoló kialakítva a vizsgált területeken. A parkolók távlati forgalomvonzó hatása - tekintettel annak csekély mértékére - a rávezető utakon sem okoz határérték feletti zajterhelést. Zajvédelmi intézkedésre nincs szükség.

Párhuzamos utak, útátjárók:

A vizsgált beruházási szakaszon nem bővül a közúti hálózat, új út és új vasúti átjáró nem létesül, ezért a természetes forgalomfejlődésen túl más forgalomműködést befolyásoló tényező nem lesz, így határérték feletti közúti zajterhelés nem várható.

Összefoglalva megállapítható, hogy a vasúti fejlesztéshez kapcsolódó tervezett közúti beruházások zajvédelmi szempontból intézkedés nélkül megfelelnek a vonatkozó követelményeknek.

Rakodók

Az állomások környezetében lévő rakodóktól származó ipari zajra jelenlegi tervezési fázisban adatok még nem állnak rendelkezésre. A vasúti forgalomtól származó zaj miatt tervezett zajárnyékoló falakat a rakodók környezetében úgy határozták meg, hogy azok a rakterüiet külső oldalán legyenek. Ezzel az elrendezéssel a falak a közlekedési és ipari zajtól is védik a közeli lakóépületeket.

Zajvédelmi javaslatok

A zajvédelmet az egyes területeken különböző módszerekkel javasolt megoldani. Ahol lehetséges, közlekedésbiztonsági szempontból is előnyös, zajárnyékoló fal építésével, illetőleg adott esetben a meglévő falra ún. reduktor elem ráépítésével.

Azokon a helyeken, ahol belátás, útátvezetés, emeleti védendő szintek, stb. miatt zajárnyékoló fal nem építhető, ott passzív akusztikai módszerekkel javasolt a zajcsökkentés. A passzív védelem tervezésére a későbbiek során, kiviteli terv szintjén kerülhet sor. Jelen Dokumentációban a passzív védelmet igénylő lakóépületek, illetve azok védendő szintjei kerültek meghatározásra.

Minden egyes passzív védelemben részesítendő épületnél az átalakítást megelőzően helyszíni építészeti és akusztikai felmérést kell végezni a nyílászárók jelenlegi állapotáról, ill. a jelenlegi hangszigetelési tulajdonságairól. Ennek ismeretében lehet az alkalmazandó passzív védelmi intézkedést (üvegvastagság növelés, tömítés, 3. szárny beépítése, stb.) megtervezni.

Az alkalmazandó módszer a jelenlegi nyílászáró állapotától erősen függ (vetemedés, tok - szárny kapcsolat stb.), ezért szükséges minden egyes épületnél külön vizsgálatot végrehajtani.

Rezgés:

A vizsgált területen mind jelenleg, mind távlatban a meghatározó rezgésforrás a 150. sz. vasútvonalon lévő vasúti közlekedés.

Alapállapot:

A vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a rezgésterhelés a védett épületekben nappal határértékek alatt található, az éjszakai időszakban a 1239 Budapest, Csendes u. 121. és a 2340 Kiskunlacháza, 0622/5 hrsz. alatti megítélési pontokon határérték feletti.

Építkezés alatti rezgésterhelés:

Az építési rezgés megfigyelésére a monitoring terv szerinti pontokon kell méréseket végezni. Jelentős kockázati tényező a bontási és az építési tevékenység, a földmunkák végzése, az építőanyagok és a föld szállítása. A legnagyobb kockázati tényező a talajtömörítési tevékenység, zúzottkő ágyazat vibrációs aláverése alatt különösen, ha az épületek közelében vibrohengeres tömörítést alkalmaznak. Az épületkárok és a későbbi viták elkerülése érdekében a rezgésterheléssel érintett épületek előzetes szerkezeti állagfelmérését el kell végezni és az építési tevékenység megkezdése előtti állapotot dokumentálni kell. Az építési munka által rezgésterhelésének kitett épületekben, és az építés alatt gondoskodni kell a veszélyeztetett épületek rezgésterhelésének monitorozásáról. Javasolt továbbá a vasútépítéssel érintett, 25 m-en belüli lakóházak előzetes állagfelmérését és a szerkezet állapotának dokumentálását, az átépítés utáni - nem az építési tevékenységtől keletkezett szerkezeti károk miatti vita elkerülése érdekében.

A létesítmény üzemelése során várható hatások:

A lefolytatott tanulmányok és vizsgálatok alapján megállapítható, hogy távlatban a vasúti pálya mellett növekedni fog a rezgésterhelés, különösen az 50 m-es vasúti védőtávolságon belül elhelyezkedő épületeken. A környezeti rezgésterhelés rövid időre meghaladhatja az épületekben tartózkodók érzékelési küszöbértékét (AWs2,6mm/s²) de ez a túllépés néhány másodpercig, legfeljebb néhány percig tarthat (a szerelvény elhaladási ideje alatt).

A számítások szerint, a védendő épületek elhelyezkedésének függvényében 0-5-10-15 dB rezgésterhelés csökkentésre van szükség.

5-10 dB(v) rezgés csökkentés a MÁV által is elfogadott USP (Under Sleeper Pad - keresztaljpapucs) elemek beépítésével megoldható. 15 dB(v) rezgés csökkentési igény esetén több épületet ki kell sajátítani, mert azok várható környezeti rezgésterhelését USP segítségével nem lehet határérték alá csökkenteni.

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 9. § (1) szerint: „A környezetbe zajt vagy rezgést kibocsátó létesítményeket úgy kell tervezni és megvalósítani, hogy a védendő területen, épületben és helyiségben a zaj- vagy rezgésterhelés feleljen meg a zaj- és rezgésterhelési követelményeknek.”

A Környezetvédelmi Hatóság zaj- és rezgésvédelmi szempontú előírásait és megállapításait a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet és a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet és a 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelet figyelembevételével tette.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból:

A fejlesztés során ideiglenes, levegőt terhelő hatást okoz a kivitelezéshez használt munkagépek, és a szállításra használt gépjárművek kipufogógáz kibocsátása, valamint a munkaterületen fellépő, illetve a szállítás során keletkező kiporzás. Ennek mértéke a szükséges intézkedések megtételével csökkenthető, így a környezeti levegő minőségében jelentős változást nem okoz.

A zavaró hatások mértékét csökkenti, hogy vonalas létesítményként egy-egy területet csak viszonylag rövid ideig érint a legnagyobb terheléssel járó munkafázis.

A fejleszteni tervezett vasútvonal a Környezetvédelmi Hatóság illetékességi területére eső szakasza teljes hosszában villamosított, ezért az üzemszerű működés közben levegőterhelő hatást nem okoz.

A fejlesztés során kiépítésre kerülő P+R parkolóknál kialakított férőhelyek száma alapján a közúti forgalom növekedése nem lesz számottevő, annak következtében határérték feletti légszennyezettség kialakulása nem várható.

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

Hulladékgazdálkodási szempontból:

A beruházással érintett területeken jelenleg elsősorban települési hulladékok, közterületi hulladékok, és a vasútfenntartás hulladékai keletkeznek. A települési hulladékok gyűjtését a helyi közszolgáltató, az egyéb hulladékok esetében pedig a kezeléssel megbízott vállalkozók végzik.

Az építési-bontási munkálatok megkezdése előtt a munkaterületről eltávolításra kerülnek az illegálisan elhelyezett hulladékok, a növényzet, az idegen anyagok (hulladék, felhagyott vezetékek, épületalapok stb.), bontási anyagok, az útépitésre alkalmatlan és/vagy nem megfelelő teherbírású altalajok.

A meglévő vasúti pálya, valamint a közúti átjárók bontása során veszélyes hulladékok (talpfa, vasúti pálya zúzottkő ágyazata, kitermelt földtani közeg, stb.) és nem veszélyes hulladékok (fémek (sín), beton alj, betontörmelék, vasúti pálya zúzottkő ágyazata, kitermelt földtani közeg, aszfalttörmelék, stb.) egyaránt keletkezhetnek.

A bontásra kerülő közforgalmú vasúti pályát és annak egyes tartozékait (vissznereményi anyagok) újra felhasználják vagy továbbértékesítik, így azt nem minősítik hulladéknak. A vissznereményi anyagok a környezethasználó tulajdonában maradnak, míg a bontási hulladékokat a kivitelező szállíttatja el a megfelelő hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkező hulladékkezelőhöz.

A Dokumentáció szerint a vasúti felépítményt úgy kell elbontani, hogy az anyagok (kitérő, sín, alj, kapcsolószer stb.) válogatás után újra felhasználhatóak legyenek. A bontott anyagok szelektív gyűjtéséről gondoskodni kell. A hulladékot több fokozatban megfelelő szemmagyságra kell törni, közben az idegen anyagoktól (pl. vasbeton) meg kell tisztítani, majd frakciókra kell osztályozni.

A fémtartalmú bontott anyagok túlnyomó mennyiségét a sínek teszik ki, amelyeknek gyakorlatilag teljes mennyisége a környezethasználó döntésétől függően vissznereményi anyag, újrahasznosítás érdekében sínfelújító üzembe kerül.

A bontott vasbeton aljak a környezethasználó döntésétől függően szintén vissznyereményi anyagok, előre kijelölt telephelyekre szállítás, tárolás és átminősítés után út- és burkolatépítésekre használhatók, vagy hulladékstátuszba sorolhatók.

Az útátjárók bontása során keletkezett aszfalt- és betontörmelék főként útátjárók, parkolók alapjának megépítésére, illetve nem teherbíró felületek kialakítására hasznosítható. Ezen anyagok felhasználása a közútkezelő által meghatározottak szerint történik.

Az építési-bontási hulladék feldolgozására, keletkezési helyének közelébe (kijelölt építési munkaterületen belül), célszerű mobil feldolgozó üzemet telepíteni a hulladékok szállítása által okozott környezeti hatások jelentős mértékű csökkentése érdekében.

A pályarekonstrukció során kiemelt vasúti talpfák (amennyiben nem vissznyereményi anyagok) veszélyes hulladéknak minősülnek (17 02 04 hulladékaazonosító kód). A vasúti talpfákat érvényes hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkező veszélyes hulladékkezelőnek adják át.*

A vasúti pálya rekonstrukció során - a kitermelt talaj mellett - jelentős mennyiségű zúzottkő kerül ki az ágyazatból. Amennyiben a zúzottkő nem szennyezett, rostálás után újrahasználható. A zúzottkő olajszenyeződésének gyanúja esetén el kell végezni a kitermelt anyagok mintavételezését és laboratóriumi vizsgálatát TPH paraméterre. Olajjal szennyezett, salakkal kevert zúzottkő, illetve az olajjal szennyezett, kitermelt földtani közeg nem használható fel újra, hulladéknak minősül.

A kivitelezési területeken lévő építmények bontása vagy felújítása, valamint az építési munkálatok során szintén keletkezhetnek nem veszélyes hulladékok (nem veszélyes építési-bontási hulladékok, papír és karton-, műanyag-, fa-, fém-, üveg-, textil hulladékok, fémek, kommunális hulladék, stb.) és veszélyes hulladékok (veszélyes anyaggal szennyezett építési-bontási hulladékok, csomagolási hulladékok, fémhulladékok, azbesztet tartalmazó építőanyag vagy szigetelőanyag, szénkátrány és kátránytermékek, stb.) is. A Pest megye területén folyó építési munkálatok során kb. 216 tonna települési hulladék keletkezése várható. A szelektív gyűjtés lehetőségét biztosítani kell a munkaterületen dolgozók számára. Az elszállításról a területileg illetékes közszolgáltató gondoskodik.

A kivitelezési területeken elkülönítetten gyűjtött hulladékot, amennyiben lehetséges a kivitelező az építés során felhasználja, illetőleg a hulladékkezelőnek átadja. Amennyiben a gyűjtés helyén kezelésre kerül sor, akkor a hulladék előkezelésére áttelepíthető, illetve telepített berendezések alkalmazhatók. Az építési-bontási hulladékok gyűjtéséhez a jogszabályoknak megfelelően kialakított üzemi gyűjtőhely létesítése tervezett, amennyiben az építési tevékenységet végző nem rendelkezik egyebekben hulladékgazdálkodási engedéllyel és nem végez hulladékgyűjtést vagy kezelést. A veszélyes hulladékok gyűjtéséhez, a hulladékok képződésének helyén, a jogszabályoknak megfelelően kialakított munkahelyi gyűjtőhelyek létesítése tervezett.

A vasútfenntartási/üzemeltetési tevékenységek során keletkezhetnek közterület tisztítási hulladékok (20 03 03 hulladékaazonosító kód), települési hulladékok, épületek fenntartásából és karbantartásából adódóan építési-bontási hulladékok, irodai tevékenységből származó hulladékok, motor-, hajtómű-, kenőolaj és hidraulikai olaj hulladékok, a pályafenntartás során zúzott kő, vasbeton alj, törmelék, talpfa, fémhulladékok, gyomirtásból keletkező hulladékok, a vontató járművel karbantartásából kenőanyagok, akkumulátor hulladékok, olajos rongy, mosóiszap, nem vasúti tevékenységből származó, illegálisan elhagyott hulladékok, továbbá havária esetek során veszélyes anyagokkal szennyezett felítató anyagok, talaj.

A tervezett beruházás területén elsősorban kommunális hulladékok keletkeznek részben a személyzet napi munkavégzése során, részben az utasforgalmi területeken kihelyezett szemétygyűjtő edényekben gyűjtve. Becslések alapján Pest megye területén az üzemelés során kb. 860 kg/év vegyes települési hulladék és kb. 1 288 kg/év szelektív hulladék keletkezése várható. A kommunális hulladékok közszolgáltatás keretében biztosított gyűjtőedényzetben kerülnek elszállításra.

A technológiai, termelési jellegű tevékenységekből képződő veszélyes és nem veszélyes hulladékok mennyiségét nagymértékben meghatározza a rendszeresen felülvizsgálatra kerülő karbantartási terv. A technológiához kapcsolódó hulladékok gyűjtése a munkahelyi gyűjtőkben, a technológiákhoz legközelebbi helyszíneken történik, a keletkező hulladékok fizikai és kémiai összetételének ellenálló edényzetben. A gyűjtőedényzetek telítettségét követően beszállításra kerülnek az üzemi gyűjtőhelyekre (Pest megye területén belül Budapest Ferencváros), ahol rendszeresen szerződött hulladékszállító vállalkozásoknak kerül átadásra az összegyűjtött hulladék.

A Dokumentáció alapján amennyiben felmerül a felhagyás igénye, javasolják a felhagyás előtt a lehetséges hasznosítási lehetőségek feltárását, mert a vasúti terület hasznosításával megelőzhető, illetve csökkenthető a felhagyásból származó hulladékok mennyisége, valamint az érintett terület esetleges szennyezésének felszámolásához a hasznosítási módnak megfelelő kármentesítési célértékek rendelkezhetők. Amennyiben a hasznosítás nem valósítható meg, a felhagyáshoz kapcsoló munkálatokból képződő hulladékok jellege és mennyisége döntően megegyezik az építési szakaszban keletkező hulladékok jellegével és mennyiségével.

A tevékenység végzése során a keletkező nem veszélyes és veszélyes hulladékok jogszabályi követelményeknek megfelelő gyűjtése, illetve a hulladékok további kezelésének (hasznosítás, ártalmatlanítás) megoldása esetén a tevékenységgel kapcsolatban hulladékgazdálkodási szempontból kizáró ok nem áll fenn.

A Környezetvédelmi Hatóság hulladékgazdálkodási szempontú előírásait és megállapításait a Ht., a 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet, a 72/2013. (Vili. 27.) VM rendelet, a 225/2015. (Vili. 7.) Korm. rendelet, a 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet figyelembevételével tette.

Kármentesítési szempontból:

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

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

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

A benyújtott Dokumentáció és a Környezetvédelmi Hatóság nyilvántartása szerint megállapítható, hogy a tárgyi beruházás kármentesítéssel érintett területet Pest Megye területén közvetlenül nem érint.

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

Táj- és természetvédelmi szempontból:

A tervezett Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése a Környezetvédelmi Hatóság illetékességi területére eső szakasza országos jelentőségű védett, vagy védelemre tervezett természeti területet és a természet védelméről szóló 1996. évi Lili, törvény (a továbbiakban: Tvt.) 23. § (2) bekezdés alapján ex lege védett területet nem érint.

Tárgyi vasúti szakasz azonban érinti az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet] és az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészekről szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet] által

meghatározott Felső-Kiskunsági szikes puszták és turjánvidék elnevezésű, HUKN 10001 kódszámú különleges madárvédelmi, (Natura 2000) területet.

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

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

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

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

A különleges madárvédelmi területek érintettsége miatt a tervezett fejlesztéssel kapcsolatosan Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció készült. A hatásbecslési dokumentáció alapján megállapítható, hogy az előírások szigorú betartása mellett a vasútfejlesztés, mivel egy meglévő nyomvonal kiszélesítése, minimális hatással jár a Natura 2000 terület kijelölésének alapjául szolgáló fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére, a Natura 2000 területre kedvezőtlen hatása nem jelentős.

A Natura 2000 területén alábbi közösségi jelentőségű fajok és/vagy élőhelytípusok, állományára vagy természetvédelmi helyzetére a hatással lehet a terv:

fehér gólya (*Ciconia ciconia*)

barna rétihéja (*Circus aeruginosus*)

parlagi sas (*Aquila heliaca*)

kék vércse (*Falco vespertinus*)

túzok (*Otis tarda*)

gólyatöcs (*Himantopus himantopus*)

ugartyúk (*Burhinus oedicephalus*) szalakóta (*Coracias garrulus*) parlagi pityer (*Anthus campestris*) karvalyposzáta (*Sylvia nisoria*) töviszűrő gébics (*Lanius collurio*) kis őrgébics (*Lanius minor*) rétisas (*Haliaeetus albicilla*) kerecsensólyom (*Falco cherrug*)

A Dokumentáció szerint az éjszakai terepi felmérések során szabad szemmel is látott és a detektoros vizsgálatokkal is megerősített denevér felmérés során észlelt 7(8) denevérfajból egy Natura 2000 jelölő faj, a közönséges denevér (*Myotis myotis*) került elő, ezért a tervezett beruházás során, ha idős, odvas fák kivágására kerül sor, akkor a kivitelezési munkák megfelelő időbeli ütemezésével (téli nyugvó időszakban) mérsékelhető a zavaró hatás, természetvédelmi kár. A fakivágások potenciálisan

érinhetnek lakott denevér-odvakat, ezért az idős fák kivágását lehetőség szerint vegetációs időszakon kívül, a denevér betelepítés előtti időszakon kívül kell végezni.

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

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

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

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

A Környezetvédelmi Hatóság táj- és természetvédelmi szempontú előírásait és megállapításait a Tvt., a 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet és a 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet figyelembevételével tette.

Településrendezési szempontból:

A Dokumentációban megállapítják (3.5.2 Településrendezési tervek című fejezet) településenként, hogy a tervezett fejlesztés várhatóan szükségessé teszi a helyi építési szabályzat módosítását.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 5. § (2) bekezdés cc) pontja szerint: „ha a tervezett tevékenység nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósítása és az a településrendezési eszközökkel nincs összhangban, azonban az összhang legkésőbb a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig megteremthető, ezt a lehetőséget rögzíti, és előírja, hogy a kizáró okot a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig meg kell szüntetni”

A Környezetvédelmi Hatóság környezetvédelmi és természetvédelmi feladat- és hatáskörét a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) 9. § (1) bekezdés c) pontja, 13. § (1) bekezdés c) pontja, és illetékességét 8/A. § (1) bekezdése szabályozza.”

*

Hatóságunk szakkérdésekkel kapcsolatos megkeresése a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdés alapján történt.

A szakkérdések vizsgálatát tartalmazó szakvéleményekben foglaltakat a rendelkező részben előírtam.

Szakkérdések indokolása:

1. A környezet-egészségügyi szakkérdés vizsgálatának indokolása:

1.1. Bács-Kiskun megye, Kiskőrösi járás (Fülöpszállás – Soltvadkert közötti szakasz) vonatkozásában:

A MÁV Zrt. kérelmében foglalt környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálására vonatkozóan, a rendelkezésre álló iratanyag vizsgálatával megállapítottam, hogy az abban foglaltak környezet-egészségügyi szempontból nem kifogásolhatók.

Azonban a lakosság egészségvédelme érdekében Fülöpszállás – Soltvadkert szakaszon, a zajterheléssel érintett ingatlanok esetében, megfelelő műszaki intézkedésekkel biztosítani kell, hogy a zajterhelés a jogszabályban meghatározott határértékeket ne lépje túl.

Szakmai álláspontomban előírt feltételeket a zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X.29.) Korm. rendelet, valamint a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény előírásainak alapján határoztam meg.

Szakmai álláspontomat a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdésében foglaltak alapján, és az 5. sz. melléklet I. táblázat B oszlopában meghatározott szakkérdésekre vonatkozóan, a fővárosi és megyei kormányhivatal, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatal népegészségügyi feladatai ellátásáról, továbbá az egészségügyi államigazgatási szerv kijelöléséről szóló 385/2016.(XII.2.) Korm. rendelet 4. § (1) bekezdés, 5. §, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 86/2019. (IV. 23.) Korm. rendelet 2. § (4)-(5) bekezdése és 1. számú melléklete alapján adtam meg.

1.2. Bács-Kiskun megye, Kiskunhalasi járás vonatkozásában:

A dokumentációt áttanulmányozva megállapítható, hogy a környezet-és település-egészségügyre, az egészségkárosító kockázatok és esetleges hatások felmérésére, a felszín alatti vizek minőségét, egészségkárosítás nélküli fogyaszthatóságát, felhasználhatóságát befolyásoló körülmények, tényezők vizsgálatára, lakott területtől (lakóépülettől) számított védőtávolságok véleményezésére, a talajjal, a szennyvizekkel, veszélyes hulladékokkal kapcsolatos közegészségügyi követelmények érvényesítésére, az emberi használatra szolgáló felszíni vizek védelmére kiterjedően, a vasútvonal fejlesztés a fenti kikötések betartása esetén, az ivóvíz minőségi követelményeiről és az ellenőrzés rendjéről szóló 201/2001. (X. 25.) Korm. rendelet 3. § (2) bekezdés a) - c) pontjában és (3) bekezdésében, a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV törvény 4. §, 6. § és 13 §, a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet 4. §-ában és 5.§ (1) - (3) bekezdéseiben, a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. §, a levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendelet 1. számú és 2. számú melléklete valamint a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 1. sz. mellékletében és 2. sz. mellékletében, és az egészségügyről szóló 1997. évi CLIV törvény 46. §, (jogszabályokban) szereplő előírásoknak megfelel.

Szakmai álláspontomat, a fővárosi és megyei kormányhivatal, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatal népegészségügyi feladatai ellátásáról, továbbá az egészségügyi államigazgatási szerv kijelöléséről szóló 385/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 385/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet) 13. § (1) bekezdésében meghatározott hatáskörben, a 385/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 4. § (1) bekezdése és 5. §-a valamint a fővárosi és megyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 66/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 2. § (4)-(5) bekezdésében megállapított illetékesség alapján adtam meg.

1.3. Bács-Kiskun megye, Kunszentmiklósi járás vonatkozásában:

A benyújtott dokumentumokat átvizsgálva megállapítottuk, hogy környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elfogadása közegészségügyi szempontból fenti kikötés betartása mellett nem kifogásolható.

Kikötésemet az alábbi joghelyek alapján hoztam:

- *A kémiai biztonságról szóló 2000. évi XXV. törvény 20. § (3) bekezdésének értelmében a veszélyes anyaggal, illetve a veszélyes keverékkel kapcsolatos tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy a tevékenység az azt végzők és más személyek egészségét ne veszélyeztesse, a környezet károsodását, illetve szennyezését ne idézze elő, illetőleg annak kockázatát ne növelje meg.*

Fentiek alapján a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

Nyilatkozatomat a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet, a hulladékgazdálkodási közszolgáltatás körébe tartozó hulladékkal kapcsolatos közegészségügyi követelményekről szóló 13/2017. (VI. 12.) EMMI rendelet, a kémiai biztonságról szóló 2000. évi XXV. törvény, a munkahelyek kémiai biztonságáról szóló 25/2000. (IX. 30.) EüM-SzCsM együttes rendelet, a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, az ivóvíz minőségi követelményeiről és az ellenőrzés rendjéről szóló 201/2001. (X. 25.) Korm. rendelet, a fertőző betegségek és a járványok megelőzése érdekében szükséges járványügyi intézkedésekről szóló 18/1998. (VI. 3.) NM rendelet, valamint a nem dohányzók védelméről és a dohánytermékek fogyasztásának, forgalmazásának egyes szabályairól szóló 1999. évi XLII. törvény alapján adtam ki.

Hatáskört a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 31. § (3) bekezdése és 5. melléklet B) pontja, **illetékességet** a fővárosi és megyei kormányhivatal, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatal népegészségügyi feladatai ellátásáról, továbbá az egészségügyi államigazgatási szerv kijelöléséről szóló 385/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 4. § (1) bekezdése és 5. §-a, valamint a fővárosi és megyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 86/2019. (IV. 23.) Korm. rendelet 2. § (4)-(5) bekezdése határozza meg.

1.4. Pest megye, Ráckevei és Szigetszentmiklósi járás vonatkozásában:

A projekt keretében a jelenleg 166 km hosszú Budapest-Kelebia vasútvonal korszerűsítésére kerül sor, kétvágányúsítással és villamosítással, pályasebesség 160 km/óra történő emeléssel.

A sebességemelés és kapacitásbővítés a vasútvonal teljes átépítésével jár.

A beruházással érintett területeken a fejlesztés funkciójához kapcsolódóan elsősorban települési hulladékok, közterületi hulladékok, és a vasútfenntartás hulladékai keletkeznek. A hulladékok gyűjtését a települési hulladékokra vonatkozóan, a kommunális hulladékok elszállításáért felelős helyi közszolgáltató, az ezen kívüli hulladékok esetében a kezeléssel megbízott vállalkozók végzik.

A felszín alatti vizek tekintetében közvetlen hatásterület nem jelölhető ki. A tervezett beruházás megvalósításából eredően sem a talajvíz áramlási viszonyai, sem a beszivárgás tekintetében jelentős változás nem prognosztizálható.

A MÁV Zrt. adatszolgáltatása alapján a tervezési területen nem található kármentesített terület, illetve kármentesítéssel összefüggő üzemelő monitoring- vagy termelő kút. A rendelkezésre álló adatok alapján nincs szennyezéssel érintett terület, amely esetén kármentesítési kötelezettség áll, vagy állhat fenn.

A tervezett rekonstrukció által érintett nyomvonalszakasz a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerint kijelölt sem távlati, sem üzemelő sérülékeny vízbázis hatósági határozattal kijelölt vízbázisvédelmi területet nem érint.

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken lévő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet értelmében a beruházás által érintett települések közül fokozottan érzékeny felszín alatti vízminőségvédelmi kategóriákba tartozik Tass, Szabadszállás, Fülöpszállás, és Csengőd területe, a többi érintett település pedig érzékeny felszín alatti vízminőségvédelmi kategóriába tartozik.

Amennyiben a szilárd és folyékony kommunális, valamint a kisebb mennyiségben esetlegesen keletkező szénhidrogénnel szennyezett veszélyes hulladékokkal megfelelő gondossággal járnak el, biztonsággal elkerülhető a felszín alatti vizek elszennyezése. Megfelelő munkafegyelem mellett a felszín alatti víz

terhelése elkerülhető a beavatkozással érintett területeken (munkaterület, felvonulási terület, szállítási útvonalak).

A munkálatok ideje alatt a felszín alatti víz szennyeződése a havária események kivételével nem valószínűsíthető. Az esetleges havária eseményekre (olaj, vagy üzemanyag szivárgás, gépborulás stb.) való felkészülés a kárelhárítás általános eszközállományának (szivárgásmentes konténer, lapát, burkolt területek esetében adszorbens anyag) készletben tartásával megoldható.

Fentiek alapján a BK/KTF/04636/2021. ügyszámon érkezett kérelem engedélyezhető.

Szakkérdésben állásfoglalásom az alábbi jogszabályokon alapul:

- *a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet.*
- *a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény*
- *az ivóvíz minőségi követelményeiről és az ellenőrzés rendjéről szóló 201/2001. (X. 25.) Korm. rendelet*

1.5. Budapest (XXIII. Kerület, Soroksár) vonatkozásában:

BFKH XX. Kerületi Hivatala állásfoglalását a rendelkezésre álló dokumentációk, valamint *a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet és a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet* 28. § (1) bekezdésében, illetve 5. melléklet I. táblázatában megjelöltek alapján fogalmazza meg.

Az egészségügyi hatósági és igazgatási tevékenységről szóló 1991. évi XI. törvény 2. § (1) bekezdés d) pontja és a 4. § (1) bekezdés n) pontja utalják az egészségügyi államigazgatási szerv feladatkörébe a tárgyi ügyet.

BFKH XX. Kerületi Hivatala állásfoglalását *az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény* (a továbbiakban: Ákr.) 55. § alapján hozta meg.

Hatáskörét *a fővárosi és megyei kormányhivatal, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatal népegészségügyi feladatai ellátásáról, továbbá az egészségügyi államigazgatási szerv kijelöléséről szóló 385/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet* 13. § (1) bekezdése, illetékességét az 5. § 2. sz. mellékletének 117122. pontja állapítja meg, továbbá *az építésügyi és építésfelügyeleti hatósági eljárásokról és ellenőrzésekről, valamint az építésügyi hatósági szolgáltatásról szóló 312/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet* 11/A § (2) bekezdése és a 6. számú melléklete állapítja meg.

2. Az örökségvédelmi szakkérdés vizsgálatának indokolása:

2.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

Megállapítottam, hogy a tárgyi beruházás *a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény* (a továbbiakban: Kötv.) 7. § 20. pontja értelmében nagyberuházásnak minősül. A Várkapitányság Nonprofit Zrt. 2020. év folyamán a beruházás kapcsán az előzetes régészeti dokumentáció I. fázisaként kutatási tervet készített.

Mivel az elkészült előzetes régészeti dokumentáció első fázisa nem tartalmazza *a kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV.9.) Korm. rendelet* (a továbbiakban: 68/2018. (IV.9.) Korm. rendelet) 40. § (2) bekezdésben előírt feltárási projekttervet, valamint a Kötv. 23/ C. § (5) bekezdés alapján az előzetes régészeti dokumentáció készítése során elvégzendő próbafeltárás sem történt meg, ezért ezeknek az elkészítését írtam elő az előzetes régészeti dokumentáció kiegészítéseként. A feltárási projektterv az előzetes régészeti dokumentáció záródokumentuma, és tartalmazza a Kötv. 23/C. § (2) bekezdésében meghatározott szakmai javaslatot arra vonatkozóan, hogy mely területek esetén és milyen módszerű megelőző feltárás elvégzésére van szükség. Ezért a régészeti feladatokat a jóváhagyott feltárási projektterv alapján kell meghatározni.

Ezt figyelembe véve a környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálásának örökségvédelmi akadálya nincsen.

Az örökségvédelmi hatóság illetékességét a fővárosi és megyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 86/2019. (IV.23.) Korm. rendelet 2. § (1) bekezdés állapítja meg.

A régészeti örökségvédelmi szakkérdést a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III.30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdésében, illetve az 5. sz. melléklet I. táblázatának 4. pontja alapján vizsgáltam, eljárásomban a 68/2018. (IV.9.) Korm. rendelet 88. §-ban felsorolt szempontokat vettem figyelembe.

2.2. Pest megye vonatkozásában:

A részemre elküldött megkeresés és dokumentáció alapján megállapítottam, hogy a tárgyi beruházás a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (a továbbiakban Kötv.) 7. § 20/a) pontja szerinti (500 millió forintnál nagyobb bruttó bekerülési költségű) földmunkával járó beruházás örökségvédelmi szempontból nagyberuházásnak minősül. A Kötv. 23/C. § (1) bekezdése szerint nagyberuházás esetén előzetes régészeti dokumentációt (a továbbiakban: ERD) kell készíteni. Az ERD-t a Kötv. 23/c. § (3) bekezdése szerinti jogszabályban kijelölt örökségvédelmi szerv készíti el, amely a kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet) 3. § (3) bekezdése alapján a Várkapitányság Integrált Területfejlesztési Központ Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság.

A 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet 24. § (6) bekezdése értelmében a feltérési projekttervet tartalmazó teljes ERD-t a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére irányuló azon első hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amelyben a hatóság eljár vagy szakhatóságként közreműködik. Hatóságom a 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet 24. § (7) bekezdése alapján vizsgálja továbbá, hogy a benyújtott ERD a földmunkával járó teljes tevékenységre vonatkozóan készült-e. A feltérési projekttervet tartalmazó ERD határozza meg a Kötv. 23/D. § (2) bekezdése alapján a nagyberuházáshoz kapcsolódó valamennyi régészeti feladatellátást, annak módját, az érintett területet és annak régészeti jellemzőit (a nagyberuházás régészeti területi jellemzői és előkészítettsége alapján a régészeti feladatellátás területi szakaszait és a szakaszolás indokait), a várható kockázatokat, továbbá tartalmazza a projektterv készítésének időpontjában irányadó szabályok szerint, valamint a 23/E. § (2) bekezdése alapján a régészeti feladatellátást végző, feltérásra jogosult intézményt.

2.3. Budapest (XXIII. Kerület, Soroksár) vonatkozásában:

A környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése és ugyanezen rendelet 5. melléklet I. táblázat 4. pontjában rögzített kulturális örökségvédelmi szakkérdést megvizsgáltam, és megállapítottam, hogy a kiadásra kerülő környezetvédelmi engedély örökségvédelmi szempontból tett feltétel nélkül megadható.

„Eljárásom során a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és 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 tárgyi beruházást a Kormány a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Ngt.)

11. § (5) bekezdésében kapott felhatalmazása alapján a Budapest-Kelebia határátkelő közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok, valamint a

beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok kijelöléséről szóló **102/2021. (III. 3.)** Korm. Rendelet (a továbbiakban **102/2021. R.**) **1. §** - ban **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházássá nyilvánította.**

A kulturális örökség védelméért felelős miniszter által vezetett közhiteles nyilvántartás adatai szerint a kérelemmel érintett ingatlanok a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (a továbbiakban: **Kötv.**) **7. § 35.** pontja szerinti **régészeti lelőhelyeken** valósul meg, amely régészeti lelőhelyek a kulturális örökség védelméért felelős miniszter által vezetett közhiteles **15731, 66796, 15709, 71255, 15704** azonosító számokon szerepelnek

A kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **68/2018. R.**) **87. § (1)** és **37. § (3)** bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„**87. § (1)** A szakhatóságként eljáró vagy örökségvédelmi szakkérdést vizsgáló hatóság a nyilvántartott régészeti lelőhelyet, a régészeti védőövezetet, a nyilvántartott műemléki értéket, a műemléket, a műemléki környezetet, a műemléki jelentőségű területet, a történeti tájat és világörökségi helyszínt vagy világörökségi területet érintő ügyben a 88. és 89. §-ban meghatározott szempontok alapján vizsgálja, hogy a tervezett tevékenység megfelel-e a Kötv.-ben és az e rendeletben meghatározott követelményeknek.”

„**37. § (3)** A rendelkezésre álló örökségvédelmi hatástanulmány vagy próbafeltárás nélkül készült előzetes régészeti dokumentáció esetén a hatóság dönt arról, hogy az alkalmas-e az elvégzendő régészeti feladatellátás módjának, valamint idő- és költségvonzatának meghatározására. A hatóság - a 3. § (3) bekezdése szerinti örökségvédelmi szerv véleményének kikérésével, észszerű határidő kitűzésével - előírja a hiányzó munkarészek pótlását vagy új előzetes régészeti dokumentáció elkészítését.”

A **Kötv.** és a **68/2018. R. 87. § (1)** bekezdése és az ott megjelölt **88. §**-ban előírtak, valamint a becsatolt **Előzetes régészeti dokumentáció - előkészítő munkarészben** (ERD-I.) foglaltak vizsgálatát követően megállapítottam, hogy a kérelemmel érintett terület régészeti érintettsége kiterjedése, jellege, kora és intenzitása a rendelkezésre álló adatok alapján jelenleg nem határozható meg, mindezek pontosabb meghatározása érdekében - és a **Kötv. 23/C. (5)** bekezdésének előírása folytán - **próbafeltárás elvégzése szükséges.**

A jelenleg rendelkezésre álló adatok alapján tehát nem állapítható meg, hogy a tervezett beruházás kulturális örökségvédelmi érdeket sért-e, ezért jelen döntésem rendelkező részében kulturális örökségvédelmi szempontból feltételeket nem írtam elő, azonban örökségvédelmi szempontú figyelemfelhívásokat tettem, az alábbi jogszabályhelyek alapján:

I. A Kötv. 7. § 20. pontja, valamint a **23/C. § (1), (3)** és **(5)** 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) a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által kezelt beruházás,
- c) a védmű-, töltés- és a 2500 hektár alapterületet meghaladó árapasztó- vagy árapasztó tározó-építés, vagy
- d) 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.

„**23/C. § (3)** Az előzetes régészeti dokumentációt a beruházóval kötött írásbeli szerződés alapján a jogszabályban kijelölt örökségvédelmi szerv készíti el.”

„**23/C. § (5)** Az előzetes régészeti dokumentáció készítése során - a jogszabályban meghatározott kivételekkel - próbafeltárást kell végezni, amely nem a megelőző feltárás része.”

A **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 szakhatóságként vagy a szakkérdés vizsgálatával közreműködik.”

A **Kötv. 7. § 20.** pontja, valamint a **23/G. § (1)** és **(2)** bekezdései az alábbiak szerint szabályoznak:

„23/G. § (1) Az olyan nagyberuházás esetén,

- a) amellyel összefüggő közigazgatási hatósági ügyeket a Kormány rendeletében nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánított,
- b) amelyet törvény vagy kormányrendelet kiemelten közérdekű beruházássá, vagy amelyet kormányrendelet nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházássá nyilvánított,
- c) amely a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által kezelt,
- d) ami az energiahordozók szállításához, energiaellátás biztosításához szükséges, vagy
- e) amely bányászati tevékenység végzésével jár [a továbbiakban az a)-e) pont alattiak együtt: **kiemelt nagyberuházás]**

a régészeti feladatellátásra - beleértve az előzetes régészeti dokumentáció készítését -, a megelőző feltárásra vonatkozó, valamint a 23/B-23/F. §-ban meghatározott rendelkezéseket ezen alcímben meghatározott eltérésekkel kell alkalmazni.

(2) A kiemelt nagyberuházás esetén a jogszabályban kijelölt örökségvédelmi szerv a gyűjtőterületén érintett megyei hatókörű városi múzeum, Budapesten a Budapesti Történeti Múzeum útján gondoskodik

a) a megelőző feltárás, valamint

b) a kivitelezés során ellátandó régészeti megfigyelés és szükség esetén régészeti bontómunka elvégzéséről, és e feladatokra vonatkozó szerződést a beruházóval a 22. § (11) bekezdésében meghatározott 15 napos határidőn belül megkötöti.”

II. A 68/2018. R. 53. § (1) bekezdésének a) pontja alapján.

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

3. A növény- és talajvédelmi szakkérdés, így különösen a termőföldre gyakorolt hatások vizsgálatának indokolása:

3.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

A benyújtott dokumentumok alapján megállapítható, hogy a fenti tárgyú beruházás érinti a termőföld minőségi állapotát. A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elfogadásához talajvédelmi szempontokat figyelembe véve nyilatkoztunk talajvédelmi szakkérdésben.

A talajvédelmi hatóság illetékességét *a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII.2.) Korm. rendelet* 14. § (4) bekezdés, a hatáskörét az 52. § állapítja meg.

A talajvédelmi szakkérdésben történő közreműködés *a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III.30.) Korm. rendelet* 28. § (1) bekezdésén, valamint az 5. melléklet I. táblázat B oszlopán alapul.

3.2. Pest megye és Budapest (XXIII. Kerület, Soroksár) vonatkozásában:

A fenti előírásokat *a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szerveket kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet* 28. § (1) bekezdése és 5. számú melléklet I. táblázatának 5. pontja alapján tettem meg.

4. A földvédelmi szakkérdés, így különösen a termőföld mennyiségi védelmének követelményeinek vizsgálata:

4.1. Bács-Kiskun megye (Kiskőrösi járás) vonatkozásában:

Az elektronikus címen közölt „Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának {Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal} fejlesztése” tárgyú környezeti hatásvizsgálati dokumentációt, valamint mellékleteit termőföldvédelmi szempontból megvizsgáltam, a szakvéleményt az alábbiakban indokolom.

A termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény (a továbbiakban: Tfv.) 2. § 19. pontja alapján termőföldnek minősül: az a földrészlet, amely a település külterületén fekszik, és az ingatlan-nyilvántartásban szántó, szőlő, gyümölcsös, kert, rét, legelő (gyep), nádas vagy fásított terület művelési ágban van nyilvántartva, kivéve, ha a földrészlet az Evt.-ben meghatározott erdőnek minősül.

A Tfv. 9. § (1) bekezdésének a) pontja szerint a termőföld más célú hasznosításának minősül a termőföld olyan időleges vagy végleges igénybevétele, amellyel a termőföld a továbbiakban mezőgazdasági hasznosításra időlegesen vagy véglegesen alkalmatlanná válik; a törvény 10. § (1) bekezdése szerint termőföldet az ingatlanügyi hatóság engedélyével lehet más célra hasznosítani. A Tfv. 14. § (1) bekezdése alapján a termőföld-igénybevétel akkor minősül időleges más célú hasznosításnak, ha az érintett területen *a)* a lábon álló termény megsemmisül, *b)* termés kiesés következik be, *c)* az időszerű mezőgazdasági munkák akadályozására kerül sor, vagy *d)* a talajszerkezet károsodik.

A benyújtott környezeti hatástanulmány 4.6. fejezet, a 4.6.4. és 4.6.8. alfejezetei, valamint a dokumentáció mellékletei alapján megállapításra került, hogy a beruházás termőföld területeket érint, az új létesítmények, útvonalak, raktározási, deponálási területek kialakítása termőföld igénybevételével, termőföld más célú hasznosítással jár. A beruházás meglévő nyomvonal átépítését, korszerűsítését szolgálja, ezért a beruházás igénybevétel szempontjából helyhez kötöttnek minősül. A megvalósítás jelentős termőföldvédelmi érdekeket nem sért, a tervezett tevékenység, munkálatok a szomszédos termőföldek megfelelő mezőgazdasági hasznosítását lényegesen nem akadályozza.

Fentiek alapján az engedélyezéshez szükséges állásfoglalást a fenti feltétellel adtam ki.

A szakvéleményt *a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III.30.) Korm. rendelet* 28. § (1) bekezdése, az 5. számú melléklet I. táblázat 7. sora, valamint *a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény* 2. § 5., 15., 19. pontjai, a 7., 8. §-ai, *a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet* 3. §-a szerinti eljárásához adtam ki. Az ingatlanügyi hatóság kijelölését *a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII.2.) Korm. rendelet* 36. § b) pontja, illetékességét *a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII.2.) Korm. rendelet* 1. §-a, a 3. § (3) bekezdés b) pontja állapítja meg.

4.2. Bács-Kiskun megye (Kiskunhalasi járás) vonatkozásában:

A megkeresésben hivatkozott Környezeti hatástanulmány szerint, a vasútvonal fejlesztése kapcsán területfoglalás (létesítmények elhelyezése, építési tevékenység), hulladékok kezelése, munkagépekből származó szennyezések, esetleges havária események okán a talaj (mint környezeti elem) is érintetté válhat.

A környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III.30.) Korm. rendelet 5. mellékletének I. táblázata 5. és 7. pontjai értelmében, a „termőföldre gyakorolt hatások vizsgálata”, valamint a „termőföld mennyiségi védelmének követelményei” szakkérdéseket kellett hatóságunknak vizsgálnia.

A Tfv. 2. § 19. pontja szerint termőföld „az a földrészlet, amely a település külterületén fekszik, és az ingatlan-nyilvántartásban szántó, szőlő, gyümölcsös, kert, rét, legelő (gyep), nádas vagy fásított terület művelési ágban van nyilvántartva, kivéve, ha a földrészlet az Evt.-ben meghatározott erdőnek minősül.”

Amennyiben a vasútvonal fejlesztése a fentiek szerinti termőföld időleges vagy végleges más célú hasznosításával járna, az igénybevevőnek az alábbi jogszabályok figyelembevételével kell eljárnia (a Környezeti hatástanulmány 4.6.8 pontjában /401-404. oldalak/ leírtaknak megfelelően):

A Tfv. 9. § (1) bekezdés a) pontja alapján, termőföld más célú hasznosításának minősül a termőföld olyan *időleges* vagy *végleges* igénybevétele, amellyel a termőföld a továbbiakban mezőgazdasági hasznosításra időlegesen vagy véglegesen alkalmatlanná válik.

A Tfv. 14. § (1) bekezdése szerint a termőföld-igénybevétel akkor minősül *időleges* más célú hasznosításnak, ha az érintett területen a lábon álló termény megsemmisül, vagy termés kiesés következik be, vagy az időszerű mezőgazdasági munkák akadályozására kerül sor, vagy a talajszerkezet károsodik.

A Tfv. 10. § (1) bekezdése kimondja, hogy az ingatlanügyi hatóság engedélyével lehet termőföldet más célra hasznosítani.

A Tfv. 16. § (1) bekezdés a) pontja alapján termőföld engedély nélküli hasznosításának minősül, ha a más célú hasznosítás megkezdésekor az engedélyezés még nem történt meg. Ebben az esetben a Tfv. 16., 16/A. §-ában és a 24. § (1) bekezdés f) pontjában leírtak alapján jár el az ingatlanügyi hatóság.

A szakkérdés vizsgálatára a *környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III.30.) Korm. rendelet* 28. § (1) bekezdése, illetve 5. melléklete, valamint a Tfv. 8/A. §-a alapján került sor.

4.3. Bács-Kiskun megye (Kunszentmiklósi járás) vonatkozásában:

Hivatalunk a fenti tárgyú dokumentáció alapján a beruházás megvalósításához szakmai állásfoglalását a rendelkező részben foglalt kikötéssel adta meg, tekintettel arra, hogy a munkálatok során termőföld végleges más célú hasznosítására is sor kerülhet. A beruházással érintett ingatlanok Kunszentmiklós, Tass, Szabadszállás község területén találhatóak. Jelen szakmai állásfoglalásomat a *környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III.30.) Korm. rendelet* 28. § (1) bekezdése, illetve az 5. melléklet 1. táblázat B. oszlopában meghatározottak szerint adtam meg.

A megyei kormányhivatal hatáskörét a *mező- és erdőgazdasági földek forgalmáról szóló 2013. évi CXXII. törvénnyel összefüggő egyes rendelkezésekről és átmeneti szabályokról szóló 2013. évi CCXII. törvény* 94. § (1) bekezdése, továbbá a *földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet* (a továbbiakban: 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet) 43. § (5) bekezdése, illetékességét a 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 37. § (1) bekezdése alapozza meg.

4.4. Pest megye (Ráckevei és Szigetszentmiklósi járás) vonatkozásában:

Az engedély a rendelkező részbe foglalt, termőföld mennyiségi védelme érdekében megfogalmazott feltételek figyelembevételével megadható.

Előzetesen tájékoztatom, hogy a tervezett fejlesztés a Budapest–Kelebia határátkelő közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok, valamint a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok kijelöléséről szóló **102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet** (a továbbiakban: **102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet**) **1. számú melléklete**, a rendelkezésünkre bocsátott „Soroksár (bez.) – Kelebia (országhatár) vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódó beszerzés (EPC szerződés) Budapest — Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése” című **Környezeti hatástanulmány** (továbbiakban: **Környezeti hatástanulmány**), továbbá a Környezet hatástanulmány **3.4. számú melléklete** alapján az ingatlanügyi hatóságom illetékességi területébe tartozó **Apaj, Délegyháza, Dömsöd, Dunaharaszti, Dunavarsány, Kiskunlacháza** települések külterületén, valamint **Taksony** település külterületén és zártkerti részén fekvő ingatlanokat érinti.

Ezekben belül is szakmai állásfoglalásom kifejezetten a *termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény* (a továbbiakban: Tfv.) 2. § 19. pontja szerinti művelési ágban nyilvántartott területekre

vonatkozik, mivel a fejlesztés az érintett termőföldek időleges, vagy végleges más célú hasznosítását eredményezheti.

A Tfv. 2. § rendelkezései szerint „*E törvény alkalmazásában termőföld az a földrészlet, amely a település külterületén fekszik, és az ingatlan-nyilvántartásban szántó, szőlő, gyümölcsös, kert, rét, legelő (gyep), nádas vagy fásított terület művelési ágban van nyilvántartva, kivéve, ha a földrészlet az Evt.-ben meghatározott erdőnek minősül*”.

A jelen szakvéleménnyel érintett ingatlanok adatait (alrészletek, illetve alosztályok szerinti bontásban) a szakvéleményem 1. számú melléklete tartalmazza.

A Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának Soroksár (bez.) – Kelebia (országhatár) vasútvonal fejlesztése tárgyú nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás ügyben a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal (továbbiakban: **megyei kormányhivatal**) BK/KTF/04636-9/2021. számon, termőföld mennyiségi védelme szakkérdés megismerése érdekében megkereséssel fordult a PMKH Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 10. Ráckeve (a továbbiakban: **ingatlanügyi hatóság**) ingatlanügyi hatóságomhoz.

A megkereséshez mellékelte Környezeti hatástanulmány, valamint annak a beruházással érintett ingatlanokat felsoroló 3.4. számú melléklete vizsgálata során megállapítást nyert, hogy a termőföld mennyiségi védelme szakkérdésben ingatlanügyi hatóságom az illetékességi területébe tartozó Apaj, Délegyháza, Dömsöd, Dunaharaszti, Dunavarsány, Kiskunlacháza települések külterületén, valamint Taksony település külterületén és zártkerti részén fekvő, a Tfv. 2. § 19. pontjában megnevezett művelési ág szerint nyilvántartott ingatlanok kapcsán érintett, tekintettel arra, hogy ezen ingatlanok *a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény* (a továbbiakban: Tfv.) hatálya alá tartoznak.

A jelen szakvéleménnyel érintett ingatlanok adatait (alrészletek, illetve alosztályok szerinti bontásban) a szakvéleményem 1. számú melléklete tartalmazza.

Megállapítható, hogy a beruházással érintett földrészletek kapcsán ingatlanügyi hatóságom korábban a termőföld időleges, vagy végleges más célú hasznosítására vonatkozó engedélyt nem adott ki. Megállapítható továbbá, hogy a környezeti hatásvizsgálati eljárás nem a Tfv. 8/B. § (1) bekezdés szerinti eljárás, tehát a beruházó nem kérte a földvédelmi eljárás lefolytatását a környezeti hatásvizsgálati eljárás keretében, ezért a termőföldek időleges és végleges más célú hasznosítása eljárását (külön földvédelmi eljárás keretében) a beruházás, első igénybevitel megkezdése előtt le kell folytatni.

Mivel a **102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet** 1. § (1) bekezdése, valamint annak 2. számú melléklete 3. és 4. pontjai alapján jelen eljárás tárgya nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő ügy, továbbá a tervezett beruházás a Tfv. 8. § (1) - (2) bekezdések, illetőleg a Tfv. 11. § (2)-(3) bekezdések szerint előírt földvédelmi szempontokkal nem ellentétes, ezért a környezeti hatásvizsgálati eljárásban kiadásra kerülő környezetvédelmi engedély a termőföld mennyiségi védelme szempontjából a jelen szakvéleményem rendelkező részében megfogalmazott feltételekkel megadható.

A 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet 3. melléklet 5. a) pontja értelmében a földvédelemmel összefüggő hatósági eljárások vonatkozásában is a megyei kormányhivatal jár el, ezért ingatlanügyi hatóságom a rendelkező részben rögzített feltételeket ennek figyelembevételével fogalmazta meg.

Tájékoztatom, hogy a termőföld időleges, illetve végleges más célú hasznosításával kapcsolatosan a Tfv. a következőképpen rendelkezik:

A Tfv. 9. § (1) bekezdése szerint „*Termőföld más célú hasznosításának minősül:*
a) a termőföld olyan időleges vagy végleges igénybevétele, amellyel a termőföld a továbbiakban mezőgazdasági hasznosításra időlegesen vagy véglegesen alkalmatlanná válik;

b) a termőföld belterületbe vonásának engedélyezése;
 c) az Evt. hatálya alá nem tartozó üzem-, majorfásítás, valamint az út, vasút és egyéb műszaki létesítmény tartozékát képező fásítás igénybevétele”.

A Tfv. 9. §. (3) bekezdése szerint „A termőföld más célú hasznosítása időleges vagy végleges lehet ...”

A Tfv. 11. § (1)-(2) bekezdések, valamint (3) bekezdés a) pontja szerint

„(1) Termőföldet más célra csak kivételesen - elsősorban a gyengébb minőségű termőföld igénybevétele - lehet felhasználni.

(2) Az átlagosnál jobb minőségű termőföldet más célra hasznosítani csak időlegesen, illetve helyhez kötött igénybevétele céljából lehet. ... **A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás esetében az átlagosnál jobb minőségű termőföld végleges más célú hasznosítása is engedélyezhető, amennyiben annak megvalósítása más jogszabály rendelkezéseire figyelemmel más helyen vagy más nyomvonalon nem lehetséges”.**

(3) A (2) bekezdés alkalmazása szempontjából helyhez kötött igénybevételnek kell tekinteni különösen

a) a meglévő létesítmény bővítését, közlekedési és közmű kapcsolatainak kiépítését”.

A Tfv. 11. § (4) bekezdése szerint „Az igénybevételt az indokolt szükségletnek megfelelő legkisebb területre kell korlátozni”.

A Tfv. 14. § (1)-(3) bekezdéseinek rendelkezései szerint:

„(1) A termőföld-igénybevétele akkor minősül időleges más célú hasznosításnak, ha az érintett területen

a) a lábon álló termény megsemmisül,

b) termés kiesés következik be,

c) az időszerű mezőgazdasági munkák akadályozására kerül sor, vagy

d) a talajszerkezet károsodik.

(2) * A termőföld időleges más célú hasznosítása csak meghatározott időre, legfeljebb 5 évre engedélyezhető. Az időlegesen más célra hasznosított termőföldet az igénybevevő az engedélyező határozatban megállapított határidő vagy határnap lejártáig - a (9) bekezdésben meghatározott eset kivételével - köteles az eredeti állapotába helyreállítani.

(3) Ha az ingatlanügyi hatóság a termőföld időleges más célú hasznosítását 5 évnél rövidebb időtartamra engedélyezte, és az igénybevevő - az engedély időbeli hatálya alatt - kérelmezi az engedély időtartamának meghosszabbítását, az ingatlanügyi hatóság a kérelemnek megfelelően módosíthatja az engedélyt azzal, hogy az időleges más célú hasznosítás az engedély meghosszabbításával sem haladhatja meg a (2) bekezdésben meghatározott időtartamot”.

A Pest Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 10. Ráckeve hatáskörét és illetékességét a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III.30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése, valamint a jogszabály 5. számú melléklet I. táblázat B oszlopa, a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII.2.) Korm. rendelet 1. §-a, 3.§ (3) bekezdés b) pontja, 36. § b) pontja, valamint 37.§ (1) bekezdése, továbbá a Tfv. 7.§ (1) bekezdése állapítja meg.

A szakkérdésben az állásfoglalást a Tfv. 2. §, 8. § (1-4) bekezdései, 11. § (2)-(3) bekezdései, továbbá az Ákr. 55-56.§ rendelkezései alapján tettem meg.

4.5. Budapest (XXIII. Kerület, Soroksár) vonatkozásában:

A fővárosi és megyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról szóló 3/2020. (11.28.) számú MVM Utasítás 24. § (2) bekezdésében foglaltak figyelembevétele, a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet] 28. § (1) bekezdés, valamint a jogszabály 5. számú melléklet I. táblázat B oszlopában meghatározott termőföld mennyiségi védelme szakkérdést a fővárosi kormányhivatal megvizsgálta, és megállapította, hogy a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal] fejlesztése tárgyú nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás ügyben a környezetvédelmi engedély termőföld mennyiségi védelme szempontból tett feltétellel megadható.

Az engedély a rendelkező részbe foglalt, termőföld mennyiségi védelme feltételek figyelembevételével megadható.

A Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal] fejlesztése tárgyú nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúraberuházás ügyben a megyei kormányhivatal BK/KTF/04636-9/2021. számon, termőföld mennyiségi védelme szakkérdés megismerése érdekében megkereséssel fordult a fővárosi kormányhivatalhoz. Tárgyi beruházáshoz kapcsolódó környezeti hatásvizsgálati eljárásban megküldött dokumentáció („3.4. melléklet érintett ingatlanok felsorolása”) tétéles átvizsgálása során megállapítható, hogy a szakkérdésben a fővárosi kormányhivatal termőföld mennyiségi védelme szempontjából a rendelkező részben felsorolt termőföldekre rendelkezik hatáskörrel és illetékességgel, mivel a földrészletekre kiterjed a *termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXXIX. törvény* (a továbbiakban: *Tfvt.*) hatálya.

Megállapítható, hogy a beruházással érintett termőföldekre a fővárosi kormányhivatal korábban időleges és végleges más célú hasznosítás engedélyt nem adott.

Megállapítható továbbá, hogy a környezeti hatásvizsgálati eljárás nem a *Tfvt. 8/B. § (1) bekezdés* szerinti eljárás, tehát a beruházó nem kérte a földvédelmi eljárás lefolytatását a környezeti hatásvizsgálati eljárás keretében, ezért a termőföldek időleges és végleges más célú hasznosítása eljárását (külön földvédelmi eljárás keretében) a beruházás, első igénybevétel megkezdése előtt le kell folytatni.

Mivel a *Budapest-Kelebia határátkelő közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügygé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok, valamint a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok kijelöléséről szóló 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet* (a továbbiakban: *102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet*) 1. § (1) bekezdés, 2. számú melléklet 3-4. pontja alapján jelen eljárás tárgya nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúraberuházással összefüggő ügy, továbbá a tervezett beruházás a *Tfvt. 8. § (1) - (2) bekezdése, és a 11. § (2)-(3) bekezdése* szerint előírt földvédelmi szempontokkal nem ellentétes, ezért környezeti hatásvizsgálati eljárásban kiadásra kerülő környezetvédelmi engedély termőföld mennyiségi védelme szempontból tett feltétellel megadható.

A *102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet 3. melléklet 5. a) pontja* értelmében a földvédelemmel összefüggő hatósági eljárások vonatkozásában is a megyei kormányhivatal jár el, ezért a fővárosi kormányhivatal a rendelkező részben tett feltételeket ennek figyelembevételével tette meg.

A fővárosi kormányhivatal hatáskörét a *71/2015. (III. 30.) Korm.rendelet 28. § (1) bekezdés, valamint a jogszabály 5. számú melléklet I. táblázat B oszlopa, valamint a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 1. §-a, 36. § b) pontja, 37. § (1) bekezdése, illetékességét a 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 3. § (3) bekezdés b) pontja, valamint a fővárosi és megyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 86/2019. (IV.23.) Korm. rendelet 2. § (1) bekezdése* alapozza meg.

A szakkérdés kiadmányozására *Budapest Főváros Kormányhivatalát vezető kormány megbízott 48/2020. (X.20.) utasítása Budapest Főváros Kormányhivatalának kiadmányozási rendjéről szóló 217.1. pontja* alapján került sor.

5. Az erdészeti szakkérdés vizsgálatának indokolása:

5.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

A megkereséshez mellékelte dokumentáció alapján megállapítottam, miszerint a tervezett munkálatok, az Evt. hatálya alá tartozó erdők, valamint erdőgazdálkodási tevékenységet közvetlenül szolgáló

földterületek igénybevételével, illetve vélhetően fakitermeléssel járnak, így a környezeti hatásvizsgálatot és egységes környezethasználati engedélyezést lezáró határozat kiadásához a fenti feltételek előírásával járultam hozzá.

A vizsgált szakkérdés tekintetében kialakított állásfoglalásomat *a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII.2.) Korm. rendelet* 11. § (1) bekezdése alapján eljárva, a rendelet 2. melléklete szerinti illetékességi szabályok figyelembevételével, továbbá *a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet* 28. § (1) bekezdése, az 5. melléklet I. táblázat, 6. pontja, alapján adtam ki.

5.2. Pest megye és Budapest (XXIII. Kerület, Soroksár) vonatkozásában:

A szakkérdés vizsgálat során az erdészeti hatóságnak az erdő igénybevételének engedélyezhetőségét, valamint erdőre gyakorolt hatásokat kellett vizsgálnia.

A kérelemhez mellékelte dokumentumok szerint a tervezett tevékenység érinti, az *erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény* (a továbbiakban: Evt.) 6. §-a szerinti erdőket, mely tevékenység erdők igénybevételével járhat.

Az erdőre gyakorolt hatásokat az erdő igénybevételére vonatkozó, legalább elvi szintű engedély kiadásáig a tartamos erdőgazdálkodás szempontjából kell vizsgálni. Jelen esetben azonban az Evt. 78. § (4) bekezdése alapján vélelmezni kell az erdő igénybevételének engedélyezhetőségét, így az erdőre gyakorolt negatív hatások mérséklése lehet csak cél.

Jelen szakvéleményem nem minősül igénybevételi engedélynek. Erdőterület tervezett igénybevétele esetén az Evt. 77-78. §-a szerint előzetes engedélyezési eljárás lefolytatása szükséges. Fentiek miatt a tervezett tevékenység esetlegesen érintett erdőterületre vonatkozóan az Evt. 77. § b) pontja szerinti igénybevétel (termelésből kivonás) engedélyezésére irányuló kérelmet kell benyújtani az erdészeti hatósághoz úgy, hogy az eljárás legkésőbb a tervezett igénybevétel megkezdéséig lefolytatható legyen. Az erdőt érintő káros hatások kompenzálása a fent nevezett engedélyezési eljárás során megtörténhet. A Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdészeti Főosztályának illetékességét *a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet* 11. § (1) bekezdése állapítja meg.

6. A bányászati szakkérdés vizsgálatának indokolása:

6.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

A Bányafelügyelet a beküldött dokumentációkból megállapította, hogy a tervezési terület szilárd ásványi nyersanyag lelőhelyet, működő bányát nem érint. A „Budapest — Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése, KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY, 2021. március, végleges változat” dokumentációban a földtani környezet leírása kidolgozott, (4.6 Talaj, felszín alatti vizek) ezért a Bányafelügyelet bányászati előírásokat nem tesz.

A dokumentáció alapján a tevékenység hatása a földtani környezetre elfogadható, a földtani környezet védelmét szolgáló pontjai elégségesek. **A Bányafelügyelet felhívja a figyelmet arra, hogy ha az építés folyamán ásványi nyersanyag kitermelés valósul meg és azt nem a tevékenységgel összefüggő célra használják fel, azután bányajáradékot kell fizetni.**

A Bányafelügyelet *a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III.30.) Korm. rendelet* 28. § (1) bekezdése és az 5. számú melléklet I.8. pontja alapján adta meg nyilatkozatát.

A Bányafelügyelet tárgybeli ügyben való hatáskörét, illetékességét *a Magyar Bányászati és Földtani Szolgálatról szóló 161/2017. (VI. 28.) Korm. rendelet* 3. § és 1. számú melléklete állapítja meg.

6.2. Pest megye és Budapest (XXIII. Kerület, Soroksár) vonatkozásában:

A Bányafelügyelet a mellékelt környezetvédelmi előzetes vizsgálati dokumentációt áttanulmányozta, és ez alapján megállapította, hogy a létesítmény bányatelket és földtani veszélyforrást nem érint.

A dokumentáció megállapítása szerint a tevékenységnek nincs számottevő hatása a földtani környezet elemeire.

A Bányafelügyelet a tárgyi nyomvonal Pest megye területére eső szakaszát vizsgálta.

A Bányafelügyelet hatáskörét a *bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény (Bt.) 43. § (1) bekezdés* biztosítja, illetékességét a *Magyar Bányászati és Földtani Szolgálatról szóló 161/2017. (VI.28.) Korm. rendelet* 1. melléklete, bevonásának feltételeit a *környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet* 28. § (1) bekezdése és az 5. sz. melléklete állapítja meg.

7. A területfejlesztési szakkérdés, így különösen a területrendezési tervekkel való összhang vizsgálatának indokolása:

7.1. Bács-Kiskun megye vonatkozásában:

Az Eljáró Hatóság a tárgyi megkeresésében tájékoztatott a benyújtott tervdokumentáció digitális elérhetőségeiről. Az így rendelkezésre álló dokumentáció alapján a területrendezési tervekkel való összhang tekintetében az alábbiakat állapítottam meg:

1. *A főépítési tevékenységről szóló 190/2009. (IX.15.) Korm. rendelet* 7. §-a, valamint a *fővárosi és megyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról szóló 3/2020. (II.28.) MvM utasítás* 35. §-a alapján a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal állami főépítésének illetékességi területe Bács-Kiskun megye területére terjed ki.
2. *A területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól szóló 218/2009. (X. 06.) Korm. rendelet* (a továbbiakban: 218/2009. (X. 06.) Korm. rendelet) 7. melléklet II. A) táblázat 1.2.1.4 sora alapján tárgyi vasúti pálya országos jelentőségű elemnek minősül, melyet a 218/2009. (X. 06.) Korm. rendelet 7. melléklete alapján az Országos Területrendezési Tervben, valamint a megyei területrendezési tervekben, így Bács-Kiskun Megye Területrendezési Tervében is szerepeltetni kell.
3. A rendelkezésre álló, dokumentációt, az *Országos Területrendezési Tervet tartalmazó 2018. évi CXXXIX. törvényt* (a továbbiakban: OTrT) valamint *Bács-Kiskun Megye Területrendezési Tervéről szóló 7/2020. (VII.8.) Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat Közgyűlésének önkormányzati rendeletét* áttekintve megállapítottam, hogy a tárgyi vasúti pályát e dokumentumok tartalmazzák, így e tekintetben a területrendezési tervekkel való összhang biztosított.
4. Az OTrT 3/1. melléklete alapján a tervezési terület érintett az ökológiai hálózat magterületének övezetével, melyre vonatkozó előírást a rendelkező rész 1. pontjában rögzítettem.
5. Az OTrT 3/1. melléklete alapján a tervezési terület érintett az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetével, melyre vonatkozó előírást a rendelkező rész 2. pontjában rögzítettem.
6. Az OTrT. 3/4. melléklete alapján a tervezési terület érintett a világörökség és **világörökség várományos területek övezetével, melyre vonatkozó előírást a rendelkező rész 3. pontjában rögzítettem.**
7. **Az OTrT többi övezetére vonatkozó előírások nem fogalmazzák meg a tárgyi tevékenységre vonatkozó szabályokat.**
8. *A területrendezési tervek készítéseik és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet* (továbbiakban: MVM rendelet) 3. melléklete alapján a tervezési terület érintett a tájképvédelmi terület övezetével, melyre vonatkozó előírást a rendelkező rész 4. pontjában rögzítettem.
9. Az MVM rendelet többi övezetére vonatkozó előírások nem fogalmazzák meg a tárgyi tevékenységre vonatkozó szabályokat.
10. *Bács-Kiskun Megye Területrendezési Tervéről szóló 7/2020. (VII.8.) BKMÖK rendelet* a fentiekben túl nem fogalmaz meg a tárgyi tevékenységre vonatkozó szabályokat.

Szakmai véleményem a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 5. melléklet I. táblázat 9. sorában lévő szakkérdésen alapult.

A szakkérdés vizsgálata tárgyában adott véleményemet a fővárosi és megyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról szóló 3/2020. (11.28.) MvM utasítás 25. § (3) bekezdése, valamint a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Egységes Ügyrendjének II.2.4. pontja és 5. melléklet III.2. k) pontja alapján adtam ki.

7.2. Pest megye vonatkozásában:

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet valamint a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet értelmében, ha a kérelem a területfejlesztési koncepciók, programok és a területrendezési tervek tartalmi követelményeiről szóló jogszabály szerinti országos vagy térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra hálózatok és egyedi építmények megvalósítására, valamint azok jelentős módosítására irányul, akkor az állami főépítési hatáskörében eljáró fővárosi és megyei kormányhivatal a területrendezési tervekkel való összhang tekintetében szakkérdés vizsgálatára rendelkezik hatáskörrel.

Esetünkben az alábbi területrendezési terv tartalmaz adatot a Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakasz nyomvonalával kapcsolatban:

- *A Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvénynek az országos közúthálózat távlati gyorsforgalmi és főúti elemei, valamint a fővárosi térszerkezetet meghatározó főutak felsorolását tartalmazó 4/3. melléklet Országos törzshálózati vasúti pályák táblázatának 62. sora szerint: 150-es számú Budapest (IX. kerület, Ferencváros) - Kelebia - (Szerbia) vasútvonal nyomvonalának Pest megyei szakaszára illeszkedik a kérelemben foglalt fejlesztés.*

A dokumentációt áttekintve megállapítottam, hogy a tervezett nyomvonal a jogszabály előírásainak megfelel. Ezért a területrendezési tervekkel való összhang tekintetében kikötés nélkül megadható az engedély.

7.3. Budapest (XXIII. Kerület, Soroksár) vonatkozásában:

A Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény 2. mellékletében (Az Ország Szerkezeti Terve), és 7. mellékletében (Budapest Agglomeráció Szerkezeti Terve), valamint 4/3. melléklete 2. táblázatának 62. sorában a 150-es számú. Budapest- (IX. kerület Ferencváros) - Kelebia - (Szerbia) vasútvonal „Egyéb országos törzshálózati pálya (meglévő) szerepel.

A környezeti hatásvizsgálati eljárás megküldött dokumentációját áttanulmányozva megállapítottam, hogy Budapest Főváros érintett területén (XXIII. kerület, Soroksár) a Budapest- Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése a meglévő közlekedési nyomvonal felhasználásával tervezett.

Felhívom figyelmét, hogy amennyiben a továbbtervezés folyamán további, jelenleg nem kötőpályás közlekedési terület területfelhasználású területek igénybevétele is szükségessé válna, úgy az érintett településrendezési eszközök módosítása lehet szükséges.

8. a hulladékképződés megelőzését szolgáló intézkedéseket, a hulladékkezelésre vonatkozó jogszabályi követelmények teljesítését, a hulladékgazdálkodási előírások alapján a technológiából származó környezetterhelések kockázatát, a tevékenység végzése során képződő hulladék elhelyezését, a hulladék kezelésének megfelelőségét, továbbá a hulladékgazdálkodásból eredő környezeti kockázatokat, valamint építésnél az építési és a bontási hulladékok kezelését (hulladékgazdálkodással kapcsolatos szakkérdés vizsgálatának indokolása):

8.1. Bács-Kiskun megye és Pest megye és Budapest (XXIII. Kerület, Soroksár) vonatkozásában:

Az Ákr. 17. § értelmében a hatóság hatáskörét és illetékességét az eljárás minden szakaszában hivatalból köteles vizsgálni.

A rendelkezésre álló adatok alapján hatóságunk az alábbiakat állapította meg:

Létesítés

A kivitelezés során az alábbi tevékenységek, munkafolyamatok megvalósítása jár hulladékok képződésével:

- vasúti pálya bontása (a Budapest-Belgrád vasútvonal Soroksári vasútállomás és a Kelebia vasútállomás közötti szakaszának felújítása);
 - új vasúti pálya építése,
 - terület-előkészítés,
 - állomási és megállóhelyi peronok és vágányhálózatok átalakítása,
 - állomási biztosítóberendezések bontása építése,
 - üzemi funkciók kitelepítése,
 - villamos alállomások korszerűsítése,
 - kiszolgáló épületek felújítása,
 - a jelenlegi vasúti pálya korszerűsítése,
- új létesítmények és a megközelítő utak kiépítése, a terület előkészítése és az elbontott épületek, egyéb létesítmények bontása,
 - a munkagépek napi karbantartása,
 - esetlegesen bekövetkező havária események,
 - a kivitelezést végző munkavállalók szociális igényeinek kielégítése.

A bontásra kerülő közforgalmú vasúti pálya és annak tartozékai, az ún. vissznyereményi anyagok állami vagyoni körbe tartoznak, így azok nem kerülnek Kivitelező tulajdonába. Az ún. vissznyereményi anyagokat, melyek nem kerülnek hulladék státuszba, az állagbantartó MÁV Zrt., mint tulajdonos/vagyonkezelő részére adja vissza a Kivitelező a következők szerint.

A bontás előtt Kivitelező a MÁV Zrt. részére átadandó bontott anyagokra vonatkozóan a vissznyeremény- kezelési előírásokat és üzemeltetői diszpozíciókat beszerzi és azok alapján a vissznyeremény kezelésével kapcsolatos valamennyi feladatot ellátja, többek között minősíteti a bontandó anyagot. A bontott használt anyagokat Kivitelező a MÁV Zrt. által meghatározott telephelyre szállítja és a MÁV Zrt. által kért formában, kimutathatóan a MÁV Zrt. részére átadja.

Az elkülönítetten gyűjtött bontott anyagot vagy annak egy részét - amennyiben az műszakilag lehetséges, a MÁV Zrt. jóváhagyásával - a Kivitelező az építés során felhasználja. A fel nem használt bontott anyagok hulladék státuszba kerülnek, ezért a Kivitelező a jogszabály előírásainak értelmében megfelelő jogosultsággal rendelkező hulladékkezelőnek adja át.

A bontott anyagok és a hulladékok ideiglenesen tárolása a 191/2009 (IX.15.) Korm. rendelet szerinti munkaterületen, illetve MÁV Zrt. kezelésében lévő területeken történik a vonatkozó jogszabályi előírások betartása mellett.

A vasúti felépítmény bontása oly módon történik, hogy a bontott anyagok (kiterő, sín, alj, kapcsolószer stb.) válogatás után újra felhasználhatóak legyenek. A bontott anyagok gyűjtése elkülönítetten történik.

Az építőanyag fajtánként elkülönített hulladékot több fokozatban megfelelő szemnagyságra törlik, miközben az idegen anyagoktól (pl. vasbeton) megtisztítják, majd frakciókra osztályozzák. A frakciókat elkülönítetten gyűjtik és szállítják.

A fémtartalmú bontott anyagok túlnyomó mennyiségét a sínek teszik ki, amelyeknek gyakorlatilag teljes mennyisége vissznyereményi anyag, újrahasznosítás érdekében sínfelújító üzembe kerül. A bontott vasbeton aljak szintén vissznyereményi anyagok, előre kijelölt telephelyekre szállítást, tárolást és átminősítést követően út- és burkolatépítésekre felhasználhatók. A minősítés eredménye alapján hulladék státuszba is sorolhatók. Az útátjárók bontása során keletkezett aszfalt- és betontörmelék főként útátjárók, parkolók alapjának megépítésére, illetve nem teherbíró felületek kialakítására hasznosítható. Ezen anyagok felhasználása a közútkezelő által meghatározottak szerint történik, a hulladék hasznosítását követően.

Az építési és bontási hulladékok feldolgozására, helyszíni hasznosítására azok keletkezési helyének közelében mobil feldolgozó üzem telepítésére törekednek a hulladékok szállítása által okozott környezeti hatások (illetve a szállítási költségek) jelentős mértékű csökkentése érdekében.

A pályarekonstrukció során kiemelt vasúti talpfák (amennyiben nem vissznyereményi anyagok) veszélyes hulladéknak minősülnek (17 02 04*), érvényes hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkező veszélyes hulladékkezelőnek adják át.

A vasúti pálya rekonstrukció során - a kitermelt talaj mellett - jelentős mennyiségű zúzottkő kerül ki az ágyazatból. Amennyiben a zúzottkő nem szennyezett, rostálás után újrahasználható. A zúzottkő olajszennyeződésére elsősorban a gyakori mozdonyállásoknál (bejáratok mellett, peronok melletti vágányszakaszok), kitérőknél, valamint a kis sugarú ívekben (sínkenő berendezésből származó olajszennyeződés) számítanak. Olajszennyeződés gyanúja (elszíneződés és olajszennyeződésre jellemző szag észlelése) esetén elvégzik a kitermelt anyagok mintavételezését és laboratóriumi vizsgálatát TPH komponensre, vagy havária esetén az ágyazatra került veszélyes anyagra. Olajjal szennyezett, salakkal kevert zúzottkő, illetve olajjal szennyezett vagy egyéb szennyezőanyag tartalmú kitermelt földtani közeg nem használható fel a kitermelés helyszínén újra, hulladéknak minősül.

A kivitelezés során a vasúti pálya bontásából származó anyagok becsült mennyisége és a belőlük potenciálisan keletkező hulladékok típusa:

Bontási anyag és a bontási művelet, mint forrás megnevezése	Becsült mennyiség (t)	Potenciálisan keletkező hulladék típusa*	Potenciálisan keletkező hulladék megnevezése
Fémek (sín) vágánybontásból	33 000	17 04 05	vas és acél
Talpfa aljbontásból	2 000	17 02 04*	veszélyes anyagokat tartalmazó vagy azzal szennyezett üveg, műanyag, fa
Betonalj aljbontásból	107 000	17 01 01	beton
Beton törmelék műtárgyak bontásából, helyreállításából	10 625	17 01 01	beton
Zúzottkő ágyazat vasúti pálya bontásból	908 000	17 05 07* 17 05 08 vagy földdel keveredve: 17 05 03* 17 05 04	veszélyes anyagokat tartalmazó vasúti pálya kavicságya (17 05 07*) vasúti pálya kavicságya, amely különbözik a 17 05 07-től (17 05 08) veszélyes anyagokat tartalmazó föld és kövek (17 05 03*) föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól (17 05 04)
Kitermelt földtani közeg vasúti pálya bontásból	2 760 900	17 05 03* 17 05 04	veszélyes anyagokat tartalmazó föld és kövek (17 05 03*) föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól (17 05 04)

* A MÁV Zrt. döntése, valamint a MÁV Zrt. vagy a Kivitelező besorolása alapján.

A kivitelezés során a közúti átjárók bontásából származó anyagok becsült mennyisége és a belőlük potenciálisan keletkező hulladékok típusa:

Bontási anyag és a bontási művelet, mint forrás megnevezése	Becsült mennyiség (t)	Potenciálisan keletkező hulladék típusa*	Potenciálisan keletkező hulladék megnevezése
Fémek útátjárók bontásából	340	17 04 05	vas és acél
Beton törmelék közművek bontásából	600	17 01 01	beton
Beton törmelék útátjárók bontásából	5 650	17 01 01	beton
Kitermelt talaj meglévő földút bontásából	8 600	17 05 04	föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól
Aszfalt törmelék útátjárók bontásából	2 000	17 03 02	bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től

* A MÁV Zrt. döntése alapján.

A beruházás keretében összesen 110 db épület bontanak el, melyek összes alapterülete 30 644 m², valamint 45 db épület kerül felújításra, illetve újjáépítésre, melyek összes alapterülete 7 908 m². Az állomási-, megállóhelyi területeken az épületállományhoz kapcsolódó funkciók tervezése, valamint az építészeti felmérés a környezeti hatástanulmány készítésekor még folyamatban volt, így az épületbontásból és épület felújításból keletkező hulladékmennyiségeket a tervezőnek nem állt módjában megbecsülni. Az épületek bontásából, felújításából származó hulladékok összetételére, mennyiségére vonatkozó adatok meghatározására az építészeti felmérés lezárása és az épületek bontásával kapcsolatos beruházói döntéseket követően kerül sor. Korábbi vasútfejlesztési beruházások adatai alapján az épületek bontása során várhatóan keletkező hulladék típusok az alábbiak:

- 17 01 01 beton,
- 17 01 02 téglá,
- 17 01 03 cserép és kerámiák,
- 17 02 01 fa,
- 17 02 02 üveg,
- 17 04 alcsoport fémek,
- 17 09 alcsoport egyéb építkezési és bontási hulladékok,
- 17 06 05* azbesztet tartalmazó építőanyag.

A beruházás során keletkező építési hulladékok mennyiségét hulladékfajták szerinti bontásban a környezeti hatástanulmány készítésekor a tervezőnek nem állt módjában megbecsülni. A mennyiségek meghatározására a kivitelezési technológiák ismeretében kiviteli tervezés fázisában kerül sor. Korábbi vasútfelújítási beruházások tapasztalatai alapján az építési munkálatok során a következő hulladékok keletkezése várható:

- 15 01 01 papír és karton csomagolási hulladékok,
- 15 01 02 műanyag csomagolási hulladékok,
- 15 01 03 fa csomagolási hulladékok,
- 15 01 04 fém csomagolási hulladékok,
- 15 01 05 vegyes összetételű kompozit csomagolási hulladékok,
- 15 01 06 egyéb, kevert csomagolási hulladékok,
- 15 01 07 üveg csomagolási hulladékok,
- 15 01 09 textil csomagolási hulladékok,
- 15 01 10* veszélyes anyagokat maradékként tartalmazó vagy azokkal szennyezett csomagolási hulladék,
- 15 02 02* veszélyes anyagokkal szennyezett abszorbensek, szűrőanyagok (ideértve a közelebbről meg nem határozott olajsűrőket), törlőkendők, védőruházat,
- 17 01 01 beton,
- 17 01 02 téglák,
- 17 01 03 cserép és kerámiák,
- 17 01 06* veszélyes anyagokat tartalmazó beton, téglá, cserép és kerámia frakció vagy azok keveréke,
- 17 01 07 beton, téglá, cserép és kerámia frakció vagy azok keveréke, amely különbözik a 17 01 06-tól,
- 17 02 01 fa,
- 17 02 02 üveg,
- 17 02 03 műanyag,
- 17 02 04* veszélyes anyagokat tartalmazó vagy azzal szennyezett üveg, műanyag, fa,
- 17 03 01* szénkátrányt tartalmazó bitumen keverékek,
- 17 03 02 bitumen keverékek, amelyek különböznek a 17 03 01-től,
- 17 03 03* szénkátrány és kátránytermékek,
- 17 04 01 vörösréz, bronz, sárgaréz,
- 17 04 02 alumínium,
- 17 04 03 ólom,
- 17 04 04 cink,
- 17 04 05 vas és acél,
- 17 04 07 fémkeverékek,
- 17 04 09* veszélyes anyagokkal szennyezett fémhulladékok,
- 17 04 11 kábelek, amelyek különböznek a 17 04 10-től,
- 17 05 03* veszélyes anyagokat tartalmazó föld és kövek,
- 17 05 04 föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól,
- 17 05 07* veszélyes anyagokat tartalmazó vasúti pálya kavicságya,
- 17 05 08 vasúti pálya kavicságya, amely különbözik a 17 05 07-től,
- 17 06 01* azbeszttartalmú szigetelőanyagok,
- 17 06 03* egyéb szigetelőanyagok, amelyek veszélyes anyagból állnak vagy azokat tartalmazzák,
- 17 06 04 szigetelő anyagok, amelyek különböznek a 17 06 01 és 17 06 03-tól,
- 17 06 05* azbesztet tartalmazó építőanyagok,
- 17 08 01* veszélyes anyagokkal szennyezett gipsz-alapú építőanyagok,
- 17 08 02 gipsz-alapú építőanyag, amely különbözik a 17 08 01-től,
- 17 09 02* PCB-eket tartalmazó építkezési és bontási hulladékok (pl. PCB-eket tartalmazó szigetelőanyag, PCB-eket tartalmazó gyanta-alapú padozat, PCB-eket tartalmazó leszigetelt ablak, PCB-eket tartalmazó kondenzátorok),
- 17 09 03* veszélyes anyagokat tartalmazó egyéb építkezési és bontási hulladékok (ideértve a kevert hulladékokat is),

– 17 09 04 kevert építkezési és bontási hulladékok, amelyek különböznek a 17 09 01, 17 09 02 és 17 09 03-tól.

A hulladékok keletkezése a létesítmények kialakításától, az alkalmazandó kivitelezési-, hulladék megelőzési, kezelési-, hasznosítási technológiáktól függően a teljes beruházási időszakban, a munkák ütemezésének megfelelően várható.

Az építési időszakban keletkező kommunális jellegű hulladékokra vonatkozóan a tervező által elvégzett becslés az alábbi feltételezésekre épült:

- a kivitelezés időtartama 3 év;
- az átlagos foglalkoztatotti létszám 2 250 fő;
- a kommunális hulladékok átlagos mennyisége 250 kg/fő/év;
- a munkavégzés során keletkező kommunális hulladék mennyisége 100 kg/fő/év.

A fenti feltételezésekkel a beruházás teljes időszakában 675 t kommunális hulladék képződése várható. Ez legnagyobbbrészt papír (15 01 01) és műanyag (15 01 02) csomagolási hulladékok, kisebb részt vegyes települési hulladékok (20 03 01) formájában jelenik meg. A munkaterületen dolgozó munkavállalók számára biztosítják az elkülönített gyűjtés lehetőségét. A kommunális hulladékok elszállításáról a területileg illetékes közszolgáltató gondoskodik.

A kivitelezés során a hulladékok gyűjtése, megfelelő tárolása a Kivitelező feladata. Az építési munkálatokat az építési és bontási hulladék kezelésének részletes szabályairól szóló 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM együttes rendeletben foglalt előírások betartása mellett végzik. A kivitelezés során keletkező hulladékokat a jogszabályi előírásoknak eleget téve, a hulladék fizikai, kémiai jellegének megfelelően, a környezet és az emberi egészség veszélyeztetését, szennyezését és károsítását kizáró módon elkülönítetten gyűjtik, gondoskodnak annak üzemi gyűjtőhelyen történő ideiglenes elhelyezéséről. A gyűjtőedényzetet úgy választják meg, hogy az adott hulladék típus fizikai és kémiai hatásainak ellenálljon, kizárja a hulladék csapadékvízzel történő érintkezését. Az edényzeteket feliratozzák (hulladék azonosító kód és megnevezés). A Kivitelező a hulladék kezeléséről a hulladék arra végleges és érvényes feljogosítással rendelkező hulladékgazdálkodó részére történő átadása útján gondoskodik. A hulladékkezelő kiválasztásánál fontos szempontnak tekintik a közelség elvét és előnyben részesítik a hulladék (újra)hasznosítását az ártalmatlanítással szemben. A veszélyes hulladékokkal összefüggő tevékenységeket a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet előírásai szerint szervezik meg.

Közvetlen hatásterület a kivitelezés területe, várhatóan a vasúttársaság kezelésében lévő terület, ahol a hulladék keletkezik és gyűjtésre kerül.

Közvetett hatásterületet a hulladék elszállításával és elhelyezésével érintett útvonal és terület jelenti.

Üzemelés

A vasútfenntartási tevékenységek során az alábbi vasútfenntartási, üzemelési, üzemeltetési tevékenységek járnak hulladék keletkezéssel:

- a vonalszakaszon üzemeltetett vasútállomások és megállóhelyek üzemeltetése, fenntartása,
- a vasúti pálya fenntartásához köthető tevékenységek,
- a vasúti pálya és a vasúti szerelvényeinek karbantartásához köthető tevékenységek,
- a vasúti vonalszakasz mentén elhelyezkedő területsáv tisztántartása, illegálisan elhagyott hulladékok eltávolítása, a zöldfelület gondozása, gyomirtási feladatok.

Az üzemelési, üzemeltetési hulladékok zöme az állomásokon, megállóhelyeken keletkezik. Nyílt pályán elsősorban a vasúti vonalszakasz mentén elhelyezkedő területsáv, valamint a rálátási háromszög tisztántartásából, az illegálisan elhagyott hulladékok eltávolításából, a zöldfelület gondozásából, valamint a gyomirtási feladatokból származó hulladékok jelentkeznek.

Részben a személyzet napi munkavégzése során, részben az utasforgalmi területeken kihelyezett szemétygyűjtő edényekben gyűjtve elsősorban kommunális hulladékok keletkeznek. A kommunális hulladékok elkülönített gyűjtéséről mindkét esetben gondoskodnak. A vegyes gyűjtéssel a 20 03 01 kódszámmal jelzett vegyes települési hulladékok, az elkülönített gyűjtéssel a 20 01 és a 15 01 alcsoportba tartozó hulladékok kerülnek gyűjtésre. Ezek becsült mennyiségei a teljes vonalszakaszon: ~ 12 740 kg/év 20 03 01, ~ 19 110 kg/év 15 01 és 20 01 alcsoportok hulladékai együttesen. A kommunális hulladékok közszolgáltatás keretében biztosított gyűjtőedényzetben kerülnek elszállításra.

A technológiai, termelési jellegű tevékenységekből képződő veszélyes és nem veszélyes hulladékok mennyiségét nagymértékben meghatározza a rendszeresen felülvizsgálatra kerülő karbantartási terv. A karbantartási terv alapján kerülnek kiválasztásra a javítási, karbantartási technológiák, amihez az eszköz

és anyagigény hozzárendelhető. A hulladékok részletes, hulladékfajták szerinti mennyiségei ezért a környezeti hatástanulmány készítésekor még nem volt becsülhető. A technológiához kapcsolódó hulladékok gyűjtése a munkahelyi gyűjtőkben, a technológiákhoz legközelebbi helyszíneken történik, a keletkező hulladékok fizikai és kémiai összetételének ellenálló edényzetben. A gyűjtőedényzetek telítettségét követően beszállításra kerülnek az üzemi gyűjtőhelyekre (Budapest Ferencváros, Dunaújváros, Kecskemét, Kiskunhalas, Szeged), ahol rendszeresen szerződött hulladékszállító vállalkozásoknak kerül átadásra az összegyűjtött hulladék.

A korszerűsített, kétvágányú vasúti pálya üzemeltetéséből származó hulladékok fajtái az üzemeltetésről rendelkezésre álló korábbi tapasztalatok alapján a következők:

06-os főcsoport hulladékai (becsült mennyiség 600 kg/év)

- 06 01 06* savas kénhulladék,
- 06 02 04* nátrium- és kálium-hidroxid,
- 06 04 04* higanytartalmú hulladékok,

08-as főcsoport hulladékai (becsült mennyiség 800 kg/év)

- 08 01 11* szerves oldószereket, illetve más veszélyes anyagokat tartalmazó festék- vagy lakkhulladékok,
- 08 01 12 festék- vagy lakk-hulladékok, amelyek különböznek a 08 01 11-től,
- 08 03 17* irodatechnikai berendezések szalagjai, patronjai,
- 08 04 09* szerves oldószereket vagy más veszélyes anyagokat tartalmazó ragasztók tömítő-anyagok hulladékai,
- 08 04 10 ragasztók, tömítőanyagok anyagok hulladékai, amelyek különböznek a 08 04 09-től,

12-es főcsoport hulladékai (becsült mennyiség 1 200 kg/év)

- 12 01 01 vasfém reszelék és esztergaforgács,
- 12 01 03 nem vasfém reszelék, esztergaforgács,
- 12 01 05 gyalulásból és esztergálásból keletkező műanyag forgács,
- 12 01 09* halogénmentes hűtő- és kenő emulziók és oldatok göngyölegével együtt vagy hordóban; folyadékálló réteggel, de minimum kármentővel ellátott zárt tároló-helyen,
- 12 01 12* elhasznált viaszok és zsírok göngyölegével együtt vagy hordóban; folyadékálló réteggel, de minimum kármentővel ellátott zárt tárolóhelyen,

13-as főcsoport hulladékai (becsült mennyiség 2 500 kg/év) – 13 01 10* klórozott szerves vegyületeket nem tartalmazó ásványolaj alapú hidraulika olajok,

- 13 02 05* ásványolaj alapú, klórvegyületet nem tartalmazó motor-, hajtómű- és kenőolajok,
- 13 02 06* szintetikus motor-, hajtómű- és kenőolajok,
- 13 03 07* ásványolaj alapú, klórvegyületet nem tartalmazó szigetelő és hő-transzmissziós olajok
- 13 05 01* homokfogóból és olaj-víz szeparátorból származó szilárd anyagok,
- 13 05 02* olajos iszap = olaj-víz szeparátorokból származó iszapok,
- 13 05 06* olaj-víz szeparátorokból származó olaj,
- 13 05 07* olaj-víz szeparátorból származó, olajat tartalmazó víz,
- 13 05 08* homokfogóból és olaj-víz szeparátorból származó hulladék keverék,
- 13 07 01* tüzelőolaj és dízelolaj,
- 13 07 03* egyéb üzemanyagok,
- 13 05 88* homokfogóból és olaj-víz szeparátorokból származó hulladék keverékek,

14-es főcsoport hulladékai (becsült mennyiség 350 kg/év)

- 14 06 03* egyéb oldószerek és oldószer keverékek, 15-ös főcsoport hulladékai (becsült mennyiség 17 000 kg/év)
- 15 01 01 papír és karton csomagolási hulladékok,
- 15 01 02 műanyag csomagolási hulladékok,
- 15 01 03 fa csomagolási hulladék,
- 15 01 04 fém csomagolási hulladékok,

- 15 01 05 vegyes összetételi kompozit csomagolási hulladékok,
- 15 01 06 egyéb, kevert csomagolási hulladék,
- 15 01 07 üveg csomagolási hulladék,
- 15 01 10* veszélyes anyagokat maradékként tartalmazó, vagy azokkal szennyezett csomagolási hulladékok vagy fémhordók,
- 15 01 11* hajtógáz palackok,
- 15 02 02* veszélyes anyagokkal szennyezett abszorbensek, szűrőanyagok ideértve a közelebről nem meghatározott olajsűrőket), törlőkendők, védőruházat,
- 15 02 03 abszorbensek, szűrőanyagok, törlőkendők, védőruházat, amelyek különböznek a 15 02 02-től, 16-os főcsoport hulladékai (becsült mennyiség 500 kg/év)
- 16 01 03 termékként tovább nem használható gumiabroncs,
- 16 01 07* olajsűrők, – 16 01 12 sűrűdóbetétek, amelyek különböznek a 16 0 11*-tól,
- 16 01 14* veszélyes anyagot tartalmazó fagyálló folyadék
- 16 01 17 vasfémek,
- 16 01 18 nem vasfémek,
- 16 01 19 műanyag,
- 16 02 14 használatból kivont berendezések, amelyek különböznek a 16 02 19-től a 16 02 13-ig felsoroltaktól,
- 16 03 05* olajos gumi, olajos bőr,
- 16 06 01* telepített akkumulátorok,
- 16 06 06* elemekből, akkumulátorokból külön gyűjtött elektrolit,
- 16 10 01* veszélyes anyagokat tartalmazó vizes, folyékony hulladékok,

17-es főcsoport hulladékai (becsült mennyiség 5 000 kg/év)

- 17 01 01 beton,
- 17 01 02 téglák,
- 17 01 03 cserép, kerámiák,
- 17 01 06* veszélyes anyagokat tartalmazó beton, téglá, cserép és kerámia frakció,
- 17 02 01 fa, – 17 02 03 műanyag,
- 17 02 04* talpfa,
- 17 04 02 alumínium,
- 17 04 05 vas és acél,
- 17 05 03* veszélyes anyagot tartalmazó föld és kő,
- 17 05 04 föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól,
- 17 05 07* veszélyes anyagokat tartalmazó vasúti pálya kavicságya,
- 17 06 01* azbeszt tartalmú anyagok,
- 17 06 03* egyéb szigetelőanyagok, amelyek veszélyes anyagból állnak, vagy azokat tartalmazzák,
- 17 09 04 építési és bontási hulladék, kevert építkezési és bontási hulladékok, amelyek különböznek a 17 09 01, 17 09 02 és 17 09 03-tól,

18-as főcsoport hulladékai (becsült mennyiség 50 kg/év)

- 18 01 03* egyéb hulladékok, amelyek gyűjtése és ártalmatlanítása speciális követelményhez kötött a fertőzések elkerülése érdekében,

19-es főcsoport hulladékai (nem becsülhető)

- 19 08 09 olaj-víz elválasztásából származó, étolajból és zsírból eredő zsír olaj keverék,
- 19 08 10* olaj-víz elválasztásából származó zsír-olaj keverék, amely különbözik a 19 08 09-től,

20-as főcsoport hulladékai (becsült mennyiség 15 000 kg/év)

- 20 01 01 papír és karton,
- 20 01 02 üveg,
- 20 01 21* fénycsővek és higanytartalmú világítótestek,
- 20 01 33* savas és lúgos akkumulátorok, szárazelemek,

- 20 01 35* elektronikai hulladék,
- 20 01 36 kiselejtezett elektromos és elektronikai berendezések, amelyek különböznek a 20 01 21, 20 01 23 és a 20 01 35 kódszámú hulladékoktól,
- 20 02 01 kerti hulladékok, biológiailag lebomló hulladékok,
- 20 02 02 kerti hulladékok, talaj és kövek,
- 20 02 03 kerti hulladékok, biológiailag lebonthatatlan hulladékok,
- 20 02 01 biológiailag lebomló hulladékok,
- 20 03 01 egyéb települési hulladék, ideértve a kevert települési hulladékot is,
- 20 03 07 lom hulladék.

A hulladékok gyűjtésére – ahol szükséges – üzemi gyűjtőhelyeket, illetve munkahelyi gyűjtőhelyeket jelölnek ki.

A keletkező hulladékokat, különösen az illékony és veszélyes hulladékokat zárt edényekben, tárolókban gyűjtik az elszállításig. A hasznosítható hulladékok elkülönített gyűjtésére külön gyűjtőedényzetet biztosítanak és felhasználásukról, értékesítésükről gondoskodnak.

Az üzemelés, üzemeltetés szakaszában keletkező hulladékok közül a gyomirtásra felhasznált herbicidek csomagolóanyagának kezelésére szintén kiemelt figyelmet fordítanak, mivel az veszélyes hulladéknak minősül.

Közvetlen hatásterület a létesítmény területe, ahol a hulladék keletkezik és gyűjtésre kerül.

Közvetett hatásterületet a hulladék elszállításával, valamint az ideiglenes és a végleges elhelyezésével érintett útvonal és terület jelenti.

Határon áterjedő hatások

Az építési fázisban a kivitelezési területen a hulladékok elkülönített gyűjtésének megszervezéséről már a bontás megtervezésekor gondoskodni kell. A hulladékok ideiglenes gyűjtőhelyeit az államhatár közvetlen közelében nem lehet kijelölni. A határ tágabb környezetében az ideiglenes gyűjtőhelyek kijelölésénél vizsgálják a potenciális helyszínek környezeti állapot szerinti érzékenységet, ami a kijelölés kizáró oka lehet. Az ideiglenes gyűjtőhelyek kiválasztásakor a határon túl fekvő élővilág-védelmi szempontból védett területeket is figyelembe veszik.

A határ magyar oldalán végezni tervezett kivitelezési tevékenységből adódóan hulladékképződéssel összefüggő hatás a szerb oldalon a környezeti hatástanulmányban leírtak szerint nem jelentkezik, ahogyan nem keletkezik az üzemeltetési fázisban sem.

Rendelkező rész 1. pont szerinti előírás a *hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény* (továbbiakban: Ht.) 4 §-án alapszik.

A rendelkező rész 2. pontjában foglalt előírást a Ht. 63. § (1) bekezdése, 12. § (4) bekezdése 31. § (2) és (5) bekezdései és a 7. § (1) bekezdése alapján tettük.

A rendelkező rész 3. pontjában rögzített előírás a Ht. 7. §-án alapszik.

A rendelkező rész 4-6. pontjaiban rögzített előírásokat a *Ht. 1 § (1) bekezdés 23. pontja, 1. § (4) bekezdése*, valamint 8-10. §-ai alapján tettük.

A veszélyes hulladékok vonatkozásában a rendelkező rész 7. pontjában tett előírás a *veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet* 1. §-án és a Ht. 56. § (1) bekezdésén alapszik.

A hulladék gyűjtőhelyek vonatkozásában a rendelkező rész 8. és 9. pontjában rögzített előírásokat az *egyres hulladékgazdálkodási létesítmények kialakításának és üzemeltetésének szabályairól szóló 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet* 1. § d) és e) pontjai, valamint 17. § (3) bekezdése, valamint a környezeti hatástanulmányban foglaltak alapján tettük.

A rendelkező rész 10. pontjában rögzített előírás a Ht. 12. § (2) bekezdésén, 13. § (1) és (2) bekezdésén, 14. § (1) bekezdésén, 15. § (2) bekezdésén, valamint 17. § (1) bekezdésén alapszik.

A nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó előírást a rendelkező rész 11. pontjában a Ht. 65. § (1) és (5) bekezdései alapján tettük.

A nyilvántartások és bizonylatok megőrzési idejére vonatkozó rendelkező rész 12. pontja szerinti előírás a Ht. 65. § (4) bekezdésén alapul.

A hulladékgazdálkodási hatóság a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése és az 5. sz. melléklet I. táblázat 18. pontja alapján adta meg nyilatkozatát.

*

Az érintett szakhatóságokat az Ákr. 55. § (1) bekezdése alapján, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet) 1. § (1) bekezdése szerint az 1. számú melléklet 9. számú, „Környezet- és természetvédelmi ügyek” megnevezésű táblázat **2. és 3. pontjában** (vízügy-vízvédelem) valamint **4. pontjában** (iparbiztonság) meghatározott szakkérdések tekintetében kerestem meg.

A Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság, a Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság és a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság (iparbiztonság), valamint a Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály, a Csongrád-Csanád Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály és a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály (vízügy-vízvédelem) szakhatósági állásfoglalását a rendelkező részben, a „Szakhatósági állásfoglalások” fejezetben előírtam.

A szakhatósági állásfoglalások indokolása:

Szakhatósági állásfoglalások:

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

1. Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35300/1567-1/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya, mint engedélyező hatóság 2021. március 22-én megkereste a Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot - mint első fokú katasztrófavédelmi szakhatóságot (a továbbiakban Szakhatóság) a fenti ügyben indult környezeti hatásvizsgálati eljárásban, szakhatósági állásfoglalás kiadása céljából.

A beérkezett dokumentációt Szakhatóságom megvizsgálta és az alábbiakat állapította meg:

A tárgyi Környezeti Hatástanulmány 528. oldalán a 4.15.2 Veszélyes üzemek bemutatása szakaszban lévő „Alsó vagy felső küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek” 221. táblázatban az alábbi adatok szerepelnek:

<i>Megye</i>	<i>Település</i>	<i>Alsó vagy felső küszöbértékű üzem érintettsége</i>	<i>Cím</i>
Bács-Kiskun	Kiskunhalas	alsó	Mol Nyrt., Kiskunhalas Főgyűjtő - Kiskunhalas 0782/12 hrsz.

A fent táblázatban a Szakhatóságunk illetékességi területén lévő, említett **MOL Nyrt. Kiskunhalasi Főgyűjtő 6401 Kiskunhalas, 0782/12 hrsz. alatti telephelye**, a Szakhatóság, mint iparbiztonsági hatóság által 2016. augusztus 16-án kiadott 35300/2918-8/2016.ált számú veszélyes tevékenység

végzését engedélyező határozat szerint **felső küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemnek minősül.**

A „Alsó vagy felső küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek” 221. táblázatban szereplő információkat az alábbiak szerint kell haladéktalanul pontosítani!

Megye	Település	Alsó vagy felső küszöbértékű üzem érintettsége	Cím
Bács-Kiskun	Kiskunhalas	felső	Mol Nyrt., Kiskunhalas Főgyűjtő - Kiskunhalas 0782/12 hrsz

A környezeti hatásvizsgálat elbírálása során a következő szempontokat vettem figyelembe:

- a környezeti hatástanulmány a tervezett beavatkozások környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ben feltételezett súlyos balesetek minden lehetséges károsító hatásának következményeit tartalmazza;
- a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetektől származó hatótényezők bemutatása arányban áll a tervezett beavatkozások környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ből származó, a tervezett beavatkozási helyeket esetlegesen érintő károsító hatásokkal;
- a hatótényezők bemutatása során a környezethasználó a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos baleset értékeléséhez és a vizsgálat tárgyának a hatásokkal szembeni érzékenységéhez a megfelelő kiindulási mutatókat, számítási módszereket helyesen alkalmazta;
- a környezeti hatásvizsgálat a települések katasztrófavédelmi besorolásáról, valamint a katasztrófák elleni védekezés egyes szabályairól szóló 62/2011. (XII. 29.) BM rendelet módosításáról szóló 61/2012. (XII. 11.) BM rendeletben meghatározott osztályba sorolást, a települési veszélyelhárítási tervben meghatározott természeti eredetű kockázatokat figyelembe veszi és a feltárt kockázatok károsító hatásainak várható következményeit megfelelően tartalmazza

Fentiekre tekintettel, mivel a kérelem az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettség tekintetében jogszabályt nem sért, a környezetvédelmi engedély megadásához hozzájárultam.

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

Szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdésén alapul. Hatáskörömet az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. táblázat 4. pontja, illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 3. § (1) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklete határozza meg.”

2. A Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság 36300/1188-1/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

„Az Ügyfél kérelmére a **Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal] fejlesztésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati engedélyezési eljárás ügyében** a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztály, mint engedélyező hatóság 2021. március 22-én megkereste Hatóságomat, mint első fokú katasztrófavédelmi szakhatóságot szakhatósági állásfoglalása kiadása céljából.

A megkereső hatóság által csatolt iratok alapján az Ügyfél engedélyének megadásához hozzájárultam.

Szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdésén alapul.

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

Hatáskörömet az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése szerint az 1. számú melléklet 9. számú 4.

pontja, valamint a Budapest-Kelebia határátkelő közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok, valamint a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok kijelöléséről szóló 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 2. számú melléklet 3-4. pontja határozzák meg.

Illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 3. § (1) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklete határozza meg.”

3. Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35100/5898/2021.ált. számú és 35100/4682-3/2021. ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

„A kérelemre indult környezeti hatásvizsgálat ügyben a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztály, mint engedélyező hatóság 2021.03.22-én megkereste a Fővárosi Katasztrófavédelmi igazgatóságot ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettség szakkérdésével, mint első fokú katasztrófavédelmi szakhatóságnak szakhatósági állásfoglalás kiadása céljából.

A szakhatóság a dokumentációk vizsgálata során a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R.) 6. melléklet 2. aa), ab), da) és db) pontjaiban meghatározottakat ellenőrzi, a Dokumentáció elbírálása során megállapította, hogy az tartalmazta a szakhatósági eljárás lefolytatásához szükséges kritériumokat.

A 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 XXIII. kerületben található Agro Multisector Kft.; Waberer's- Szemerey Logisztika Kft.; Első Vegyi Industria Zrt.; Matriál Vegyipari Zrt. vonatkozásában.
- a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetektől származó hatótényezők bemutatása arányban áll a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ből származó, a telepítési helyet esetlegesen érintő károsító hatásokkal; így különösen a települési veszélyelhárítási tervben valamint a külső védelmi tervben található 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 XXIII. 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 feltételekkel 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.”

II. Területi vízügyi-vízvédelmi szakhatóságok szakhatósági állásfoglalásainak indokolása:

1. Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály 35300/1536-2/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály (6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky krt. 2.) BK/KTF/04636-8/2021. ügyiratszámú megkeresésében a területi vízügyi-vízvédelmi hatóság szakhatósági állásfoglalását kérte a MÁV Zrt. (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) ügyében, a TRENCON Kft. (1133 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em.) meghatalmazott kérelmére a **Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal] fejlesztése tárgyában indult környezeti hatásvizsgálati eljárásban.**

A Budapest-Kelebia határátkelő közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok, valamint a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok kijelöléséről szóló 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 2. számú melléklet 3-4. pontja alapján jelen eljárás tárgya **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő ügy.**

A Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról szóló 2020. évi XXIX. törvény 2. § (1) bekezdés szerint a tárgyi beruházás a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény szerinti - **kiemelten közérdekű beruházásnak** minősül.

A területi vízügyi-vízvédelmi hatóság 35300/1536-1/2021. ált. számon a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény 6/I. § (3) bekezdésére tekintettel tájékoztatta az eljáró hatóságot, hogy a kérelemmel kapcsolatban hiánypótlásra nincs szükség.

A területi vízügyi-vízvédelmi szakhatóság az elektronikusan csatolt környezeti hatástanulmány dokumentáció és a rendelkezésre álló iratok alapján az alábbiakat állapította meg:

A projekt keretében a jelenleg 166 km hosszú Budapest-Kelebia vasútvonal korszerűsítésére kerül sor, kétvágányúsítással és villamosítással, a pályasebesség 160 km/óra-ra történő emelésével. A projekt keretében a vasúti pálya átépítése mellett a felsővezeték érintő beavatkozások, valamint kapcsolódó útépítések és parkolóépítések tervezettek.

Igazgatóságunk vízügyi-vízvédelmi területéhez a nyomvonal Tasstól Pirtó közigazgatási területéig terjedő szakasza tartozik.

Vízellátás, szennyvízelhelyezés:

A létesítménynek vízellátása nincs, szennyvíz nem keletkezik.

Csapadékvíz elvezetés:

A vasúti pálya vízvezető rendszerének tervezése nyílt vonali szakaszon 20 éves gyakoriságra, állomásokon 10 éves gyakoriságra történik.

Az állomásokat jellemzően szivárgókkal víztelenítik, maximum telt szelvényes áramlást feltételezve a csövekben, a befogadó az esetek nagyrésztében tározó árok.

Nyílt vonali szakaszon nagyrészt tározó árkokat terveznek. A meglévő terepadottságokat figyelembe véve magas töltés és kedvező terep esés esetén árkokat nem terveznek. A meglévő anyagödrök, mélyvonulatok profilozása is megtörtént. Szivárgó árokba való vezetéskor a kifolyásnál előfejt alkalmaznak, kimosódás ellen burkolják a bekötés környezetét. A minimális árokprofil 50 cm fenékszélesség 50 cm mélység (+20 cm biztonság), de minden esetben hidraulikai méretezés alapján határozzák meg a szükséges méretet.

A tervezési terület adottságaiból adódóan vízvezető árkok kevés helyen lesznek.

Amennyiben egy nyílt vízvezető rendszert kell vágány alatt átvezetni vagy bekötni zárt létesítménybe, úgy a bekötés elé homok - hordalék fogó műtárgyat létesítenek.

A kapcsolódó létesítmények (útátjárók, párhuzamos utak, P+R és B+R parkolók) víztelenítése jellemzően szintén szikkasztó, tározó árkokkal történik.

Felszíni- és felszín alatti vizek védelme, vízbázisvédelem:

A dokumentáció alapján a tervezett beruházással kapcsolatosan a Víz Keretirányelv 4.7 cikk szerinti elemzést nem kell elvégezni.

Felszíni vizek:

Az Országos Vízügyi-gazdálkodási Terv alapján a fejlesztés tárgyát képező vasútvonal első része, Kiskunhalasig a Duna-völgyi főcsatorna, Kiskunhalastól az országhatárig az Alsó-Tisza jobb part vízgazdálkodási tervezési alegység területén halad.

Az Országos Vízügyi-gazdálkodási Terv felülvizsgálatának 7.1. melléklete az érintett felszíni vízfolyások esetében a vízfolyások állapotát javító intézkedések között a vasúti fejlesztéssel közvetlenül megvalósítható célkitűzést nem tartalmaz.

A nyomvonal által keresztezett időszakos- és állandó vízfolyások, továbbá a keresztező műtárgyak adatait összesítve a dokumentáció tartalmazza, a fontosabb vízfolyások adatait a keresztezési szelvényben részletesen ismerteti.

Az üzemelés során a lefolyó csapadékvizek értékelhető mértékű szennyezésével a közlekedés jellegéből adódóan nem kell számolni. A vasúti zúzottkő ágyazat alá 30 cm SZK1 védőréteget építenek be az esetleges szennyeződések felfogására, így a vasúti pályára kerülő közvetlen olajszenyezés, illetve közvetve az esővíz által bemosott szennyeződések vagy már a zúzottkő ágyazaton megtapadnak vagy a betervezett védőréteg tartja vissza azokat.

Felszín alatti vizek:

A Fugro Consult Kft. által 2020. decemberében készített Előzetes talajvizsgálati jelentése alapján a tervezési területen a felszín közeli talajok jellemzően homoktalajok, amelyek jó vízvezető képességű,

gyengén víztartó talajok, ezért szikkasztásra alkalmasak. A talajvízszint 1 méternél mélyebben található a teljes szakaszon, jellemzően a talajvíz maximuma - 2 m körül alakul, ezért a szikkasztó, tározó árkok kialakítása a talajvízszint tekintetében is lehetséges.

A tervezett beruházás megvalósításából eredően sem a talajvíz áramlási viszonyai, sem a beszivárgás tekintetében jelentős változás nem várható.

A kivitelezés időszakában a dokumentációban javasolt intézkedések betartása mellett a felszín alatti víz szennyeződése a havária események kivételével nem valószínűsíthető. Szennyezés esetén azonnal kárelhárítást végeznek.

A tervezési terület a Duna vízgyűjtőjéhez, Pirtóig a Duna részvízgyűjtőhöz, Pirtó után a Tisza részvízgyűjtő területéhez tartozik. A nyomvonal illetékességi területünkhöz tartozó szakasza az sp.1.14.2. Duna-Tisza köze - Duna-völgy északi rész, az sp.1.14.1 Duna-Tisza közti hátság - Duna-vízgyűjtő északi rész, majd az sp.1.15.1. Duna-Tisza közti hátság - Duna-vízgyűjtő déli rész víztesten helyezkedik el.

Az 1155/2016. (III.31.) Kormány határozatban kihirdetett Magyarország felülvizsgált, 2015. évi Vízyűjtő-gazdálkodási Tervében (VGT2):

Az sp. 1.1.4.2 víztest kémiai szempontból a rajta elhelyezkedő vízbázisok szennyezettségéből adódóan, mennyiségi szempontból a vízmérleg számítások alapján gyenge minősítést kapott.

Az sp. 1.14.1. víztest a területén detektált diffúz nitrát szennyezések meglétéből adódóan, mennyiségi szempontból, a víztesten elhelyezkedő FAVÖKO területek rossz állapota miatt gyenge minősítést kapott.

Az sp.1.15.1. mennyiségi szempontból, a víztesten elhelyezkedő FAVÖKO területek rossz állapota miatt, kémiai szempontból a területén detektált diffúz nitrát szennyezések miatt gyenge minősítést kapott.

A vasúti zúzottkő ágyazat alá 30 cm SZKI védőréteget építenek be az esetleges szennyeződések felfogására.

A tevékenység kivitelezés fázisában a dokumentációban javasolt intézkedések betartásával, az üzemelési szakaszban a villamosított vasútvonal működéséből eredően a víztestre megállapított környezeti célkitűzések teljesítését várhatóan nem veszélyezteti és a mennyiségi, illetve minőségi állapot további romlását nem eredményezi.

Vízbázis védelem:

A nyomvonal sérülékeny üzemelő vízbázis, illetve távlati vízbázis kijelölt védőterületét nem érinti, ugyanakkor alábbi üzemelő, de nem sérülékeny ivóvízbázisok kijelölt védőidomának felszíni vetületét érinti.

Név	Kijelölő határozat száma	Védőidom hidrogeológiai védőövezet "B" zóna	
		Felső síkja terep alatt (mBf.)	Alsó síkja terep alatt (mBf.)
Csengőd Községi Vízmű	K5K1302/05.	+77	+7
Kiskőrös Városi Vízmű	5966-2/2008.	+30	-60
Soltvadkert Városi Vízmű	5926-2/2008.	+40	-160

A fenti vízbázisok esetében az 50 éves elérési időhöz tartozó hidrogeológiai védőövezetnek felszíni metszete nincs, az építési, illetve az üzemelési tevékenységek által megbolygatott talajrétegek mélysége alapján a tervezett tevékenységek nem érintik az ivóvízbázisok kijelölt védőidomát.

Árvíz- és jégelvonulásra, valamint mederfenntartásra gyakorolt hatások:

A nyomvonal nagyvízi medret nem érint, ezért az árvíz- és a jégelvonulásra, valamint a mederfenntartásra hatást nem gyakorol.

A nyomvonal rendszeresen belvízjárta területet Kunszentmiklós, Szabadszállás, Fülöpszállás és Soltszentimre területén érint.

Összességében a vízügyi-vízvédelmi hatóság megállapította, hogy a tervezett vasútvonal fejlesztés csapadékvíz elvezetése megfelelően megoldott, a tervezett tevékenység a felszíni és felszín alatti vizek minőségét a dokumentációban bemutatott és a hatóság részéről előírásokkal szabályozott, rendeltetésszerű üzemeltetés esetén nem veszélyezteti, a tervezési terület üzemelő, de nem sérülékeny ivóvízbázisok kijelölt védőidomának felszíni vetületét érinti, a tevékenység az árvíz és a jég levonulására, valamint a mederfenntartásra hatást nem gyakorol, ezért a szakhatósági hozzájárulását előírásokkal megadta.

Az eljárásban a vízügyi-vízvédelmi hatóság az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 17.§ alapján vizsgálta hatáskörét és illetékességét.

A vízügyi-vízvédelmi hatóság szakhatósági hatáskörét az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII.29.) Korm. rendelet 1. számú melléklet 9. táblázat 2. és 3. pontja, illetékességét a 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 2. sz. melléklet 3. pontja állapítja meg.

A szakhatósági állásfoglalás kérés 2021. március 22-én érkezett a vízügyi-vízvédelmi hatóságra. A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény 5. § (1) bekezdés alapján a vízügyi-vízvédelmi hatóság ügyintézési határideje a szakhatósági állásfoglalás kialakítására 15 nap, ami 2021. április 6-án jár le.

A szakhatósági állásfoglalást a vízügyi-vízvédelmi hatóság a fenti ügyintézési határidőn belül adta ki.

A területi vízügyi-vízvédelmi hatóság szakhatósági állásfoglalását az Ákr. 55. § (1) bekezdés alapján hozta meg.

A szakhatósági állásfoglalás elleni önálló fellebbezés lehetőségét az Ákr. 55. § (4) bek. zárja ki.

A területi vízügyi-vízvédelmi hatóság az Ákr. 85.§ (1) bekezdésére figyelemmel kéri az érdemi határozat részére történő megküldését.”

2. A Csongrád-Csanád Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály 35600/1380-1/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

„Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya (6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky krt. 2.) fenti számú megkeresésében hatóságunk szakhatósági állásfoglalását kérte a MÁV Zrt. (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) megbízásából eljáró TRENECON Kft. (1133 Budapest, Váci út 76. VI. torony) kérelmére indult, Budapest-Belgrád vasútvonal (Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárásban.

Az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése és 1. melléklet 9. táblázat 2. és 3. pontja alapján, környezeti hatásvizsgálati eljárásban annak elbírálására, hogy a tevékenység vízellátása, a keletkező csapadék- és szennyvíz elvezetése, valamint a szennyvíz tisztítása biztosított-e, vízbázis védőterületére, védőidomára, jogszabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetők-e, illetve, hogy a tevékenység az árvíz és a jég levonulására, a mederfenntartásra milyen hatást gyakorol, illetve a tevékenység kapcsán a felszíni és felszín alatti vizek minősége és mennyisége védelmére jogszabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetők-e az első fokú eljárásban a Katasztrófavédelmi Igazgatóságot szakhatóságként jelöli ki.

Hatóságom részére elektronikus úton rendelkezésre bocsátott, „Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése” megnevezésű dokumentáció alapján az alábbiakat állapítottam meg.

A projekt keretében a jelenleg 166 km hosszú Budapest-Kelebia vasútvonal korszerűsítésére kerül sor, kétvágányúsítással és villamosítással, pályasebesség 160 km/óra-ra történő emeléssel, amelynek biztosítása szükséges a két főváros közötti legrövidebb idejű elérést.

Az érintett vasútvonal Hatóságom illetékességi területére eső szakasza Kiskunhalas, Balotaszállás, Kisszállás, Tompa, Kelebia települések közigazgatási területére terjed ki. A MÁV 150 sz. országos törzshálózati vonal 1251+60 - 1591+00 közötti szakasza által érintett. Nyíltvonali vágánytengely távolság: 4,20 m. Állomási vágánytengely-távolságok változóak, 5,00 - 14,50 m. Megállóknál, forgalmi kitérőknél a vágánytengely távolság 5,0 m. Sínrendszer: nyíltvonalon és állomási átmenő vágányokban: 60-as rendszerű, többi vágányban tengelyterhelésnek és sebességnek megfelelően kerülnek megépítésre.

Aljtípus: kiépítési sebességnek megfelelő, közvetlen, rugalmas szorító hatású sínleerősítésre alkalmas vasbetonalj, aljtávolság: 60 cm, 400 m-nél kisebb sugarú ívekben 56 cm, hatékony ágyazatvastagság: 35 cm

A csapadékvíz elvezetés keretében új árkok és szivárgó rendszerek, valamint új csapadékvíz csatorna kivezetés miatt belvizlevezető árkok helyreállítása, felszíni vízlevezető árkok építése valósul meg.

A vasútvonal végig síkvidéki, alföldi területen halad, és a keresztező vízfolyások is jellemzően minimális eséssel és lassú vízmozgással jellemezhető csatornák.

A tervezett második vágány kiépítésével a vasúti pálya szélesítéssel érintett oldalán meglévő vasúti vízlevezető hálózat ismételt kiépítése szükséges.

Az 1,5 m-nél kisebb nyílásméretű átvezetések helyén új, min. 0 1,5 m nyílásméretű átvezetéseket építenek. A meglévő csőátvezetők helyben történő átépítése mellett a meglévő műtárgyak elbontásra kerülnek.

Az állomásokat jellemzően szivárgókkal víztelenítik, befogadók az esetek nagy részében tározó árkok. Nyílt vonali szakaszon nagyrészt tározó árkokat terveznek, a meglévő terepadottságokat figyelembe véve magas töltés és kedvező terep esés esetén árkokat nem terveznek.

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken lévő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet értelmében a beruházás által érintett, Hatóságom illetékességi területére eső települések érzékeny felszín alatti vízminőségvédelmi kategóriákba tartoznak.

A vasútvonal többek között keresztezi az ATIVIZIG kezelésében lévő Dong-éri-főcsatornát, a Göböljárási csatornát, a Kőrös-éri-főcsatornát, Tompai csatornát.

Az előbbieket miatt az ATIVIZIG vagyongazdálkodási hozzájárulását is be kell szerezni.

A döntést megalapozó jogszabályhelyek:

- A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. Törvény 6. § (1) szerint a környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy
 - a) a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő;
 - b) megelőzze a környezetszennyezést;
 - c) kizárja a környezetkárosítást
- A befogadó csatornába vezetett csapadékvíz vonatkozásban a felszíni vizek minősége védelméről szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásait, vonatkozó szabályozásait kell betartani.
- A felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 4. § (1) bek. szerint, a felszíni víztest jó állapotának eléréséhez és fenntartásához a kibocsátó köteles e rendelet és a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény, vonatkozó előírásainak betartásával hozzájárulni.
- A felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 5. § (1) bekezdés alapján tilos a felszíni vizekbe, illetve azok medrébe bármilyen halmazállapotú, vízszennyezést okozó anyagot juttatni.
- A 219/2004. (VI. 21.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdés b) pontja alapján a felszín alatti vizek jó minőségi állapotának biztosítása érdekében a tevékenység csak a felszín alatti víz, földtani közeg (B) szennyezettségi határértéknél kedvezőbb állapotának lehetőség szerinti megőrzésével végezhető.

- *A felszín alatti vízre vonatkozó (B) szennyezettségi határértékeket a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről szóló 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet határozza meg.*
- *A 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 10. §. (1) bekezdés a) pontja szerint a felszín alatti vizek jó minőségi állapotának biztosítása érdekében tevékenység végzése során szennyező anyag, illetve lebomlása esetén ilyen anyagok keletkezéséhez vezető anyagok használata, illetve elhelyezése csak műszaki védelemmel folytatható.*
- *A vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. tv. 28./A § (1) szerint a jogszabály alapján bejelentéshez kötött tevékenységektől eltekintve, vízjogi engedély szükséges*
 - a) *a vízimunka elvégzéséhez, a vízilétesítmény megépítéséhez és átalakításához (vízjogi létesítési engedély),*
 - b) *a vízilétesítmény használatbavételéhez és üzemeltetéséhez, a vízhasználathoz (vízjogi üzemeltetési engedély) és*
 - c) *a vízilétesítmény megszüntetéséhez (megszüntetési engedély).*
- *A vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet 73. § (5) bekezdése értelmében „ Víz és vízilétesítmény más nyomvonalas létesítménnyel való keresztezéséhez a víz medrének és a vízilétesítmény kezelőjének, annak hiányában tulajdonosának hozzájárulása ” szükséges.*
 - *A kezelők nyilatkozatának beszerzését az alábbi jogszabályok alapján írtam elő:*
 - *a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény*
 - *a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó műszaki szabályokról szóló 30/2008. (XII. 31.) KvVM rendelet*
 - *a vizek és a közcélú vízilétesítmények fenntartására vonatkozó feladatokról alkotott 120/1999. (VIII. 6.) Korm. rendelet*
 - *a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet*

*A Budapest-Kelebia határátkelő közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok, valamint a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok kijelöléséről szóló 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet 1. § - a és 2. számú melléklete szerint nemzetgazdasági szempontból **kiemelt jelentőségű ügy;** valamint **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúraberuházással** összefüggő ügy továbbá, a Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról szóló 2020. évi XXIX. törvény 2. § (1) bekezdés szerint a beruházás a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény szerinti **kiemelten közérdekű beruházásnak** is minősül.*

A 2006. évi LIII. törvény alapján a szakhatósági állásfoglalás kibocsátásának határideje 15 nap.

A szakhatósági megkeresés 2021. március 22. napján érkezett hatóságunkra.

A hatóságom a szakhatósági állásfoglalását a fenti ügyintézési határidőn belül adta ki.

A szakhatósági állásfoglalás elleni önálló fellebbezést az Ákr. 55. § (4) bekezdése zárja ki.

A vízügyi hatóság illetékességét a vízügyi igazgatási, valamint a vízügyi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Kormányrendelet 2. melléklet 11. pontja állapította meg.

Szakhatósági állásfoglalásomat az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, valamint 1. számú melléklet 9. táblázat 2. és 3. pontjában foglaltak alapján, a hatályos jogszabályok figyelembe vételével adtuk ki.

Hatóságom az Ákr. 85. § (1) bekezdésére való tekintettel kéri az érdemi határozat megküldését.”

3. A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály 35100/7211-4/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolása:

” Kérelmező hatóság, tárgyi ügyben beadott, BK/KTF/04636-8/2021. számú, majd BK/KTF/04636-97/2021. számú megkeresésében a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 5. számú mellékletének I. pontja, az Ákr. 55. § (1) bekezdése, továbbá az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII.29.) Korm. rendelet 1.§ (1) bekezdése, 2. §-a, valamint 1. melléklet 9. táblázat 2. és 3. pontja alapján az FKI-KHO szakhatósági állásfoglalását kérte.

A Budapest-Kelebia határátkelő közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok, valamint a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok kijelöléséről szóló 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 2. számú melléklet 3-4. pontja alapján jelen eljárás tárgya **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy, és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő ügy.**

A megkereséssel egyidejűleg csatoltan megküldte a Kérelmező által benyújtott Dokumentációt. A rendelkezésemre álló adatok alapján a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

A Dokumentációban foglaltak alapján a Budapest - Belgrád vasútvonal a Kárpát-medence déli részét és a Balkán félsziget északi részét szolgálja ki. A projekt keretében a jelenleg 166 km hosszú Budapest-Kelebia vasútvonal korszerűsítésére kerül sor, kétvágányúsítással és villamosítással.

A vasútvonal által keresztezett vízfolyásoknál szinte mindegyik csőáteresz átépítése szükségessé válik a tervezett vasúti fejlesztéssel kapcsolatosan, tekintettel arra, hogy nyílásméretük jellemzően jóval kisebb a minimálisan szükséges méretnél. A meglévő csőátereszek helyben történő átépítése szükséges megfelelő nyílásmérettel, a meglévő műtárgy elbontásával. A meglévő, 1,0 m-nél kisebb nyílásméretű vasúti átereszek egy része a megfelelő fenntartás hiányában feliszapolódott, eltömődött. A vasúti fejlesztés során a második vágány kiépítésével a meglévő átereszek hossza jelentősen megnövekszik. Az 1,5 m- nél kisebb nyílásméretű átvezetések helyén új, min. 01,5 m nyílásméretű átereszek építését tervezik.

A tervezett második vágány kiépítésével a pálya szélesítéssel érintett oldalán meglévő vasúti vízelvezető hálózat ismételt kiépítése szükséges.

Nyílt vonalon tervezett második vágány kiépítésével a pályát keresztező közművezetékeken a meglévő védőcsövek meghosszabbítása szükségessé válik.

Az állomásokat jellemzően szivárgókkal tervezik vízteleníteni, befogadó az esetek nagy részében új tározó árok. A nyílt vonali szakaszon nagyrészt tározó árkokat terveznek.

Az érintett felszíni vízfolyásokra vonatkozó parti sávot a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet határozza meg.

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

A felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 7. § (4) bekezdésében meghatározott 1:100 000 méretarányú országos érzékenységi térkép és a 2. számú melléklet alapján a tervezési terület besorolása a felszín alatti vizek állapota szempontjából: **érzékeny terület.**

A hatósági döntéshozatal a 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet, a 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet, a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, a 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet, a 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet, 10/2010. (VIII. 18.) VM rendelet, a 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet, a 41/2017. (XII. 29.) BM rendelet, valamint a 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet figyelembe vételével történt.

Jelen szakhatósági állásfoglalást az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. és 56. § figyelembe vételével adtam ki. A szakhatósági állásfoglalás elleni önálló fellebbezés lehetőségét az Ákr. 55. § (4) bekezdése zárja ki. Hatáskörömet az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. táblázat állapítja meg.

Az FKI-KHO feladat- és hatáskörét a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, 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 a 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 2. számú mellékletének 2. pontja szabályozza.”

*

Hivatalunk a 2020. március 22. napján kelt, BK/KTF/04636-11/2021. számú levelével az Ákr. 10. §-ra és 43. § (2)-(3) bekezdésekre tekintettel értesítette az eljárás megindításáról a területileg illetékes vízügyi igazgatóságokat.

A Közép-Duna Völgyi Vízügyi Igazgatóság a fenti számú értesítésre az eljárás lezárásáig nyilatkozatot nem tett.

Az Alsó-Tisza-vidéki Vízügyi Igazgatóság 1160-0002/2021. számon az alábbi nyilatkozatot tette:

„MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) megbízásából a CRE Konzorcium tagjaként (1054 Budapest, Honvéd u. 8. 1. em. 2.)-TRENECON Tanácsadó és Tervező Korlátolt Felelősségű Társaság (1133 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em.) készítette el – a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) – Kelebia (országhatár) vasútvonal] fejlesztése tárgyú – a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerinti környezeti hatásvizsgálati dokumentációt.

A Budapest–Kelebia határátkelő közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok, valamint a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok kijelöléséről szóló 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet) 1. § (1) bekezdés, 2. számú melléklet 3-4. pontja alapján jelen eljárás tárgya **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő ügy.**

A Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról szóló 2020. évi XXIX. törvény (a továbbiakban: 2020. évi XXIX. törvény) 2. § (1) bekezdés szerint a tárgyi beruházás a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény szerinti - **kiemelten közérdekű beruházásnak** minősül.

A Budapest – Kelebia vasútvonal Nyugat-Európa és a Balkán között az egyik legforgalmasabb korridor a Salzburg – Belgrád – Thessaloniki vasúti korridor része, TEN-T törzs hálózati elem az Európai Parlament 1315/2013 számú Szabályzata alapján. A Budapest – Belgrád vasútvonal a Kárpát-medence déli részét és a Balkán félsziget északi részét szolgálja ki. Budapesten keresztül közvetlen kapcsolatot jelent Nyugat- és Észak Európa felé.

A magyar-szerb vasútvonal modernizációjáról szóló Együttműködési Megállapodás keretében a jelenleg 166 km hosszú Budapest-Kelebia vasútvonal korszerűsítésére kerül sor, kétvágányúsítással és villamosítással, pályasebesség 160 km/óra történő emeléssel, amelynek biztosítania szükséges a két főváros közötti három és fél óras elérést.

Tervezett beavatkozások:

Megnevezés	Megvalósítandó állapot
Az állomások száma	11
Megállóhelyek száma	7
Forgalmi kitérő, nyíltvonali kiágazás	8
Pályajellemzők	Nyíltvonali vágánytengely távolság: 4,20 m, Állomási vágánytengely-távolságok változó, 5,00 - 14,50m, Megállóknál, forgalmi kitérőknél a vágánytengely távolság 5,0 m Sínrendszer: nyíltvonalon és állomási átmenő vágányokban: 60-as rendszerű, többi vágányban tengelyterhelésnek és sebességnek megfelelően,
	Aljtípus: kiépítési sebességnek megfelelő, közvetlen, rugalmas szorító hatású sínleerősítésre alkalmas vasbetonalj, aljtávolság: 60 cm, 400 m-nél kisebb sugarú ívekben 56 cm, hatékony ágyazatvastagság: 35 cm
Tengelyterhelés	Az átépítéssel érintett szakaszokon 225 kN
Vízvezetés	Új árok és szivárgó rendszer kiépítése, ahol szükséges.
Utak és útátjárók	P+R, K+R és B+R parkolók és csatlakozó közlekedési létesítmények Útátjárók átépítése, útkorrekció
Állomás utasforgalmi létesítményei	Egységesen sk+55 cm-es peronok építése új peronburkolattal peron megközelítések átépítése
Villamos felsővezeték	A meglévő rendszer elbontása. Új felsővezeték rendszer építése. Az átépítéssel érintett szakaszokon a meglévő fényvezetőszálak kábelek áthelyezése az új felsővezeteki oszlopokra, majd a kábelek cseréje.
Magasépítés átalakítás/építés	Meglévő perontetők, esőbeállók bontása, új peronfedések és esőbeállók építése Lífházak építése Üzemi helyiségek, épületek átalakítása, építése, üzemi épületek építése KÖFI központ létesítése Kiskunhalas állomáson
Magasépítés: bontások	Épületek bontása, terület rekultiválása.
Vízrendezés	Új csapadékcsonatorna kivezetés miatt belvízvezető árok helyreállítása, felszíni vízvezető árok építése.
Közművek	Pályamunkákkal érintett területeken vezetékek kiváltások, új ellátó vezetékek építése.

A kivitelezési munkálatok megkezdésének tervezett időpontja: 2022, a kivitelezés várhatóan 40 hónapig tart. A projekt befejezésének, a felújított vasútvonal átadásának tervezett időpontja: 2025.

Felszín alatti vizek

A felszín alatti vizek tekintetében közvetlen hatásterület nem jelölhető ki. A tervezett beruházás megvalósításából eredően sem a talajvíz áramlási viszonyai, sem a beszivárgás tekintetében jelentős változás nem prognosztizálható. A közvetett hatásterület a talaj és a felszín alatti vizek esetében összefonódik. Közvetett hatásnak tekinthetők a felszín alatti vizek és a földtani közeg közvetett szennyezése pl. a haváriából származó talaj-, ill. felszíni víz szennyezés útján. Ennek helye és hatásterülete nem meghatározható. Havária esetére a kivitelezés során a kivitelezőnek, az üzemelés során az üzemeltetőnek olyan vízkár-elhárítási tervvel kell rendelkeznie, amelyben foglalt intézkedések végrehajtásával a környezetszennyezés minimalizálható.

A MÁV Zrt. adatszolgáltatása alapján a tervezési területen nem található kármentesített terület, illetve kármentesítéssel összefüggő üzemelő monitoring- vagy termelő kút. A rendelkezésre álló adatok alapján nincs szennyezéssel érintett terület, amely esetén kármentesítési kötelezettség áll, vagy állhat fenn.

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken lévő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet értelmében a beruházás által érintett települések közül fokozottan érzékeny felszín alatti vízminőségvédelmi kategóriákba tartozik Tass, Szabadszállás, Fülöpszállás, és

Csengőd területe, a többi érintett település pedig érzékeny felszín alatti vízminőségvédelmi kategóriába tartozik.

A tervezett rekonstrukció által érintett nyomvonzszakasz a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerint kijelölt sem távlati, sem üzemelő sérülékeny vízbázis hatósági határozattal kijelölt vízbázisvédelmi területet nem érint, de fedést mutat a Csengőd, Kiskőrös, és Soltvadkert települési üzemelő vízművek 50 éves elérési időhöz tartozó, határozattal kijelölt hidrogeológiai védőövezeteivel (hidrogeológiai B védőövezet), melyeknek felszíni metszete nincs.

Érintett felszín alatti víztestek

Az Országos Vízgyűjtő-gazdálkodási Terv alapján az országhatár térségében az alábbi felszín alatti víztestek találhatóak:

– **sp.2.11.1 Duna-Tisza közti hátság - Tisza-vízgyűjtő déli rész**

– **p.2.11.1 Duna-Tisza közti hátság - Tisza-vízgyűjtő déli rész**

– **pt.2.1 Dél-Alföld**

A felsorolt víztest típusok közül a sekély porózus (sp.2.11.1) víztestre fejthet ki elsősorban hatást a tervezett beruházás. Az érintett sekély porózus víztest tető minimuma 3 m, tető maximuma 12 m, ezért a tervezett beruházás megvalósítása és üzemelése során a felszín alatti víztest szennyeződése nem valószínű.

Az Országos Vízgyűjtő-gazdálkodási Terv felülvizsgálatának 7.1. melléklete alapján az érintett felszín alatti víztestek kémiai és mennyiségi minősítése a következő:

sp.2.11.1 víztest

– mennyiségi minősítése: gyenge, oka: sz. földi és vizes felszín alatti vizektől függő ökoszisztémák

– kémiai állapota: jó

p.2.11.1 víztest

– mennyiségi minősítése: jó

– kémiai állapota: jó

pt.2.1 víztest

– mennyiségi minősítése: jó, de gyenge kockázata, oka: - vízszint süllyedés

– kémiai állapota: jó

Az érintett víztestek kémiai állapota jó, mennyiségi állapotuk két esetben gyenge, vagy fennáll a gyenge kockázata, a beruházás azonban a felszín alatti víztestek mennyiségi állapotát nem befolyásolja.

Felszíni víz

A felszíni vizek esetében a közvetlen hatásterületet a vasúti, illetve a közúti forgalom emissziói és a havária helyzetek határozzák meg. Ezen a területen a lefolyó csapadékvizekkel bemosódó felszíni szennyezések hatásai érvényesülhetnek. Vasút normál üzeméből származóan a területen a lefolyó csapadékvizek értékelhető mértékű szennyezésével a közlekedés jellegéből adódóan nem kell számolni. A felszíni vizeket érintő hatásterület a meglévő üzemi területen belül a járulékos létesítmények mentén kialakított csapadékelvezető árokig, valamint a befogadó vízfolyásokba történő bevezetési ponttól a meder felvízi és alvízi részére mért 50-50 m-es szakaszáig terjedhet.

Közvetett hatásnak tekinthető a felszíni vizek közvetett szennyezése pl. a haváriából származó talajszennyezés útján. Ennek helye és hatásterülete nem meghatározható. Havária esetére a kivitelezés során a kivitelezőnek, az üzemelés során az üzemeltetőnek olyan vízkár-elhárítási tervvel kell rendelkeznie, amelyben foglalt intézkedések végrehajtásával a környezetszennyezés minimalizálható.

A fejlesztés tárgyát képező vasútvonal első fele, Kiskunhalasig a Duna-völgyi főcsatorna, Kiskunhalastól az országhatárig az Alsó-Tisza jobb part vízgazdálkodási tervezési alegység területén halad.

Az Országos Vízügytő-gazdálkodási Terv alapján a tervezési terület a Duna vízgyűjtőjéhez, Pirtóig a Duna részvízgyűjtőhöz, Pirtó után a Tisza részvízgyűjtő területéhez tartozik.

A tervezési terület a Közép-Duna-völgyi (KDVVIZIG), az Alsó-Duna-völgyi (ADUVIZIG) és az Alsó-Tisza-vidéki (ATIVIZIG) Vízügyi Igazgatóságok működési területét érinti.

A vizsgált vasútvonal által keresztezett jelentősebb vízfolyások:

- Gyáli patak 2-es ág
- Gyáli-patak 7-es ág
- Alsónémedi csatorna
- Duna-Tisza csatorna
- Dömsödi (I.) árapasztó csatorna
- XXXIII. Csatorna (Körös-ér)
- Apaji (XXXI.) csatorna
- Duna-völgyi-főcsatorna
- Kolon-tói (III.) övcsatorna
- Tabdi (VII. e.) csatorna
- Büdös-tói (VII.) csatorna
- Kiskőrösi (VII. c.) csatorna
- Pirtói csatorna
- Dong-éri-főcsatorna
- Göböljárasi csatorna
- Körös-éri-főcsatorna
- Tompai csatorna

A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve alapján a tervezési terület nem érinti nagyvízi meder, illetve rendszeresen belvízjárta terület övezetét.

Pest megye Területrendezési Terve alapján a tervezési terület nagyvízi meder övezetét nem érinti, Kiskunlacháza és Apaj térségében viszont rendszeresen belvízjárta terület övezete érintett.

Bács-Kiskun megye Területrendezési Terve alapján a tervezési terület nagyvízi meder övezetét nem érinti, azonban Kunszentmiklós, Szabadszállás, Fülöpszállás, Soltszentimre, Kiskőrös és Kiskunhalas térségében, valamint rövidebb szakaszokon Balotaszállás, Kisszállás és Kelebia területén rendszeresen belvízjárta terület övezete érintett.

A vizsgált terület a 30 éves (3,3%) és a 100 éves (1%) valószínűségű potenciális árvízi elöntési térképek alapján nem veszélyeztetett árvízzel, az 1000 éves valószínűségű potenciális elöntési térképek alapján Kunszentmiklós és Fülöpszállás térségében vannak rövid szakaszokon árvízzel veszélyeztetett területek.

Az állomásokat jellemzően szivárgókkal víztelenítik, befogadó az esetek nagyrésztében tározó árok. Nyílt vonali szakaszon nagyrészt tározó árkokat terveznek, a meglévő terepadottságokat figyelembe véve magas töltés és kedvező terep esés esetén árkokat nem terveznek.

A tervezési terület adottságaiból adódóan vízelvezető árkot kevés helyen terveznek, befogadóba való bekötésének feltételei megegyeznek a korábbi esetekben vázoltokkal. Amennyiben egy nyílt vízelvezető rendszert kell vágány alatt átvezetni vagy bekötni zárt létesítménybe úgy a bekötés elé homok – hordalék fogó műtárgyat terveznek.

A kapcsolódó létesítmények (útátjárók, párhuzamos utak, P+R és B+R parkolók) víztelenítése jellemzően szintén szikkasztó, tározó árkokkal történik.

A befogadóba vezetendő csapadékvíz minőségének mindenkor ki kell elégítenie a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Kormányrendelet és a vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól szóló 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet előírásait.

A befogadóba való közvetlen vízbevezetésre vonatkozó, vízminőségvédelmi területi kategóriák szerint meghatározott kibocsátási határértékeket a 28/2004.(XII.25.) KvVM rendelet 2. számú melléklete határozza meg.

Felszíni befogadóba történő bevezetésnél a vízjogi engedélyek megszerzése előtt a műszaki tartalmat egyeztetni, pontosítani szükséges a vízfolyás kezelőkkel és az illetékes hatósággal, továbbá befogadói nyilatkozatot kell kérni.

A vonalas létesítmény jellegéből adódóan a határon átnyúló hatások kölcsönösek és mindkét országot érintik, az országhatáron át történő közlekedés csak az egyik ország tekintetében nem értelmezhető. Összeségében megállapítható, hogy a tervezett beruházás sem a kivitelezés, sem pedig az üzemelés során várhatóan nem jár jelentős mértékű, országon belüli és az országhatáron átterjedő környezeti hatással.

A fentiekre tekintettel javasoljuk a benyújtott Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálat elfogadását.”

Az Alsó-Tisza- vidéki Vízügyi Igazgatóság a **1160-0004/2021.** számú nyilatkozatában foglaltak alapján az eljárás keretében tartandó közmeghallgatás során továbbra is fenntartotta a **1160-0002/2021.** számon kiadott nyilatkozatát.

Az Alsó-Duna-Völgyi Vízügyi Igazgatóság 0589-008/2021. számon a következő nyilatkozatot tette:

„A hatásvizsgálati dokumentáció szerint a csapadékvizek befogadóba történő bevezetésénél a vízjogi engedélyek megszerzése előtt a műszaki tartalmat egyeztetni, pontosítani szükséges a vízfolyás kezelőkkel és az illetékes hatósággal, továbbá befogadói nyilatkozatot kell kérni. Ezzel kapcsolatban meg kívánjuk jegyezni, hogy az Alsó-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság 1803- 002/2020. iktatószámú adatszolgáltatásában jelezte, hogy az állomások területén kívüli szakaszoknál a csapadékvizek felszíni vízbe történő koncentrált bevezetése előtt előkezelést tart szükségesnek. Előzőek miatt felhívjuk a figyelmet, hogy a műszaki tartalom egyeztetése eredményeként szükségessé válhat homok-olajfogó műtárgyak beépítése a felszíni befogadóba történő bevezetések előtt.

A felszíni vizekkel kapcsolatos fejezetben nem említik a vasútvonal által átszelt területrészek területi vízrendezési kérdéseit. A vasútvonalat érintő munkálatok kapcsán vizsgálni szükséges, hogy az érintett területeken összegyülekező felszíni vizek, csapadékvizek befogadóba történő bevezetése, továbbvezetése, vasútvonal alatti átvezetése mindenkor kellő biztonsággal biztosított-e. Az érintett területek vízgyűjtő területeiről és a belvízelvezető csatornák felsőbb szakaszairól érkező vizek továbbvezetését mind a kivitelezés során mind a megvalósulást követően mindenkor károkozásmentesen biztosítani kell. A felszíni vizek esetében a hatásterületeket a fentiek alapján javasoljuk felülvizsgálni.

Vagyonnekezelő jelen nyilatkozatát kizárólag a részére megküldött dokumentumokban foglaltak alapján, a környezeti hatásvizsgálati eljáráshoz adja meg.

Felhívjuk a figyelmet, hogy a kezelői nyilatkozatunk önmagában munkavégzésre/kivitelezésre nem jogosít, és nem mentesít az egyéb hozzájárulások, engedélyek beszerzése, az azokban, valamint a jogszabályokban foglaltak betartása alól.”

Az Alsó-Duna-Völgyi Vízügyi Igazgatóság 0589-008/2021. számú nyilatkozatát „AZ ÉRINTETT NYILVÁNOSSÁG ÉSZREVÉTELEINEK ÉRTÉKELÉSE ÉS ÖSSZEFOGLALÁSA”:
fejezetben foglaltak szerint vizsgálta és értékelte.

Hatóságunk a 2020. március 22. napján kelt, BK/KTF/04636-10/2021. számú levelével, az Ákr. 25. § (1) bekezdés b) pontja alapján, figyelemmel a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 39. §-ára, az ügyre vonatkozó nyilatkozatuk iránt megkereste a területileg illetékes nemzeti park igazgatóságokat.

A Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatóság - mint a védett és fokozottan védett természeti értékek, a védett és a fokozottan védett természeti területek, a Natura 2000 területek, valamint a nemzetközi természetvédelmi egyezmény hatálya alá tartozó területek és értékek természetvédelmi kezelője - ÁLT/239-4/2021. számon természetvédelmi kezelői állásfoglalást az alábbiak szerint megadta:

„Az Igazgatóságunk álláspontja szerint a környezeti hatástanulmányban részletezett kárenyhítő intézkedések megtételével az érintett Natura 2000 területek kijelölésének alapjául szolgáló élőhelyekre és fajokra vonatkozóan a tervezett vasúti fejlesztés várható negatív hatásai érdemben ellensúlyozhatóak.

A KNPI a környezeti hatástanulmány (továbbiakban KHT) 4.5.7. pontjában részletezett élővilágvédelmi szempontú hatáscsökkentő intézkedések előírását javasolja az alábbiak szerint:

Kivitelezésre vonatkozó megelőző intézkedések:

- *Védett természeti területet, Natura 2000 területet érintő, vagy azzal közvetlenül határos szakaszon csak a bővítés közvetlen sávján, kizárólag a MÁV ingatlanhatáron belül, ill. az előre meghatározott és az illetékes nemzeti park által jóváhagyott építési munkaterületen történhet munkavégzés. A meglévő utak, vagy újabb ideiglenes utak felvonulási-, szállítási útvonalra alakítása csak a bővítés közvetlen sávján, kizárólag a MÁV birtokhatáron belül, ill. az előre meghatározott és az illetékes nemzeti parkkal egyeztetett utak esetében történhet.*

- *Védett természeti területet, Natura 2000 területet érintő, vagy azzal közvetlenül határos szakaszon csak a bővítés közvetlen sávján, kizárólag a MÁV ingatlanhatáron belül, ill. az előre meghatározott és az illetékes nemzeti parkkal egyeztetett, kijelölt helyeken lehet törmelék, építési anyagok és eszközök tárolására használt lerakat, depónia, telephely vagy anyagnyerőhely kialakítása. A szállító utak, telephelyek, anyagnyerőhelyek, depóniaterületek helyszíneit a részletes tervezés során kell pontosan meghatározni. A további, tervezett igénybe vételi helyszínek kijelölése csak az előre meghatározott és engedélyezett területen történhet.*

- *A tervezési szakasz által keresztezett egyes védett természeti területen, Natura 2000 területen, vagy azzal közvetlenül határos szakaszon a kivitelezési munkákat csak a kisajátítási határon, ill. az előre meghatározott építési munkaterület szélén létesített ideiglenes védőkerítés megépítése után lehet megkezdeni. Az ideiglenes védőkerítést a 925+28 - 945+58 km sz. között szükséges kialakítani.*

- *A 867+00 - 877+00 km sz. és 925+28 - 945+58 km sz. vonalában a területfoglalás minimalizálása és a zavarás elkerülése érdekében a kivitelezési munkákat - ahol műszakilag megoldható - a pályán szükséges elvégezni. A szakasz vonalában továbbá nem történhet felvonulási, szállítási útvonal, törmelék, építési anyagok és eszközök tárolására használt lerakat, depónia, telephely vagy anyagnyerőhely kialakítása.*

- *A vizes élőhelyekhez kötődő védett és közösségi jelentőségű fajok védelme érdekében a kivitelezés során a vasúti pálya által keresztezett egyéb vízfolyások vízminőségének megőrzésére figyelemmel kell lenni, a vízfolyások haváriás szennyeződésének elkerülése érdekében a vízfolyások közelében semmilyen típusú tároló hely vagy depónia nem létesíthető.*

- *A keresztezett vízfolyások medrének burkolását csak a műszakilag indokolt, feltétlenül szükséges mértékig környezet- és természetbarát anyaggal lehet elvégezni.*

- *A tervezett nyomvonalon, az állatvilág védelme érdekében a védett természeti területen, Natura 2000 területen kizárólag október 1. - március 1. között, míg a védett természeti területeken és a Natura 2000 területeken kívül eső szakaszokon október 1. - március 31. között végezhető cserjeirtás, fakitermelés, gyephántás. A védett fajok kivitelezés idején tapasztalt előfordulásai körülményei alapján a korlátozási*

időszaktól való eltérés a természetvédelmi hatóság és a terület természetvédelmi kezelőjével való egyeztetéssel, előzetes engedéllyel lehetséges.

- A tervezett nyomvonal hatásterületén, a vizes élőhelyeken és belvizeken a kétéltűek, hullók védelme érdekében a szaporodási periódusban munkavégzési korlátozás szükséges. Ennek érdekében e területeken március 1. - június 15. között nem lehet földmunkát végezni (amennyiben az alapvető területrendezés már megtörtént és vizes élőhelyek nincsenek, a megkezdett munka ezen időszakban folytatható). Amennyiben adott esetben a száraz időjárás miatt nem alakulnak ki időszakos vízállások, akkor ezen időszakban a potenciális élőhelyeken a munkát a természetvédelmi kezelővel előzetesen konzultálva lehet folytatni, illetve az időbeli korlátozást fel lehet oldani.

- A tervezett nyomvonal hatásterületén, madárvédelmi okok miatt a kivitelezési munkák ideje alatti kíméleti területek kijelölése szükséges. A kíméleti területek vonalában augusztus 1. és március 30. között korlátozás nélkül történhet munkavégzés. Április 1. és június 15. között tilos a nagy zajjal járó munkavégzés (földmunka, ágyazat bontás, terítés, betonozás stb.). Június 15. és augusztus 1. között a pótköltések idején szakfelügyelet igénybevétele mellett történhet munkavégzés. A védett fajok kivitelezés idején tapasztalt előfordulási körülményei alapján a határidőtől való eltérés a természetvédelmi kezelővel való egyeztetéssel, annak előzetes hozzájárulásával lehetséges. A munkavégzési korlátozással érintett madárvédelmi kíméleti szakaszokat a KHT 168. táblázata tartalmazza.

- Az építési tevékenységek során keletkező meredek falú mélyedéseket (pl. munkaárkok) nem szabad több napig fedetlenül hagyni, mert az a kismélységek, kétéltűek egyedeinek pusztulását okozhatja. E mélyedések betöltése, földmunkái során meg kell arról győződni, hogy nincsenek-e beléjük hullott állatok, s a munkát csak ezek kimentése után szabad folytatni. A rendszeres, min. 3 naponként végzett kimentés után a kivitelezéssel érintett területtől legalább 100 m távolságra kell gondoskodni az egyedek természetszerű élőhelyen való elhelyezéséről.

- Az építkezésekhez kapcsolódó depóniák közel függőleges oldalait a fészkelési időszak előtt 45°-os meredekségben kell eldolgozni és/vagy a partfalat fóliával/hálóval kell letakarni, annak érdekében, hogy az partfalakban fészkelő madarak fészkelési időszaka alatt (április 15. és augusztus 15-e között) fészkelésre alkalmatlan legyen.

- A teljes tervezési területen a fásításokban és növénykiültetésekben törekedni kell a tájra jellemző, őshonos növényfajok alkalmazására. Ettől csak speciális esetben, természetvédelmi érdekeket szolgáló célból lehet eltérni. A kiültetési tervnél külön figyelembe kell venni, hogy olyan fajok ne kerüljenek a telepítendő növények közé, amelyek Magyarországon inváziósnak minősülnek. A kiültetési tervet az illetékes természetvédelmi kezelővel véleményeztetni kell.

- A nem kívánt gyomosodás és az inváziós fajok terjedésének megakadályozása érdekében az építéssel érintett területek kaszálásáról 3 éven keresztül, évente minimum két alkalommal (első alkalommal virágzást megelőzően) gondoskodni kell.

- A rézsűk, töltések gyepesítése során kerülni kell a tájidegen fajok, mint az olaszperje (*Lolium multiflorum*) stb. alkalmazását, helyette a termőhelytől függően a réti csenkesz (*Festuca pratensis*), nádképu csenkesz (*Festuca arundinacea*), angol perje (*Lolium perenne*), réti perje (*Poa pratensis*), barázdált csenkesz (*Festuca rupicola*), vörös csenkesz (*Festuca rubra*), ecsetpázsit (*Alopecurus pratensis*) alkalmazása javasolt.

- A kivitelezés teljes idejére természetvédelmi szakértő jogosultsággal, valamint kellő szakmai gyakorlattal rendelkező élővilágvédelmi szakértő személy alkalmazása indokolt.

- A teljes kivitelezésre vonatkozóan konzultációra van szükség az illetékes természetvédelmi kezelővel. A Natura 2000 területeken végzett egyes munkálatok megkezdése előtt a természeti károk minimalizálása érdekében a természetvédelmi kezelő munkatársaival terepi egyeztetést kell tartani.

Megelőző és hatáscsökkentő intézkedések:

- A kivitelezési munkákat megelőző leletmentési (régészeti feltárás), vagy lőszermentesítési tevékenységek során keletkező meredek falú mélyedések (szondázó árok stb.) függőleges falait egyes pontokon (50 cm-es szakasz) 45°-os meredekségben kell eldolgozni azért, hogy a behullott rovarok, kételtűek, hullók, kisméltók segítség nélkül távozni tudjanak belőle.

- A tervezett fejlesztés nyomán elvesző élőhelyek pótlására élőhely-rekonstrukciós és élőhely-rehabilitációs munkákat kell elvégezni az alábbiak szerint:

~ A Natura 2000 terület vonalában a tervezett fejlesztés nyomán elvesző élőhelyek a kiterjesztett szélességű vasútingatlanon belül, a vasút két oldalán, a kivitelezési munkák befejezése után, a rekultivációt követően az érintett területeket vissza kell gyepesíteni. A gyepesítési helyszínek kijelölésére a visszamaradó területek nagyságának, az élőhelyek állapotának ismeretében a rekultivációs munkák befejezése után van lehetőség. A javasolt élőhely-rekonstrukciók területi adatait a KHT 169. táblázata tartalmazza.

~ A megszűnő élőhelyekhez szorosan kötődő állat és növényfajokra gyakorolt hatás csökkentése érdekében a gyepesítést MÁV ingatlanhatáron belül, a tájban előforduló, a tervezési szakasz helyén, vagy környezetében, hasonló élőhelyeken gyűjtött fűfajok és kétszikű fajok magjaival kell elvégezni. A magkeveréknek a fűféléken kívül min. 10-15 rovartáplálékot biztosító kétszikű faj (Salvia, Dianthus, Achillea, Centaurea stb.) magjait kell tartalmaznia. A vetésre szánt fajok magjainak gyűjtéséről, vetés módszeréről a védett növény áttelepítési tervhez hasonlóan tervet kell készíteni és azt az elsőfokú hatósággal és a Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatósággal véleményeztetni, engedélyeztetni kell. A gyűjtési, vetési terv készítését, valamint a tervezési szakaszon végzett, vetéshez szükséges szaporítóanyag gyűjtését, szakszerű tárolását a feladat szezonális jellege miatt a Környezetvédelmi engedély kiadását követően és az Építési műszaki tervdokumentáció készítése alatti időszakban, az érintett területen történő munkálatok megkezdése előtt el kell végezni. Az így kialakított füves mezsgyék ökológiai folyosóként működhetnek a Felsőkiskunsági szikes puszta (HUKN20001) és a Felsőkiskunsági szikes tavak és Mikla-puszta (HUKN20009) Natura 2000 területek vonalában.

~ Fülöpszállás - Soltszentimre - csengődi lápok (HUKN20013) Natura 2000 terület vonalában a tervezett fejlesztés nyomán elvesző élőhelyek pótlására a Kiskőrösi-turjános (HUKN20022) kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területen szükséges egy 8 ha-t meghaladó, nem kívánatos fás növényzettől megtisztítható, potenciális rekonstrukciós célterület kialakítása és ezen belül egy 2,6 hektáros gyepterület helyreállítás az illetékes természetvédelmi kezelő javaslata szerint.

~A megszűnő élőhelyekhez szorosan kötődő állatfajokra (hangyaboglárka fajok) gyakorolt hatás csökkentése érdekében a gyepesítést a kivitelezési munkák megkezdése előtt legalább egy évvel el kell kezdeni. A 2,6 ha gyepterület helyreállítást a tájban előforduló a tervezési szakasz helyén, vagy környezetében, hasonló élőhelyeken gyűjtött fűfajok és kétszikű fajok magjaival kell elvégezni. A fejlesztéssel érintett hangyaboglárka fajokat a tápnövényeikkel együtt a helyreállított gyepterületre kell áttelepíteni. A lepkefajok és tápnövényeik áttelepítésének módszeréről a védett növény áttelepítési tervhez hasonlóan tervet kell készíteni és azt az elsőfokú hatósággal és azt a természetvédelmi kezelővel véleményeztetni szükséges. Az áttelepítési terv készítését és az áttelepítést, a természetvédelmi engedély birtokában, a feladat szezonális jellege miatt a Környezetvédelmi engedély kiadását követően és az Építési műszaki tervdokumentáció készítése alatti időszakban, az érintett területen történő munkálatok megkezdése előtt el kell végezni.

~ Kiskőrösi-turjános (HUKN20022) kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területen, Tabdi térségében egykori felhagyott szántók, mérsékelt természetességű gyepek helyén felszín átalakítással egybekötött vizes élőhely - láperdő-rehabilitáció kell végezni 5 ha kiterjedésben. A rehabilitációs terület kijelölésénél figyelembe kell venni a vasúti pályát keresztező csatorna helyzetét, azért, hogy annak vízkészlete biztosítsa a rehabilitált terület folyamatos vízellátását.

~ A tervezett fejlesztés nyomán a vasútárokban megsemmisülő, vagy szaporodásra alkalmatlanná váló kételtű-hüllő szaporodó- és élőhelyek jelentős csökkenése miatt a MÁV ingatlanhatáron belül, vagy a nyomvonallal határos, a KNPI vagyonkezelésében lévő területen mesterségesen vizes helyeket kell kialakítani. A KNPI szakembereivel előre leegyeztetett helyszínen a terepi adottságoktól függően, az „elvesző” vizes élőhelyekkel azonos méretű gödröket kell ásni a nyomvonal mellett a fejlesztés után megmaradt sávban. Fontos, hogy mesterségesen kialakított gödröket a vízzáró réteget meg nem sértő

kotrással kell kialakítani. A gödrök egyik oldalának sekélynek kell lenni, hogy a közlekedést a kétéltűek-hüllők számára lehetővé tegyék. A munkálatok ősze, illetve tél végére időzítendőek, hogy az így kialakult mélyedések már a hóolvadásból származó vízzel többnyire feltelhessenek a tavaszi szaporodási időszakra és a kivitelezési munkákat ne zavarja szaporodó egyedek jelenléte.

- Az áramütés fokozott veszélye miatt a madárvédelmi szempontból kritikus szakaszokon (KHT 170. táblázata) az áramütése kockázatának csökkentése érdekében madárvédelmi szempontból biztonságos műszaki megoldást kell alkalmazni az alábbiak szerint:

~ Függő tápvezeték tartó fejszerkezet alkalmazása indokolt az egyenes szakaszokon, a tartószerkezeten feszítőrúd helyett feszítőszodrony szerelése szükséges.

~ A felsővezeték tartó oszlop teteje és az oszlopra szerelt felsővezeteki tartószerkezet felső tartóbakjának szigetelőeleme között min. 80 cm távolságnak kell lennie. Ha az oszlop teteje és az oszlopra szerelt felsővezeteki tartószerkezet között nem lehet külön intézkedés, műszaki kiegészítő megoldás nélkül biztosítani a 80 cm-es távolságot, akkor kiegészítő műszaki megoldás (pl. az oszlop tetejére felszerelt megfelelő méretű, és nagyobb ragadozó madarak számára is alkalmas kiülő) betervezése szükséges.

~ V-láncon vezeték rögzítés esetén a csuklós bak felső vízszintes tartó konzolja és a sodrony (tápvezeték) között legalább 600 mm távolságnak kell teljesülnie az eltérő potenciálú szelvények között.

~ Csuklós-bak felső csuklópontja mellett a ferde konzol és a tápvezeték között legalább 600 mm távolságot kell tartani az eltérő potenciálú szerelvények között.

~ Tápvezetékek vagy egyéb, fázispotenciálon lévő sodronyok között vízszintes irányban minden esetben minimum 1600 mm távolságot kell tartania a fázis-fázis zárlat elkerülése érdekében.

~ Huzalos feszítés esetén (nyíltvonali, egyenes pályán, akár sík terepviszonyok esetén, akár töltésen vagy bevágásban, kábelcsatorna közelében, valamint állomási oszlopoknál) a felső feszítő huzal és a tartóoszlop közötti szigetelőlánc szigetelt hossza minimálisan 800 mm kell, hogy legyen.

~ Rudas feszítés esetén (íves pályán, bármely esetben, valamint közút közelében létesített felsővezeték-szakasz oszlopain) a felső feszítőrúd és a V-láncon felette húzódó tápvezeték között legalább 1600 mm kell, hogy legyen.

~ Rudas feszítésű oszlopoknál a feszítőrúd és az oszloptörzs között szerelt feszítőszigetelő az elérhető legnagyobb hosszúságú típus legyen.

- A kritikus szakaszokon a madárfajok ütközés és elütés elleni védelme érdekében az alábbi intézkedések megtétele szükséges

~ A vasúti felsővezetékkel való madárütközés miatt kritikus szakaszokon a madárfajok ütközés elleni védelme érdekében, valamint az elütés kockázatának csökkentése miatt biztosítani kell a meglévő fás-cserjés állomány fokozott védelmét. Meglévő fás-cserjés állomány kéméleti szakaszait a KHT 171. táblázata tartalmazza.

~ A vasúti felsővezetékkel való madárütközés miatt kritikus szakaszokon a madárfajok ütközés elleni védelme érdekében egysoros fasort, vagy speciális esetben cserjesávot kell telepíteni. A kéméleti szakaszok azon részén, ahol a fejlesztés miatt kitermelésre kerül a töltés mentén lévő fa- és cserjesáv, ott mindenképpen szükséges a fasor visszatelepítése. Telepítésre javasolt fa- és cserjefajok: oszlopos növekedésű fehér nyár (*Populus alba*), fekete nyár (*Populus nigra*), magyar kőris (*Fraxinus angustifolia* subsp. *pannonica*), kocsányos tölgy (*Quercus robur*), speciális esetben: egybibés galagonya (*Crataegus monogyna*), keleti tamariska (*Tamarix tetrandra*). A fásításra,

cserjetelepítésre javasolt szakaszokat és az egyes szakaszokon értelmezett fa- és cserjetelepítés peremfeltételeit a KHT 172. táblázata tartalmazza.

~ A vasúti felsővezetékkel való madárütközés miatt kritikus szakaszokon a madárfajok ütközés elleni védelme érdekében a tápvezetékre vagy egyéb funkciójú sodronyra szerelhető láthatóságot segítő eszközt kell felszerelni a gyártó által javasolt sűrűségben. A láthatósági eszköznek a fásításra alkalmatlan szakaszok mellett a fásításra kerülő szakaszok vonalában is indokolt az elhelyezése. A láthatósági eszköznek több évtizedes időtartamig kell betölteni a funkcióját, jól láthatónak, időjárásnak ellenállóknak, meghibásodás esetén könnyen javíthatónak, karbantarthatónak, és lehetőség szerint foszforeszkáló anyaggal ellátott kell lenni, valamint ne tartalmazzon mozgó alkatrészt. Javasolt, hogy a láthatósági eszközök típusa a fatelepítésre tervezett és a fásításra alkalmatlan szakaszon eltérő legyen. A láthatósági eszköz típusainak kiválasztása a későbbi tervfázis feladata. Láthatósági eszköz telepítésre javasolt szakaszokat a KHT 173. táblázata tartalmazza.

- A kivitelezés által érintett védett és Natura 2000 jelölő növényfajok állományainak védelme érdekében az alábbi intézkedések megtétele szükséges:

~ A kivitelezés előtt a Natura 2000 jelölő fajok állományait ismételtelen fel kell mérni az igénybevett területeken.

~ A fejlesztési területre eső védett és Natura 2000 jelölő növényfajok állományait a termőhelyi igényeiknek megfelelő helyre át kell telepíteni a nyomvonalától biztonságos távolságra, a kiterjesztett szélességű vasútingatlanon belül, az ingatlan szélére (tervezett igénybevételi területen kívül), vagy a gyeprekonstrukcióval érintett területekre. Az áttelepítéshez az egyedeket vegetációs periódusban, biztonságosan felismerhető fenológiai állapotban és abban az időpontban kell felmérni, amikor a legtöbb előforduló egyed detektálása lehetővé válik. Az egyedeket a kivitelezési munkák megkezdése előtt tavaszi, vagy őszi időpontban kell áttelepíteni. Az áttelepítést megelőzően védett növény áttelepítési tervet kell készíteni és azt a hatósággal engedélyeztetni kell. Az áttelepítés engedélyeztetését, és az áttelepítést természetvédelmi engedély birtokában a Környezetvédelmi engedély kiadása és az Építési műszaki tervdokumentáció készítése alatti időszakban, az érintett területen történő munkálatok megkezdése előtt el kell végezni. A tervezett igénybevételi munkaterületen kívül eső, közvetlenül nem érintett egyedek eredeti élőhelyükön történő megőrzése szükséges, védelmük érdekében a munkaterület határait az érintett szakaszokon jól látható és könnyedén azonosítható módon le kell határolni. Az áttelepített egyedek védelmét hasonlóan kell biztosítani.

~ A fejlesztési területre eső egyes nagy egyedszámú (több ezres) és gyenge hatásfokkal áttelepíthető védett növényfajok állományai esetében a helyi génállomány megőrzése céljából javasolt az áttelepítés helyett szaporító anyag (mag) gyűjtés. Szaporítóanyag gyűjtésre javasolt fajok: budai imola (*Centaurea scabiosa* subsp. *sadleriana*), érdes csüdfű (*Astragalus asper*), homoki árvalányhaj (*Stipa borysthena*). A gyűjtött szaporítóanyagot a vetésig szakszerűen kell tárolni. A magvetést vasútingatlanon belül, a vasút két oldalán, a kivitelezési munkák befejezése után, a rekultivációt követően az érintett területeken kell elvégezni. A magvetési helyszínek kijelölésére a visszamaradó területek nagyságának, az élőhelyek állapotának ismeretében a rekultivációs munkák befejezése után van lehetőség.

~ A fejlesztési területre eső védett és Natura 2000 jelölő állatfajok esetében természetvédelmi engedélybeszerzése mellett a kimentésről a körülményektől függően elegendő a kivitelezési munkák megkezdése előtt, vagy alatt gondoskodni.

Fenti állásfoglalást Igazgatóságunk a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 39. § alapján adta ki.”

A Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság DINPI/371-4/2021. számon a következő természetvédelmi kezelői nyilatkozatot adta:

„A Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztésével kapcsolatban a fenti hivatkozási számon nyilatkozattételre vonatkozó megkeresésüket köszönettel megkaptuk, az eljárás kapcsán a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30) Korm. rendelet 39. § alapján az alábbi állásfoglalást adjuk.

A bemutatott környezeti hatástanulmány természetvédelmi szempontból megítélésünk szerint kellő alapossággal lett kidolgozva, a tavaly decemberben összehívott szakmai egyeztetésen elhangzott, a projekttel kapcsolatos észrevételeink jellemzően rögzítésre kerültek benne.

Amennyiben a Tisztelt Hatóság környezetvédelmi engedélyt kíván adni, a hatástanulmányban megfogalmazott intézkedések fontosságát Igazgatóságunk is hangsúlyozza, s azokat az engedélyező határozatban szerepeltetni javasolja:

- Igazgatóságunk működési területén madárvédelmi szempontból kritikusnak tekintendő a teljes Kiskunlacháza és Dömsöd/Apaj közötti szakasz (294+00–505+00).
- Védett természeti területet, Natura 2000 területet érintő, vagy azzal közvetlenül határos szakaszon csak a bővítés közvetlen sávján, kizárólag a MÁV ingatlanhatáron belül, ill. az előre meghatározott és az illetékes nemzeti park igazgatóság által jóváhagyott építési munkaterületen történhet munkavégzés.
- Igazgatóságunk működési területén a fejlesztési területre eső, egyes gyenge hatásfokkal áttelepíthető védett növényfajok állományai esetében a helyi génállomány megőrzése céljából javasolt az áttelepítés helyett szaporító anyag (mag) gyűjtés. Szaporítóanyag gyűjtésre javasolt fajok: budai imola (*Centaureasadleriana* ld. 128. táblázat), bunkós hagyma (*Allium sphaerocephalon* ld. 130. táblázat), érdes csüdfű (*Astragalus asper* ld. 132. táblázat), homoki árvalányhaj (*Stipaborysthenica* ld. 136. táblázat), homoki imola (*Centaurea arenaria* ld. 140. táblázat). A gyűjtött szaporítóanyagot a vetésig szakszerűen kell tárolni. A magvetést vasútingatlanon belül, a vasút két oldalán, a kivitelezési munkák befejezése után, a rekultivációt követően az érintett területeken kell elvégezni.
- A tervezett nyomvonalon, az állatvilág védelme érdekében a védett természeti területen, Natura 2000 területen kizárólag október 1. – március 1. között, míg a védett természeti területeken és a Natura 2000 területeken kívül eső szakaszokon október 1. – március 31. között végezhető cserjeirtás, fakitermelés, gyephántás. A védett fajok kivitelezés idején tapasztalt előfordulásainak körülményei alapján a korlátozási időszaktól való eltérés a Hatósággal és az illetékes nemzeti park igazgatósággal való egyeztetéssel, előzetes engedéllyel lehetséges.
- A tervezett nyomvonal hatásterületén, a vizes élőhelyeken és belvizeken a kétéltűek, hullók védelme érdekében a szaporodási periódusban munkavégzési korlátozás szükséges. Ennek érdekében e területeken március 1. – június 15. között nem lehet földmunkát végezni (amennyiben az alapvető területrendezés már megtörtént és vizes élőhelyek nincsenek, a megkezdett munka ezen időszakban folytatható). Ha a száraz időjárás miatt nem alakulnak ki tócsák, időszakos kiöntések, a korlátozási időszaktól való eltérés a Hatósággal és az illetékes nemzeti park igazgatósággal való egyeztetéssel, előzetes engedéllyel lehetséges.
- A tervezett nyomvonal hatásterületén, madárvédelmi okok miatt a kivitelezési munkák ideje alatti kíméleti területek kijelölése szükséges. A kíméleti területek vonalában augusztus 1. és március 30. között korlátozás nélkül történhet munkavégzés. Április 1. és június 15. között tilos a nagy zajjal járó munkavégzés (földmunka, ágyazat bontás, terítés, betonozás stb.). Június 15. és augusztus 1. között a pótköltések idején szakfelügyelettel történhet munkavégzés. A védett fajok kivitelezés idején tapasztalt előfordulási körülményei alapján a határidőtől való eltérés a Hatóság és az illetékes nemzeti park igazgatósággal való egyeztetéssel, előzetes engedéllyel lehetséges. Munkavégzési korlátozásra javasolt madárvédelmi kíméleti szakaszok: 458+65 – 495+20

- Amennyiben a tervezett fejlesztés tápvezeték alkalmazásával kerül megvalósításra, a madarak áramütésének veszélye továbbra is fennáll. Ebben az esetben a madárvédelmi szempontból kritikus szakaszokon áramütés elleni védelmi intézkedések alkalmazása szükséges.
- Az egyik lehetséges műszaki megoldás a függő tápvezeték tartó fejszerkezet alkalmazása lehet. A jobbára egyenes szakaszokon pedig javasolt a tartószerkezeten feszítőrúd helyett feszítősdrony szerelése.
- A madárfajok vasúti felsővezetékkel való ütközés elleni védelme érdekében, valamint az elütés kockázatának csökkentése miatt biztosítani kell a meglévő fás-cserjés állomány fokozott védelmét. Meglévő fás-cserjés állomány kíméleti szakaszok (ld. 171. táblázat): 365+50 – 374+40, 386+30 – 398+50, 413+50 – 417+00, 435+00 – 440+00, 448+00 – 459+00, 464+50 – 470+00, 472+00 – 476+00
- Ott, ahol a fejlesztés miatt kitermelésre kerül a töltés mentén lévő fa- és cserjesáv, szükséges a növényzsáv visszatelepítése, egysoros fasort, vagy speciális esetben cserjesáv formájában. Telepítésre javasolt fa- és cserjefajok: oszlopos növekedésű fehér nyár (*Populus alba*), fekete nyár (*Populus nigra*), magyar kőris (*Fraxinus angustifolia* subsp. *pannonica*), kocsányos tölgy (*Quercus robur*), speciális esetben: egybibés galagonya (*Crataegus monogyna*), Fásításra, cserjetelepítésre javasolt szakaszok (ld. 172. táblázat): 354+50 – 365+50(jobb), 417+00 – 424+50 (jobb), 398+50 – 413+50 (bal), 440+00 – 448+00 (jobb), 459+00 – 464+50 (jobb), 470+00 – 472+00 (jobb), 476+00 – 501+00 (jobb), 501+00 – 0526+00 (jobb)
- A vasúti felsővezetékkel való madárütközés megelőzésére további műszaki megoldás lehet, ha a tápvezetékre vagy egyéb funkciójú sodronyra láthatóságot segítő eszközt szerelnek fel a gyártó által javasolt sűrűségben. A láthatósági eszköznek a fásításra alkalmatlan szakaszok mellett a fásításra kerülő szakaszok vonalában is indokolt az elhelyezése. Láthatósági eszköz telepítésre javasolt szakaszok (ld. 173. táblázat): 354+50 – 365+50 (bal), 398+50 – 413+50 (jobb), 417+00 – 424+50 (bal), 440+00 – 448+00 (bal), 459+00 – 464+50 (bal), 470+00 – 472+00 (bal), 476+00 – 501+00 (bal), 501+00 – 505+00 (bal)
- A tervezés jelenlegi fázisában még nincs információ az anyaggyerő-helyekről, a hulladékkezelési-, hasznosítási-, deponálási helyekről és a tervezett szállítási útvonalakról. A hatástanulmány úgy fogalmaz, hogy az építésre vonatkozó részletes, tényleges adatok a kiviteli tervek elkészítésénél kerülnek meghatározásra. A kijelölésük során a tágabb környezetben levő ex lege védett szikes tavakat el kell kerülni, azok területe nem vehető igénybe, a Natura 2000 madárvédelmi területek élőhelyei, és a Natura 2000 területeken kívüli jó természetességi állapotú foltok védelme érdekében az egyesigénybe vételi helyszínek kijelölése csak az illetékes nemzeti park igazgatósággal előzetesen egyeztetett, előre meghatározott és engedélyezett területen történhet, hiszen ezek megválasztása, valamint a munkálatok időbeli ütemezése természetvédelmi szempontból szintén kulcsfontosságú.
- A keresztezett vízfolyások medrének burkolását csak a műszakilag indokolt, feltétlenül szükséges mértékig, és csak környezet- és természetbarát anyaggal lehet elvégezni.
- A tervezett fejlesztéshez kapcsolódóan biológiai monitoring vizsgálatokat a madárvédelmi szempontból kritikusnak tekintendő teljes Kiskunlacháza és Dömsöd/Apaj közötti szakaszon, valamint a keresztezett vízfolyások tekintetében kell végezni.
- A monitoring eredményeiről a mintavétel évében részjelentést, az intézkedések lezárását követően legkésőbb egy éven belül összefoglaló jelentést kell készíteni, és azt a területileg illetékes nemzeti park igazgatóságnak tájékoztatásul meg kell küldeni.”

Hatóságunk a fenti nyilatkozatokat figyelembe vette az előírások megtétele és a döntése meghozatala során.

*

Hivatalunk a 2021. március 19. napján kelt, BK/KTF/04636-5/2021. számú, valamint a 2021. április 19. napján kelt, BK/KTF/04636-98/2021. számú leveleivel – az Ákr. 25. § (1) bekezdés b) pontja alapján, figyelemmel a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) és (6c) bekezdéseire – megkereste a tevékenység telepítési helye szerinti települések jegyzőit.

Apaj Község Jegyzője (Apaj-Áporka Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője) az A/683-3/2021 számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„A MAV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság nevében eljáró TRENECON Tanácsadó és Tervező KFT. által tárgyi ügyben benyújtott környezeti hatásvizsgálati dokumentációval kapcsolatban az alábbiak szerint nyilatkozom:

- a tervezett tevékenység helyi környezet-és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozást nem érint
- A beruházás nem ellentétes Apaj hatályos helyi építési szabályzatával és szabályozási tervével.
- A nyilatkozathoz csatolom Apaj Községi Önkormányzat polgármesterének a tervezett tevékenységgel kapcsolatos **véleményét.**”

Apaj Községi Önkormányzat polgármesterének A/683-4/2021. számú véleménye:

„Fenti tárgyra és számra való hivatkozással a képviselő-testülettel a korábbi egyeztetések után kialakított vélemény alapján a község lakosságának érdekében kérem, hogy a beruházás megvalósítása során a település belterületén épüljön zajvédő fal a vasútvonal káros zajhatásának kivédése érdekében. Kérem továbbá, hogy a vasúti megállónál kerüljön feltüntetésre DÖMSÖD-APAJ megállóhely neve is.”

Balotaszállás Község Jegyzője (Balotaszállási Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője) a Bal/1019-4/2021. számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„A fenti hivatkozási számon érkezett megkeresés mellékleteként megküldött, a Magyar Államvasutak Zrt. (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) kérelmező megbízásából a TRENECON Kft. (1133 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em.) által készített, **Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának /Soroksár-Kelebia/ fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati dokumentáció** (továbbiakban: dokumentáció) alapján, a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet (a továbbiakban R.) 1. § (6b) és (6c) bekezdése szerint a következő nyilatkozatot adom:

Balotaszállás tekintetében nincs érvényben lévő helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozás, azonban a Balotaszállási Vasútállomás (16. hrsz.) helyi egyedi védelem alatt álló épület, kérjük, hogy amennyiben a tervezett munkálatok az ingatlant érintik, akkor azok során Balotaszállás Községi Önkormányzat Képviselő-testületének Balotaszállás településképeinek védelméről szóló 12/2019. (VIII.15.) önkormányzati rendelete alapján járjanak el.

A tervezett beruházás, valamint a dokumentáció Balotaszállás Község településrendezési eszközeivel és fejlesztési terveivel összhangban van.

A tervezett beruházás - a dokumentáció szerint - a településrendezési eszközök módosítását teszi szükségessé, mely során várhatóan a KÖk jelű kötőpályás közlekedési és közműövezet határának módosítására lesz szükség. A megküldött dokumentáció alapján azonban - annak léptékéből és részletességéből adódóan - jelenleg még nem lehet azt megállapítani, hogy pontosan hol és mekkora területet érintően lesz szükség a módosításokra.

A hatályos településrendezési eszközök a www.balotaszallas.hu/Település/Településrendezési_terv oldalon elérhetők.

*A R. (6c) bekezdése alapján a tervezett tevékenységgel kapcsolatos **vélemény:***

Balotaszállás Községi Önkormányzat aggodalmát fejezi ki a vasúti pálya, illetve a vasúti átjáró közvetlen közelében lévő lakóházak zajártalma tekintetében. A dokumentáció tartalmazza a zajvédő

falak telepítését, paramétereit. Bízunk benne, hogy a beruházás miatt az ott lakók nem kerülnek kedvezőtlenebb helyzetbe, e tekintetben sem.”

Budapest, XXIII. kerület, Soroksár Jegyzője (Budapest Főváros XXIII. Kerület Soroksári Polgármesteri Hivatal Jegyzője) a VIII/2495-2/2021. számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya „MA V Zrt., a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárás - megkeresés közlemény közzététele (I.) és nyilatkozat (II.) iránt' tárgyú megkeresésére, az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (Ákr.) 25. § (1) bekezdés b) pontja valamint a környezeti hatás vizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) és (6c) bekezdéseinek rendelkezései alapján az alábbi nyilatkozatot adom:

1.) A Kontúr Csoport - CRDC Konzorcium megbízásából a TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. (1133 Budapest, Váci út 76.) által készített „Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódó beszerzés (EPC szerződés) Budapest — Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése” c. Környezeti Hatástanulmány dokumentációját áttanulmányozva, megállapítottam, hogy a tervezett vasútvonalfejlesztés kimagasló környezeti hatással nem bír. A tervezett tevékenység bővítése a vonatkozó jogszabályi és védelmi előírások betartásával folytatódik, így súlyos környezetterhelést nem okoz.
2.) A villamosvontatáshoz képest távlatban csökkent részarányú dízelvontatásból származó károsanyagkibocsátás következtében történő levegőterhelés elhanyagolható mértékű.
3.) Az üzemelés, üzemeltetés szakaszában keletkező hulladékok közül csak a gyomirtásra felhasznált herbicidek csomagolóanyagának kezelésére kell kiemelt figyelmet fordítani.
4.) A MÁV Zrt. adatszolgáltatása alapján a tervezési területen nem található kármentesített terület, illetve kármentesítéssel összefüggő üzemelő monitoring- vagy termelő kút. A rendelkezésre álló adatok alapján nincs szennyezéssel érintett terület, amely esetén kármentesítési kötelezettség áll, vagy állhat fenn. A beruházás szilárd ásványi nyersanyag bányaterületet nem érint.
5.) A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken lévő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet értelmében a beruházás által érintett terület a fokozottan érzékeny felszín alatti vízminőségvédelmi övezet alá nem esik, a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerint kijelölt sem távlati, sem üzemelő sérülékeny vízbázis hatósági határozattal kijelölt vízbázisvédelmi területet nem érint. Az építés és sz üzemeltetés során keletkező felszín alatti vízszennyeződés megfelelő védelmi előírások és havária események esetén alkalmazandó kárelhárítási intézkedések betartásával nem valószínűsíthető. A vízelvezetés jellemzően tározó árkokkal lesz megoldva, azonban a villamosított vasútvonal üzemszerű működéséből eredően a földtani közeg, felszín alatti vizek szennyezése nem várható.
6.) A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve alapján a tervezési terület nem érinti nagyvízi meder, illetve rendszeresen belvízjárta terület övezetét. A tervezett vasútvonal által keresztezett vízfolyások a Soroksár közigazgatási területén található Gyáli patak 2-es és 7-es ága, melyek a Gyáli vízrendszer vízgyűjtőterületéhez, valamint Ráckevei (Soroksári)-Duna menti vízrendszer területéhez tartoznak. A tervezési terület adottságaiból adódóan vízelvezető árkot kevés helyen terveznek, befogadóba való bekötésének feltételei megegyeznek a korábbiakkal. A befogadóba való közvetlen vízbevezetésre vonatkozó, vízminőségvédelmi területi kategóriák szerint a vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól szóló 28/2004.(XII.25.) KvVM rendelet 2. számú mellékletében meghatározott kibocsátási határértékekre figyelemmel kell lenni. A beruházás megvalósítását követően a pálya és kapcsolódó létesítményei üzemeléséből, illetve üzemeltetéséből eredően a felszíni vizekre gyakorolt hatás nem fog számottevően módosulni. A P+R parkolók normál üzemelése a zárt csapadékvíz elvezetési rendszer megvalósulása esetén a felszíni vizekre nézve sem közvetlen, sem közvetett módon nem gyakorol negatív hatást.
7.) A fejlesztésre tervezett nyomvonal területfoglalása Országos természetvédelmi területeket, Natura2000 területeket, Nemzeti Park területeket, Községi jelentőségű területeket (SCI, SAC) („ex lege”), Kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területek, „Ramsari” egyezmény hatálya alá tartozó területeket, védett természeti területeket, valamint

természeti emlékeket nem érint. A Soroksári közigazgatási területen áthaladó nyomvonal környezetében régészeti lelőhelyek nem találhatók.

8.) A tárgyi nyomvonal Soroksári része a Budapest helyi jelentőségű védett természeti területeiről szóló 25/2013.(IV.18.) Főv. Kgy. rendelet alapján nem tartozik a helyi jelentőségű védett természeti területek alá. Védett műemlékek közül Soroksár területén a tervezett beruházás hatásterülete a Szent Flórián szobrot, valamint az általános műemléki védelem alá álló Római katolikus kápolnát érinti.

Mindezek mellett tájékoztatom, hogy kerületi természetvédelmi követelményekkel kapcsolatban hatályos rendelet jelenleg nincs érvényben. A környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos helyi szabályozással a kerületünk nem rendelkezik, így érdemi nyilatkozatot nem tudunk tenni az ügyben.

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból megállapítható, hogy a közvetlen hatásterület tágabb környezetében a jelenlegi állapothoz képest nőni fog a vasúti zaj- és rezgésterhelés mértéke - a fejlesztések megvalósítását követően, azonban a tervezett zajvédelmi intézkedésekkel (a lakóházak környezetében 2,5 —4,0 m magas zajárnyékoló falak betervezése, passzív akusztikai védelem, a várható környezeti rezgésterhelés legnagyobb, pillanatnyi értékű szakaszokon - 184527, 184540, 184670, 184671, 184686, 184692/2, 184702, 184705, 185355, 185362- 185366, 196394/2 hrsz-ú területeken - rezgéscsillapítás alkalmazása - USP (Under Sleeper Pad - keresztaljpapucs) elemek beépítése) teljesülnek a jogszabályban foglalt előírások. A tervezett vasúthálózat fejlesztés a zajtól védendő területeken a javasolt védelmi intézkedések mellett kedvezőbb zajhelyzet alakul ki. Rezgésvédelmi szempontból kissé aggályosnak találjuk a 184097 hrsz-ú területen található kápolna elhelyezkedését, mely a vasúti nyomvonalhoz közel esik és nagy valószínűséggel a hatásterületen belül található. Javasoljuk a rezgésvédelmi intézkedések betervezését erre a területre vonatkozóan.

Zajhatásterületet tekintve megállapítást nyert, hogy a tervezett kialakítással kisajátítandó és bontandó épületeken kívül további területeken található épületek érintettek lehetnek. Ezek a Könyves utca - Tárcsás utcai átjáróhoz közel eső telkek, a Török utcai híd környezetében lévő telkek és a Csendes utca - Tengelic utca végén található ingatlanok, valamint a volt SORTEX (Grassalkovich úti felüljáró mellett lévő) sarki épülete. Zajvédelmi vonatkozásában javasoljuk felülvizsgálni a fent felsorolt területek kisajátítását, ill. a szükséges zajvédelmi intézkedések megtételét, mint pl. zajárnyékoló falak kialakítását adott telkek környezetében.

A TRENECON Tanácsadó és tervező Kft által készített környezeti hatástanulmány alapján megállapítható, hogy a helyi településrendezési eszközökben meghatározott rendelkezések figyelembevételével a Budapest-Belgrád vasútvonal soroksári szakaszának fejlesztése néhány helyen ellentétes a 26/2017.(IX.22.) önkormányzati rendelettel elfogadott a Budapest Főváros XXIII. Kerületi Építési Szabályzatának (továbbiakban: KÉSZ) előírásaival, valamint az 1. mellékletét képező szabályozási tervben rögzített településrendezési elhatározásokkal. A környezeti hatástanulmányban is rögzítésre került, hogy a KÉSZ módosítása szükséges. Fentiekben kívül azt is jelezni kívánjuk, hogy a Soroksár vasútállomás előtt tervezett P+R parkoló kialakításával érintett területen nemzetgazdasági szempontból támogatott beruházás keretében új Polgármesteri Hivatal és Kormányablak épül, ebből következően vagy a vasút területén, vagy a vasút keleti oldalán lévő ingatlanok területén tartjuk megfelelőnek a parkoló kialakítását.

A fentiek figyelembevételével a tervezett kialakítás, valamint az egységes környezetvédelmi engedélyének kiadása ellen **kifogással nem élünk**, Budapest Főváros XXIII. kerület Soroksár Önkormányzata nem rendelkezik olyan helyi rendelettel, amely az adott területen a szóban forgó tevékenységet tiltaná.”

Csengőd Község Jegyzője a HIV/364-5/2021. számú, alábbi nyilatkozatot tette:

"A MÁV Zrt., a Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljáráshoz kapcsolódóan mellékelten megküldöm Csengőd Község nyilatkozatát:

- 1) A településszerkezeti terv

33/2005.(IV.26.) Kt. határozattal jóváhagyott 19/2010.(111.22) Kt. határozattal módosított településszerkezeti terv

Külterület szerkezeti terve

m=1 :20 000

- Belterület szerkezeti terve $m=1: 4\ 000$
- 2) Csengőd Község Képviselő-testülete a község helyi építési szabályairól szóló 4/2005. (V.I.) rendelete (HESZ) és szabályozási tervi mellékletei:
4/2005.(V.I.) rendelet (Helyi Építési Szabályzat)
Szabályozási tervek (Helyi Építési Szabályzat mellékletei) Belterület szabályozási tervi szelvényei
 $m=1:2000$ Vé-1

Vé-2

Vé-3

Vé-4

Külterület szabályozási terv $m= 1:10\ 000$ Ve-5 és Vé-6 együtt Kuliér szabályozási terv
 $m=1:400$ Vé-7

a vasútszakasz terület-igénybevételét, a hidrológiai védőidom lehatárolását, egyes régészeti lelőhelyeket nem tartalmazzák, egyebekben a településrendezési eszközökkel való megfelelés biztosított.

Helyi természetvédelemmel a vizsgált terület nem érintett.

Az R. I. § (6c) bekezdése alapján a Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése kapcsán Csengőd Község közigazgatási területét érintő tervezés és kivitelezés során az alábbiakat kérjük figyelembe venni:

1) A község belterületi vízelvezető rendszere szikkasztó jellegű, az elvezetésre néhány ponton nyílik csak lehetőség. A vasúton túli terület, továbbá a vasút vonalával határolt területek belvíz esetén különösen veszélyeztetettek. A védekezés során a vasút vonala melletti árok rendszer, valamint a vasút alatt kialakított áttereszek segítenek a víz hatékony elvezetésében. Kérjük, hogy a tervezés során a Katasztrófavédelem illetékes szerveivel, illetve a Vízügyi Igazgatósággal e tekintetben egyeztetni, a vízelvezetést a kivitelezés során biztosítani szíveskedjenek.

2) A Csengőd Táncsics M. utca és a Csengőd 093/55 helyrajzi számú út közötti vasúti átjárót továbbiakban is biztosítani kell. Az érintett útszakaszokon nagy, többnyire mezőgazdasági forgalom van. Ezt bizonyítja, hogy az út stabilizációja 2019. évben elkészült, az önkormányzat az út további fejlesztését kiemelt célnak tekinti.

Kérem tájékoztatásom szíves tudomásul vételét!”

Délegyháza Község Jegyzője (Délegyháza Község Önkormányzat Jegyzője) a H/1057-16/2021. számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„2021. március 19. napján kelt, BK/KTF/04636-5/2021. iktatási számú, Délegyháza Község Önkormányzatához 2021. március 22. napján Hivatali Kapu útján érkezett megkeresésükben foglaltakkal kapcsolatban az alábbiakról tájékoztatom:

1. Helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos szabályozás:

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 1.§ (6b) pontja alapján tájékoztatom, hogy Délegyháza Község Önkormányzat jelenleg nem rendelkezik hatályos helyi környezet- és természetvédelmi rendelettel, azonban a község helyi építési szabályzatáról szóló 16/2005. (IX.3.) önkormányzati rendelet V. fejezetében lévő értékvédelmi, valamint a VI. fejezetében szereplő környezetvédelmi előírásokat az engedélyes köteles betartani. A község településszerkezeti tervéről szóló 208/2005. (IX.1.) számú képviselő-testületi határozat 5.2.2. pontja alapján Délegyháza Község területén sem védett természeti, sem természeti terület nem található, nem érinti Natura 2000 hálózat és az OTrT által lehatárolt országos ökológiai hálózat sem. A tervezett tevékenység, és az az alapján megvalósuló létesítmény nem érinti, és nincs hatással sem a község helyi építési szabályzatáról szóló 16/2005. (IX.3.) önkormányzati rendelet 45. - 46. § - bán, sem az építészeti örökség helyi védelmének szabályozásáról szóló 9/1999. (X.22.) számú önkormányzati rendeletben szabályozott helyi védettségű természeti területekre és értékekre, így helyi környezeti- és természetvédelmi szempontból a tervezett beruházással kapcsolatban kifogást nem emelek.

2. Településrendezési eszközökkel való összhang:

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XIL25.) Korm. rendelet 1.§ (6b) pontja alapján tájékoztatom, hogy a tervezett beruházással érintett délegyházi ingatlanok - a község helyi építési szabályzatáról szóló 16/2005. (IX.3.) önkormányzati rendelet alapján - az alábbi besorolásúak:

Délegyháza 02/1 hrsz egy része, 02/2, 03 és 04/1 hrsz - „V” jelű „vízgazdálkodási övezet (a vízbázisok, a vízfelületek meder és part területe)”

Délegyháza 02/1 hrsz egy része - „Gip-4” jelű „ipari gazdasági építési övezet (a kavicsosztályozó és cementrelé területe)”

Délegyháza 0112/4, 0118/1 és 0121/22 hrsz - „Má-f” jelű „általános mezőgazdasági övezet (agrárturizmust szolgáló építmények elhelyezését megengedő, farmgazdálkodási területek)”

Délegyháza 0116/2-3, 0116/6, 0116/11-15, 0116/18-27 és 0116/30 hrsz - „Má-á” jelű „általános mezőgazdasági övezet (beépítést meg nem engedő általános mezőgazdasági területek)”

Délegyháza 0116/31 és 0137/35 hrsz - „Kb-1” jelű „különleges övezet (a bányák területe)”

Délegyháza 243/14, 245, 275, 276/2 és 277 hrsz - „Lf-1” jelű „lakóövezet (belterületi falusias lakóterületek)”

Fentiek alapján a tervezett beruházás a hivatkozott ingatlanok fenti, övezeti besorolással érintett részei tekintetében a településrendezési eszközökkel - a helyi építési szabályzattal - nincsenek összhangban.

Tájékoztatom továbbá, hogy a tervezett tevékenységgel érintett további délegyházi ingatlanok (Délegyháza 06, 07, 081/2, 0117, 0133/4, 0136, 0137/24-26, 272/1-2, 278, 339, 340 és .1687 hrsz) a község helyi építési szabályzatáról szóló 16/2005. (IX.3.) Önkormányzati rendelet alapján „Kök” és „KÖu” jelű „közlekedési és közműövezet (közúti és vasúti közlekedési területek)” besorolásúak, így a tervezett tevékenység a megjelölt további ingatlanok tekintetében a településrendezési eszközökkel - a helyi építési szabályzattal - összhangban állnak, azzal nem ellentétesek.

3. Tervezett tevékenységgel kapcsolatos vélemény:

A környezeti, hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 1.§ (6c) pontja alapján tájékoztatom, hogy a tervezett fejlesztés Délegyháza közigazgatási területére vonatkozó konkrét, térképen ábrázolt és területileg pontosan lehatárolt tervdokumentációja hiányában kizárólag az elővigyázatosság elve alapján az alábbi - a hatásterülettel vélhetően érintett - beruházások érintettségére hívom fel a T. Hatóság figyelmét:

A vasútfejlesztés tervezett megvalósítása ügyében korábban már számos alkalommal jeleztük az illetékesek felé [többek közt a Kínai - Magyar Vasúti Nonprofit Zrt. - nek (1095 Budapest, Máriássy u. 7.), a Pest Megyei Közgyűlés Elnökének (1364 Budapest, Pf.: 112.), a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. - nek (1134 Budapest, Váci út 45.), MÁV Zrt. - nek (1087 Budapest, Könyves K. krt. 54-60.), a Budapest Fejlesztési Központban Vitézy Dávid Vezérigazgató Úrnak, valamint legutóbb az Innovációs és Technológiai Minisztériumnak (1011 Budapest, Fő utca 44-50.) személyes megjelenésünk alkalmával], hogy a tervezett beruházás kapcsán községünk az alábbi, pontokba szedett szempontok vizsgálatát, és tervbe történő beillesztését szeretné elérni:

30 férőhelynél nagyobb P+R parkoló, gyalogos átkelőhely és buszöböl kialakítása:

Egy korábbi „az elővárosi vasútvonalak és vasútállomások fejlesztése” projekt keretében a délegyházi vasútállomás a környéken elsőként, 2011. szeptember 16. napján kapott engedélyt 22 db P + R parkoló (és kiszolgáló útja), 2 db autóbussz öböl, valamint a létesítményhez kapcsolódó járda kiépítésére (ügyiratszám: ÚT/212/1/2011.), azonban sajnálatos módon a kivitelezés - a többi környező településsel ellentétben - elmaradt. Meglepődöttségünknek és sajnálatunknak hangot adva a NIF Zrt. válaszából kiderült, hogy közlekedéspolitikai döntés értelmében az 1 parkolóhelyre jutó fajlagos költség maximalizálása miatt maradt el Délegyházán a beruházás (a viszonylag kisszámú parkolóhely - 22 db - létesítésével járó egyéb fejlesztés oly mértékben megdrágította a tervezett beruházást, hogy annak fajlagos költsége mintegy kétszerese volt a maximalizáltnak). Fájó döntés volt ez községünknek, hiszen a fajlagos költség maximalizálásának ismeretében a kialakítandó parkolóhelyek számának növelésével (a terv kisebb módosításával, a valós igényekhez való igazításával) a probléma kezelhető lett volna, amennyiben erről önkormányzatunk időben értesült volna.

Az elmaradt beruházás szükségességének bemutatása érdekében 2016. évben felmérést végeztünk a megvalósult beruházások kihasználtságának tükrében: Délegyháza, Dunavarsány, Taksony és Kiskunlacháza település vasútmegállóhelyein a parkolók kihasználtságáról fotódokumentáció készült, melyet szükség esetén rendelkezésünkre is bocsátunk. A felmérés eredményeképpen elmondható, hogy Dunavarsányon kívül Délegyháza Község Vasútmegállójában mutatkozik a legnagyobb igény a gépjárművek elhelyezését szolgáló P+R parkolóra, az eredetileg tervezett 22 db P + R parkoló még kevésnek is tűnik, hiszen sokan a vasútállomás környékén lévő szabad parkolóhelyeket is kihasználják a P + R parkoló hiányában (így növelve a vasútállomás megközelítését lehetővé tevő biztonságos gyalogos átkelőhely létesítésének szükségességét).

Délegyháza község lakosainak érdekeit szem előtt tartva tisztelettel kérem Önöket, hogy szíveskedjenek megvizsgálni annak lehetőségét, hogy a tervezett beruházás megvalósítása során miként válhatna megvalósíthatóvá a korábban már megtervezettek és engedélyezettettek alapján (jelen pontban leírt és kibővített) 50- 60 férőhelyes P-+R parkoló fejlesztés.

3.1 Gyalogos átkelőhely biztosítása:

A megvalósítani tervezett vasútfejlesztés eredményeként feltételezem, hogy a vasútvonal községünket érintő szakaszának forgalma jelentősen megnőne. A megnövekedett vasúti forgalom azonban olyan - Önkormányzatunk által önállóan kezelhetetlen - forgalmi helyzetet teremtene településünkön, mely során a Majosi úton élő lakosok ingatlanjainak megközelítése (gyalogosan, illetve kerékpárral) településünk központjából szinte teljesen ellehetetlenülne, de minimum veszélyessé válna. Ugyanez a helyzet állna fenn, amennyiben ingatlanjaiktól a vasútállomást kívánnák megközelíteni. Való igaz, hogy jelen helyzet sem túl kielégítő, hiszen a vasúti közlekedést igénybe vevő lakosok a vasúti megállóba érkezvén a vonatról leszállva kizárólag a gépjárművek közlekedésére alkalmas, járdával és világítással nem ellátott úton, hatalmas kerülővel tudnak csak eljutni a Majosi útra (illetve vissza), mely probléma már a Település Arculati Kézikönyvének elkészítése során megtartott lakossági fórumon is elhangzott, s mely probléma megoldása azóta is várat magára.

Délegyháza község lakosainak érdekeit szem előtt tartva tisztelettel kérem Önöket, hogy a tervezett beruházás megvalósítása során segítsék Önkormányzatunkat a jelenleg fennálló helyzet kezelésében, segítsenek megteremteni a községünkbe látogató utazóközösség, valamint a helyi lakosok - vasútállomás területét érintő - biztonságos közlekedésének feltételeit.

3-3 Gépjárműforgalom zökkenőmentes biztosítása - vasúti aluljáró/f elül járó kiépítésének igénye:

A fent (3.2. pontban) leírt probléma ugyanakkor nem csupán a gyalogosan, illetve kerékpárral közlekedőket érintik, hiszen a megvalósítani tervezett vasútfejlesztés eredményeképpen létrejövő jelentős forgalom-növekedés hatással lesz településünk gépjármű-közlekedésére is. Feltételezem, hogy komoly gondot okoz majd a Majosi út felé vezető vasúti átjárón gépjárművel közlekedők megnövekedett várakozási ideje, a feltorlódások miatt kialakuló forgalmi helyzet kezelése/kezelhetősége.

Délegyháza község lakosainak érdekeit szem előtt tartva tisztelettel kérem, hogy szíveskedjenek megvizsgálni, hogy a tervezett beruházás megvalósítása során miként válhatna kezelhetővé a fenti probléma - a vasútállomást és a településközpontot a Majosi úttal közvetlenül összekötő - kétirányú forgalmat lehetővé tevő vasúti felül/aluljáró kialakításával.

Délegyháza Község Önkormányzata természetesen mindennemű segítséget kész és hajlandó a fent (3.1. - 3.3. pontokban) hivatkozott problémák megoldásának érdekében megadni, azonban azt tudni kell, hogy az érintett terület nem önkormányzati ingatlanon helyezkedik el, így elsősorban a terület tulajdonosának, a Magyar Államnak (illetve kezelőjének a MÁV Zrt-nek) egyező álláspontja és egyező elszántsága szükséges a jelen, illetve Önkormányzatunk álláspontja szerint jövőben (a kínai beruházás megvalósulása esetén) kialakuló helyzet minden érintett fél által megnyugtatónak tartott kezeléséhez. További kérdésként fogalmazódott meg Önkormányzatunk részéről a tervezett zajvédő fal pontos helyszínének kijelölés, melyről jelen levelük keltezéséig - amint az egész beruházás Délegyházát érintő szakaszáról - vajmi keveset tudunk, kérnék válaszukban e kérdéskör tisztázását is.

A környezeti hatásvizsgálati eljárás során a tervezett projektekkal kapcsolatban pedig az alábbi - a vasútvonalat, illetve annak védőtávolságát feltételezhetően érintő - tervezett beruházásokkal

kapcsolatban - azokra vonatkozó hatások körültekintő elbírálása érdekében - az alábbiak szerint tájékoztatom:

1. Délegyháza 0116/30 hrsz - kutyafuttató létesítése

Délegyháza Község Önkormányzat tulajdonában lévő Délegyháza 0116/30 hrsz-ú ingatlan tervezett felhasználási célja kutyafuttató, ahol a település lakói - a felmerült igényüknek megfelelően - kutyasétáltatásra alkalmas lekerített területen élvezhetik kedvencük és egymás társaságát.

2. Délegyháza 04/2 hrsz tanya - kalandpark létrehozása

Délegyháza Község Önkormányzat többségi tulajdonában lévő Délegyháza 04/2 hrsz-ú ingatlan tervezett felhasználási célja egy, az Önkormányzattal szoros együttműködésben lévő Cseppkő Gyermekotthon Központ (Reménysziget SE) gyermekei és mások által élvezhető kalandpark (öko-, sportpark és képzési központ) létrehozása és üzemeltetése a gyermekek szabadidejének tartalmas eltöltése és kikapcsolódás céljából.

3. Délegyháza 07 és 340 hrsz folytatása - Dunavarsány ~ Délegyháza összekötő út

Az összekötő út egy része jelenleg állami tulajdonban van, vagyongekezelési/bérleti jogviszonyban állunk, de szeretnénk saját tulajdonba venni.

4. Délegyháza 281/2,3,4 és 5 hrsz - Helyi Építési Szabályzat módosítása - Településközpont területe

Délegyháza 281/2, 281/3, 281/4 és 281/5 hrsz-ú terület övezeti tervének módosítása folyamatban van, a terület - központi elhelyezkedése miatt - olyan övezeti besorolást kapna, mely lehetővé teszi településünkre látogató, valamint a helyben élő lakosok új településközpontjának szolgáltatásait (szolgáltatóházak, irodák, bevásárló központ, park) igénybe venni.

5. Délegyháza 02/1, 0148/5 és 10 hrsz (River Water Kft.) - iparvágány, logisztikai központ

A Kft. jelezte, hogy távlati tervei közt szerepel egy új logisztikai központ létrehozása, melynek egyik kiemelt eleme a terület vasúthálózatba történő bevonása, új iparvágány létrehozása.

6. Lasselsberger Kft. - iparvágány

Bányavállalkozó jelenleg is használja és - tájékoztatásuk alapján - a jövőben is használni kívánja a meglévő iparvágányát, melynek megjelölése: „Saját célú vágány Bp - Kelebia (ISO.számú) vasútvonal 273+94 szelvényénél ágazik el és az LB Bazalt kavicsbánya 2.sz. kitérőjéig tart" vagy mivel csak egy ilyen vágány van „Délegyháza magáncélú vágány”.

7. Délegyháza 1715/1,2 és 3 hrsz - autómosó

A tulajdonos a közeljövőben az érintett hrsz-okon egy autómosó szolgáltatást tervez megvalósítani.

8. Délegyháza 1713 hrsz területe lakóövezet

Délegyháza Község Önkormányzata 23/2015, (XI.25.) Önk. rendeletével jóváhagyott szabályozási terve alapján az egész ú.n. „Kamion tavak" területe jelenleg már lakóövezett besorolású, a tulajdonos tájékoztatása alapján a szabályozási tervben foglalt építési telkek kialakítása és beépítése a közeljövőben tervezi.

9. Vízcsatorna beruházás Majosi útra

Délegyháza község az utóbbi időben igen népszerű célja lett az agglomerációs térségbe kiköltözni szándékozók körében, így a közelmúltban újabb és újabb beépítésre szánt területek kijelölésére került sor. Ennek okán a meglévő közművek fejlesztése is időszerűvé vált, ennek egyik jelentős eleme a Majosi út mentén elhelyezkedő beépítésre szánt területek közműhálózattal (jellemzően víz és szennyvízcsatorna) történő ellátása, mely beruházás elvégzését a meglévő vasúthálózat nyomvonalának keresztezésével lehet csak ellátni. Ez ügyben (vasútpálya keresztezése) a közműszolgáltató (DPMV Zrt.) rendelkezik előzetes egyeztetési anyaggal.

Kérem tájékoztatásom elfogadását és szíves tudomásul vételét.”

Dömsöd Nagyközség Jegyzője a D/3678-2/2021.számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„A MÁV Zrt., a Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárás kapcsán a kérelem és mellékletei áttanulmányozása után nyilatkozom, hogy Dömsöd nagyközség közigazgatási területén a tervezett vasút nyomvonala nem érint helyi rendelettel kijelölt helyi természet- és környezetvédelmi területet.

Dömsöd hatályos településrendezési eszközei nem tartalmazzák a tervezett vasútfejlesztés nyomvonalát és védőterületét.

Tájékoztatom, hogy Dömsöd településrendezési eszközeinek felülvizsgálata és új településrendezési eszközök készítése jelenleg folyik.”

Dunaharaszti Város Jegyzője (Dunaharaszti Polgármesteri Hivatal Jegyzője) DUH 1405-4/2021. számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„A Budapest-Belgrád vasútvonal fejlesztés hazai szakaszának környezeti hatásvizsgálati eljárásában nyilatkozom, hogy Önkormányzatunk nem rendelkezik a tervezett közlekedésfejlesztésre vonatkozó helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos szabályozással.

A nyomvonal természetvédelmi területet vagy érdeket nem érint. A környezetvédelemnek a beruházás szempontjából meghatározó ágazatára, a zajvédelemre vonatkozóan az Önkormányzat egyedi határértéket nem állapított meg.

A környezeti hatásvizsgálat alá vont vasútvonal-fejlesztésnek a Dunaharaszti Város Önkormányzata Képviselő-testületének a Helyi Építési Szabályzatról szóló 3/2017. (III. 1.) rendeletével való összhangja a beruházás részleteinek ismerete nélkül nem állapítható meg, de a vizsgálati dokumentációban is szükségesnek tartott HÉSZ módosítással ezen összhang a beruházóval történő együttműködéssel megteremthető.

Dunaharaszti a beruházással erősen érintett település, mivel a vasútvonal éppen kettészeli a várost, lakott területen áthaladva. A fent jelzett együttműködés érdekében emlékeztetek arra, hogy Dunaharaszti Város Önkormányzatának Polgármestere már több alkalommal jelezte az eljáró hatóságok, a beruházó, illetve a tervező felé a település alábbi észrevételeit, igényeit:

A tervek szerint a pályageometria átépítése, illetőleg az ívkorrekció a nyomvonal több helyszínén is indokolt lesz a tengelyterhelés- és a sebesség-növekedés miatt, ugyanakkor semmilyen információval nem rendelkezünk arról, hogy mindezek megvalósítása mely épületeket érint, ebből az okból mely **ingatlanok, vagy ingatlanrészek kisajátítását** tervezik.

Az emelt terhelés, a megnövekedett forgalom és a második vágány megépítése miatt tervbe vették a műtárgyak átépítését is, és ehhez a tárgyhoz kötődően merült fel a meglévő **vasúti átjárók** kiváltása arra az esetre, ha a meglévő kapacitásuk a fejlesztést követően nem lesz megfelelő.

- Szeretnénk tudni, hogy Dunaharaszti mindez hogyan érinti: átépítik-e, bővítik-e a meglévő vasúti átjárókat, illetőleg tervezik-e új átjárók, felül- vagy aluljárók építését, amennyiben igen, hol és milyen megoldással, figyelemmel az esélyegyenlőség követelményeinek való megfelelésre is. Az állomások, megállóhelyek korszerűsítéséből adódóan hogyan tervezik megoldani a gyalogos forgalom biztonságos átjárását?
- Kérjük, hogy az ígéreteknek megfelelően a kiviteli terv konkrétan jelölje meg a meglévő vasúti aluljáró (Némedi út) korszerűsítését és bővítését, továbbá a Bezerédi lakóterületnél (Haraszty Ferenc utca torkolata) építsenek ki gyalogos-kerékpáros aluljárót. A repedezett aszfaltfelületű szintbeni átjárókat újítsák fel, a vízelvezetést mind az átjárók, mind az aluljáró esetében oldják meg, az akadálymentesség biztosítása érdekében építsenek liftet a felsőállomásnál, az alsó állomásnál rámpát.
- **Környezetvédelmi- és zajvédelmi tervet** kell kidolgoznia és benyújtania a beruházónak. A kérdés, hogy mindezt milyen határidővel és milyen tartalommal fogja megtenni.
- Még nem ismert sem az építési technológia, sem a beruházás globális zaj- és légszennyezettség kibocsátása, de nincs információ a hulladékkezelési-, hasznosítási- és deponálási helyekről sem.
- Kérjük, hogy a zajvédelmi terv gondos elkészítésével alternatív megoldást nyújtson a zajterhelési határérték betartására. Kérjük, hogy a lakosság zajvédelmi igényeit vegyék figyelembe a terv elkészítésekor.

- *A zaj- és rezgésvédelmi szempontokra mind az építés során igénybe vett közúti szállítási útvonal meghatározása, mind a későbbi üzemeltetés esetén is legyenek figyelemmel. A rezgésvédelmi intézkedések és ellenőrzések alkalmával kérjük, hogy végezzenek méréseket, és valóban tegyék meg a szükséges műszaki megoldásokat. A zaj esetében akusztikai számításokra lesz szükség, hogy ezek által meghatározhatóvá váljon a védendő ingatlanokat érő zajterhelés mértéke, amelyek alapján védőintézkedésekre kerülhet sor (pályaoldali beavatkozások, zajárnyékoló fal építése, lakóházak beruházó által finanszírozott nyílászáró cseréje). Kérjük a hatóságot, hogy mindezek vonatkozásában is írjon elő a beruházó számára konkrét kötelezéseket.*
- *A levegőterhelés minimalizálása szintén fontos pontja a beruházásnak, hiszen egy 2000 méter távolságból, 2018. évben végzett mérés alapján is azt a megállapítást tették, hogy a belterület különösen szennyezett, azaz egyértelmű a határérték meghaladás. E tekintetben szeretnénk kérni, hogy a beruházás megkezdésétől helyezzenek el mérőállomást, és a rögzített értékek figyelembe vételével tegyék meg a szükséges intézkedéseket - úgymint az anyagszállítást és az építkezést végző munkagépek szigorú műszaki ellenőrzése, a szállítási útvonalak gondos kiválasztása - a terhelés csökkentése érdekében.*
- *A hulladék - különösen a veszélyes hulladék elhelyezése, kezelése és ártalmatlanítása szintén szigorú előírásokat és azok betartását, ellenőrzését igényli, hiszen széles körben jelent veszélyt a környezetünkre, ha csak a levegő, a víz és a talaj tisztaságára gondolunk. Kérjük, hogy a hatóság e téren is írja elő az intézkedési terv készítését, majd tegye lehetővé annak széles körű megismerését.*
- *Félő, hogy az építkezés hatására visszafordíthatatlanul meg fog változni a felszínborítás, károsodnak és ezáltal csökkennek az itt található élőhelyek, amely a teljes élővilág módosulását fogja okozni. Ennek elkerülése érdekében fontos tehát, hogy kárcsökkentő intézkedési terv benyújtására kötelezzék a beruházót.*
- *Szeretnénk hangot adni azon megállapításunknak, hogy érzékenyen érint bennünket a kiváló termőhelyi adottságú erdőterületeink beruházás céljából történő majdani átminősítése is. Ebben a körben említénénk, mint további aggodalmunkat, hogy a bővítés következtében számos területen a földtani közeg hő-, víz-, növényi tápanyagforrása soha többé nem hasznosulhat, hiszen a felső humuszréteget le kell termelni, és a talaj különböző hatású tömörödése miatt annak termőképessége évekre csökkenni fog. Úgy gondoljuk, hogy a fent vázolt negatív hatások elkerülése, vagy orvoslása nem fog megtörténni akkor, ha csak korábbi tapasztalatok vagy vizsgálatok alapján becsült értékek állnak rendelkezésünkre az építési munkálatok által okozott negatív következményekről. Kérjük, hogy e téren is legyen körültekintő a környezetvédelmi hatóság.*
- *A környezetet terhelő egyéb szennyező hatások - mint például a veszélyesnek minősített anyagok szállítása során előforduló vészhelyzet, vagy a kivitelezés, a szállítás során esetlegesen előforduló üzemanyag, kenőolaj elfolyás - megakadályozására rendelkezzen a beruházó havária tervvel, amely legyen alkalmas az azonnali kárelhárítás megkezdésére és elvégzésére. Szeretnénk pontosan ismerni a MÁV erre kijelölt külön szervezetét, szeretnénk megismerni e szerv feladat- és felelősségi körét, a bejelentést fogadó elérhetőséget.*
- *Kérjük, hogy a tervezés során fordítsanak különös figyelmet arra is, hogy a felépítmények, az állomások, a megállóhelyek felújítását, valamint az új parkolók és útfelületek megépítését követően több lesz a burkolt felület. Mindez azt fogja eredményezni, hogy meg fog növekedni a pálya vízgyűjtő területén összegyülekező víz mennyisége. Ezáltal kérdés, hogy alkalmas lesz-e a rendszer a csapadékvíz-többlet befogadására, amelyet csak a pontos vízelvezetési terv birtokában fogunk tudni megállapítani.*
- *A belvíz-veszélyeztetettségre tekintettel a beruházónak már az építés szakaszában gondoskodnia kell a megfelelő vízátervező képesség fenntartásáról.*
- *És végül kérjük, hogy fordítson különös figyelmet a beruházó a közművezetékek cseréjére, korszerűsítésére.”*

Dunavarsány Város Jegyzőjének (Dunavarsány Város Önkormányzatának) 2021. március 25. napján kelt, DV/1568/2021 számú nyilatkozata:

„A BK/KTK/04636-5/2021 számú, MÁV Zrt. a Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárás megkeresésére hivatkozva, a TRENECON Tanácsadó és Tervező Korlátolt Felelősségű Társaság által készített környezeti hatásvizsgálati dokumentáció alapján az 1) helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozásával, valamint 2) a településrendezési eszközökkel való összhangjának megállapítása szerint a lentiek szerinti állásfoglalást adom.

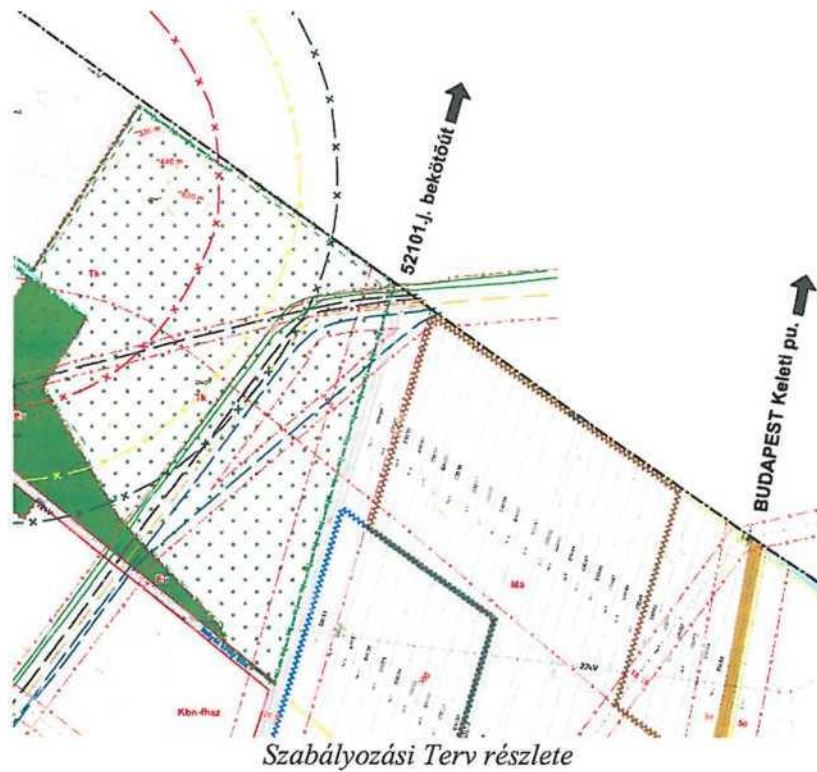
I. 1. Dunavarsány város helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozása a hatástanulmányban érintett területen:

- A tervezett vasútvonalbővítés nem érint helyi környezet- és természetvédelem alatt álló területet.
- A város északi külterületén Dunavarsány Város Önkormányzata Képviselő-testületének Dunavarsány Építési Szabályzatáról szóló 12/2016. (VI. 10.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: HESZ) szerint az ásványi nyersanyag tekintetében megkutatott terület” határvonala a vasútvonal jelenlegi területével érintkezik a vasútterülettől nyugatra, miközben a vasútterület és a hozzá keleten csatlakozó terület a megkutatott terület 300 m-es védőterület határán belülre esik. A HÉSZ elérhető digitálisan a következő linken: <http://dunavarsany.hu/index.php/2016/06/20/telepulesrendezescikk/>
- Dunavarsány Város Önkormányzatának a helyi jelentőségű természeti területek védetté nyilvántartásáról szóló, többször módosított 4/1998. (III.10.) rendelete (a továbbiakban: Rendelet) alapján a Dunavarsány, 017/2 hrsz-ú, 40 ha kiterjedésű, természetes állapotú, összefüggő gyeppel vegetációt, továbbá a volt Erőspusztai Tangazdaságtól délkeletre fekvő két értékes vizes élőhelyet - az ingatlan nyilvántartásban 034/25 hrsz., tulajdonosa Dunavarsány Város Önkormányzata, illetve a 034/7 hrsz., tulajdonosa a Magyar Állam- Képviselő-testület védetté nyilvánította. A Rendelet 2. § (3) bekezdése rendelkezik a természeti terület határától számított 500 méteres védőövezetről.

Felhívom figyelmét, hogy a 017/2 hrsz-ú természetvédelmi terület a tervezett Budapest- Belgrád vasútvonaltól kb. 800 méterre, a 034/24 hrsz-ú természetvédelmi terület kb. 600 méterre található.

A 017/2 hrsz-ú terület a helyi természetvédelmi védettségén kívül része az ökológiai folyosó területének is. Ökológiai folyosó övezetében az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény (a továbbiakban: OTvT) előírásai alkalmazandók.

Az "ökológiai folyosó területe" a HÉSZ mellékletét képező szabályozási tervlapokon jelölve van.



2. A településrendezési eszközökkel való összhang megállapítása érdekében figyelembeveendő korlátozó szabályozási tényezők:

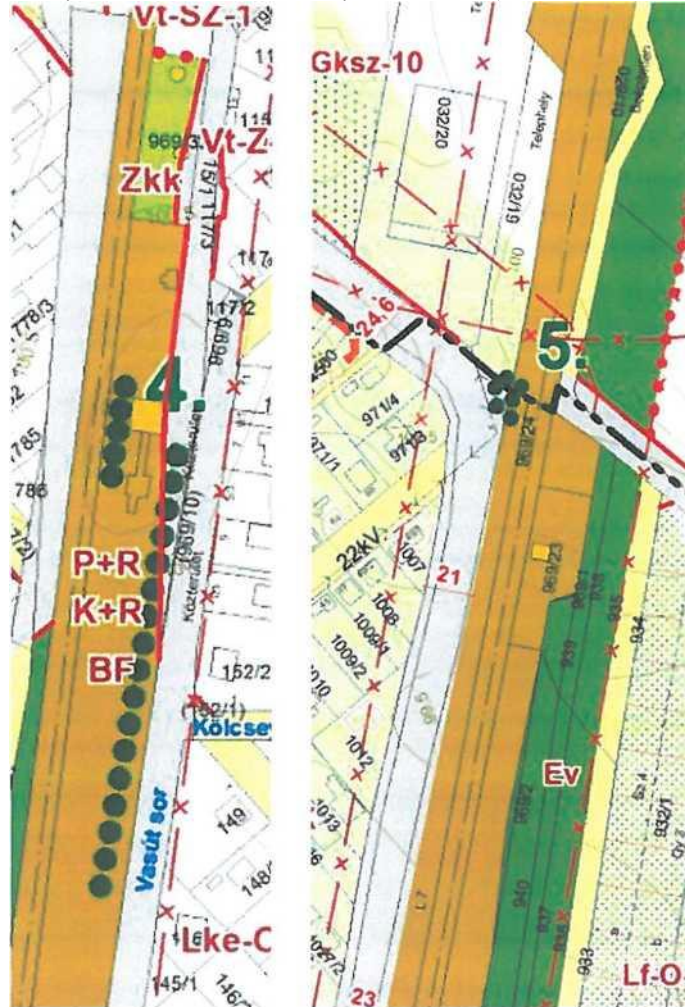
A HÉSZ és a településkép védelméről szóló 21/2017. (XII. 12.) önkormányzati rendelet a településkép védelméről az alábbiakat tartalmazza:

a 696/16 hrsz.-ú vasúti ingatlanon, Vasút sor 1., Dunavarsány Vasútállomás épülete, valamint előtte és a P+R mellett meglevő fák helyi védelem alatt állnak,

a 969/34 hrsz.-ú ingatlanon, Szent István park, helyi védett szobrok, emlékek vannak, Boldog Gizella és Szent Imre szoborcsoport, valamint Szent István emlékkő a 969/23 hrsz.-ú ingatlanon, Homok u. 3., MÁV 17/a számú, un. Csema őrház a 969/27 és a 969/31 hrsz.-ú ingatlanokon nem helyi védett, de régi vasúti épületek vannak, melyek megtartandók

Egyéb szabályozási elemeket - a tervezett 150. számú vasútvonal fejlesztésének nyomvonalterve hiányában - természetesen még nem tartalmazzák a településrendezési eszközök a vasútvonal bővítésével kapcsolatban.

A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció alapján a vasútfejlesztés várhatóan jelentős módosítást tesz szükségessé Dunavarsány településrendezési eszközeiben (Településszerkezeti Terv, Építési Szabályzat, beleértve a Szabályozási Tervet)!



Szabályozási Terv részletek

A HÉSZ 15. §-a és a 24. § (3) bekezdése alapján „A zaj- és rezgésvédelem érdekében zajt kibocsátó, vagy rezgést okozó létesítmény csak abban az esetben építhető, illetve üzemeltethető, ha az általa okozott zaj, vagy rezgés mértéke az előírt határértékeket nem haladja meg, a közlekedésből származó zaj, vagy rezgés mértéke az előírt határértékeket nem

3

haladhatja meg. A közművek műtárgyainak és építményeinek elhelyezésekor figyelemmel kell lenni a) településképi megjelenésre, b) környezetvédelmi szempontokra (zaj, rezgés, szag), c) a közműhálózatokhoz való hozzáférhetőségre.

II. A BK/KTK/04636-5/2021 számú, MÁV Zrt. a Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárás megkeresésére hivatkozva a további észrevételeket tesszük;

A tervezett vasútvonal Dunavarsány településközponti részét érinti (oktatási, nevelési intézmény, kulturális intézmény, egyéb közintézmények, lakóépületek), a jelenlegi zaj- és rezgésterhelés pedig már most meghaladja a megengedett 55 db értéket. Az építés alatti időszakban ezen érték megkétszereződik, elérheti a 115 dB nagyságot, illetve a megvalósulást követően sem csökken 55 dB alá.

Megállapításra került továbbá, hogy éjszakánként 39 db tehervonat halad át, mely zaj- és rezgés terhelés szempontjából a legkritikusabb, elsősorban a 175 m távolságon belül elhelyezkedő ingatlanok tekintetében, tehát Dunavarsány településközpontját érintően is. E terhelés megengedett szint alá csökkentése követően elengedhetetlen Dunavarsány szempontjából.

A kivitelezés megkezdése előtt kötelező környezetvédelmi hatásvizsgálatot készítésekor kérjük vegyék figyelembe azt a tényt, hogy a Dunavarsány közigazgatási területén átmenő vasútvonal 50 %-a a település középső, sűrűn lakott részét érinti, tehát az ideiglenes zajvédő falak felállításán kívül kérjük a szükséges egyeztetéseket a helyi közutakat kezelő Önkormányzattal az érintett útszakaszok építés alatti forgalomtechnikai tervének egyeztetése céljából.

Felhívjuk szíves figyelmüket arra, az építés alatt az éjszakai munkavégzést, a lakott területrészen áthaladó vasútvonal tekintetében tiltsák meg. Ezzel egyidejűleg nem értünk egyet a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X.29.) kormányrendelet 13.§-ában foglalt kivitelezés alatti zaj és rezgésterhelés betartásának felmentése alól, tekintettel arra, hogy a közigazgatási területünkön áthaladó vasútvonal 50 %-a lakott területet érint.

A közúti szállítási tevékenység megszervezésénél kérjük, hogy az építkezésre érkező gépjárművek az 52101. jelű országos közutat és az 51.számú másodrendű főútvonalat, illetve a lakott településrésztől távol eső, külterületi helyrajzi számú földutakat válasszák, mind lerakóhely, mind anyagnyerés, mind hulladékhasznosítás, mind hulladéklerakás és egyéb szállítás tekintetében. Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy településünk dinamikusan fejlődik, a beépítésre szánt területek a vasútvonaltól keletre és nyugatra elhelyezkedő ingatlanokat egyaránt érintik, tehát a vasút kivitelezés közben a lakóépület építés is okoz zajterhelést, a kiadott behajtási engedélyek száma alapján azonban megállapítható, hogy a környezeti hatásvizsgálatban szereplő óránkénti 2-3 tkg/óra terheléstől jóval alacsonyabb, tehát a 2-3 tkg/óra zaj és rezgés terhelés jelentős környezeti kárt okoz, továbbá jelentősen rontja a közutak burkolatának állapotát. A tanulmányban szereplő (107. oldal) építés alatti tehergépkocsi mozgások zajnövelő hatásának nem kimutatható mértéke állásfoglalásunk szerint a településünk lakott részén nem állja meg a helyét, álláspontunk szerint a zajnövelő hatás kimutatható.

Kérjük az állomás környezetében kihelyezett hangszórók esetében fokozottan figyeljenek arra, hogy a hangszórók környezeti terhelést ne okozzanak.

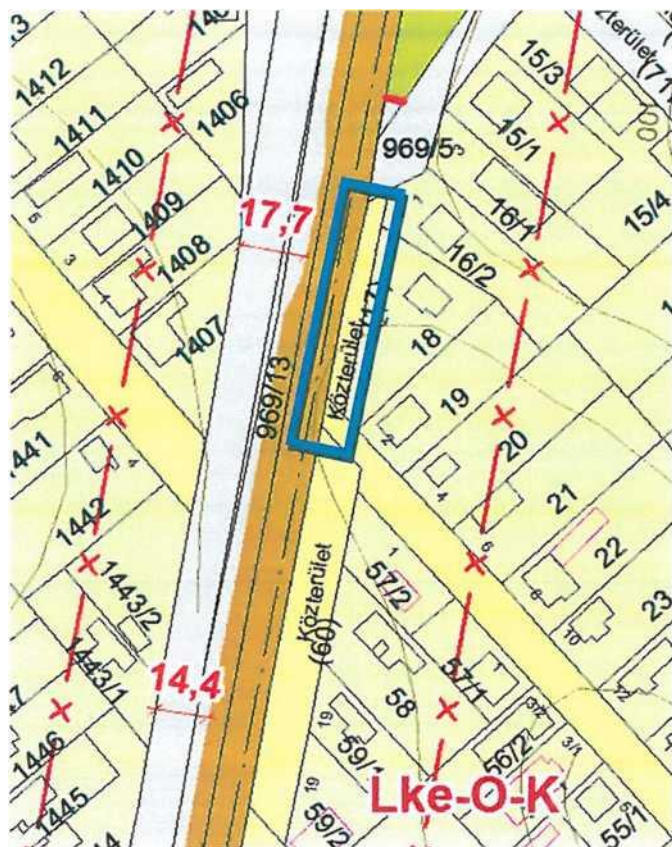
A környezeti hatásvizsgálat 4.2.1.5.2 fejezetben szerepeltett építési alatti rezgésterhelés a vasútvonal Dunavarsány lakott településrészét jelentősen befolyásolja, ezért kérjük fokozott figyelmet fordítsanak az építési technológia olyan megválasztására, mely az emberi szervezetre gyakorolt hatása nem érezhető és épületek szerkezeteit nem veszélyezteti. Továbbá kérjük, hogy az építés alatti szállítás során a zajvédelemnél már felsorolt főútvonalakat (51. számú másodrendű főút, valamint az 52101. jelű országos közút), illetve a lakott területeken kívüli földutakat válasszák.

Szükségesnek tartjuk a veszélyeztett épületek folyamatos monitorozását, valamint az építés előtti állagfelmérést a 25 méteren belül elhelyezkedő épületek tekintetében, a szerkezeti elváltozások mérésének érdekében.

A környezeti hatástanulmány 139. oldalán található következtetés alapján akár néhány percig is tartó rezgés érzékelési küszöböt meghaladó értékek alakulhatnak ki a nappali 160 km/h, valamint az éjszakai 100 km/h sebességgel haladó szerelvény értékeket figyelembe véve, éjszakai vonatkozásban félórás követéssel, nappali vonatkozásban ennél sűrűbben, ezért kérjük, hogy vizsgálják meg a rugalmas sínágyazat beépítésén kívül azt a lehetőséget, hogy Dunavarsány lakott részén áthaladáskor a sebeségátárokat jelentősen lecsökkentik.

A zajvédelem kialakításánál nem találtunk utalást a 696/16 hrsz.-ú vasúti ingatlanon, a Vasút sor 1., szám alatt lévő Dunavarsány Vasútállomás épületének, a mellette lévő utasellátó épület, valamint az előtte álló fák nyomvonallal érintettségéről, azok további sorsáról, mivel a bontásra kerülő építményekről szóló listában nem került felsorolásra egyik épület sem, kérjük szíves tájékoztatásukat. Továbbá a zajvédelem történő fejezetben bemutatásra kerül, hogy azokon a helyszíneken, ahol a zajvédő falak emelése nem lehetséges, ott passzív védelem kerül kialakításra, felsorolva az ellátandó ingatlanok helyrajzi számát. Azonban a Dunavarsány 17 helyrajzi számú helyi közút (a lenti szabályozási tervlap

kivágaton kék színű vonallal bekeretezve) vasút vonal melletti szakasza közel helyezkedik el, az út keskeny, annak elbontása, illetőleg közúti funkciójának megszüntetése nem került bemutatásra.



A levegőszennyezésről szóló fejezet 163. oldalán leírtakban szereplő viszonylag alacsony forgalmú közúti szállítási fogalom Dunavarsány esetében nem fedti a valóságot, mivel az országos közúti hálózat részét képező 52101. jelű országos közút és a Halász Lajosné utca, valamint a Vasút sor elnevezésű utcák kötik össze Dunavarsány és Délegyháza településeket, aminek személy- és tehergépjármű 5 forgalma jelentős, tekintettel arra, hogy mindkét település dinamikusan fejlődik. A napi 3 tkg/óra tehergépkocsi forgalom habár számítások alapján nem terheli meg 20 %-al a gépjármű forgalmat, azonban az utak állapotára és a levegő szennyezettségére jelentős hatással lehet. Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy a tervezéskor vegyék figyelembe, az általunk fentebb leírtakat, miszerint a helyi közutakon történő szállításokat a lakott területek esetén kerülendőnek tartjuk, javasoljuk az 52101. jelű országos közutat használni.

Az építés alatti porszennyezés csökkentésére kérjük a védelmi intézkedések megtételét az építkezés ideje alatt, valamint kérjük a megfelelő monitorméréseket folyamatosan elvégezni, nem csak az építés ideje alatt, hanem az üzemeltetési időszakban is.

Kérjük fordítsanak fokozott figyelmet a kiviteli tervek készítésekor a hulladékgazdálkodási terv elkészítésére, a hulladékok elkülönítésére, a települési hulladéktól történő megkülönböztethető elkülönítésre.

A bontott, használt anyagok elszállítása és tulajdonjogának átruházása és értékesítése során kérjük fokozottan figyeljenek arra, hogy ezen anyagok tárolására csak az építési területet vegyék igénybe, továbbá a veszélyes anyagok esetében gondoskodjanak a környezeti károk elkerülése érdekében a minél hamarabbi elszállításról, amennyiben az építési területen belül mobil hulladékfeldolgozás történik, úgy kérjük, hogy annak környezetében végezzenek rendszeresen monitorozást. Kérjük az építési munkaterület szennyezés-mentesen tartását.

Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy a környezeti hatástanulmány 181-182. oldalán szereplő hulladékképződés várható területi eloszlását mutató táblázatból Dunavarsány állomás adatai hiányoznak. Kérjük ennek pótlását és bemutatását.

Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy a környezeti hatástanulmány 189. oldalán található napi munkavégzés során keletkező hulladékmennyiségről szóló táblázatban nem szerepel Dunavarsány, kérjük ennek pótlását és bemutatását.

Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy a környezeti hatástanulmány 372. oldalán kezdődő tervezési szakaszokat érintő talajrétegek bemutatása között Dunavarsány nem szerepel, kérjük ennek pótlását és bemutatását.

Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy a környezeti hatástanulmány 383. oldalán kezdődő tervezési szakaszokat érintő talaj vizsgálati jelentések alapján elkészült talajvízszint vizsgálati eredmények bemutatása között Dunavarsány nem szerepel, kérjük ennek pótlását és bemutatását.

A vasútvonal fejlesztésével érintett Dunavarsány és Délegyháza lakossága folyamatosan növekszik - lakosságszám növekedése a 2018. évben Dunavarsány tekintetében 3%, Délegyháza tekintetében 9 % -, ezzel együtt a jármű és gyalogos forgalom, és a vasúti átjárókon áthaladó forgalom is. Ezen megemelkedett és folyamatosan növekvő forgalom mellett a sorompó gyakoribb zárva tartási ideje alatt, különös tekintettel a reggeli és délutáni órákra a jelenlegi torlódás fokozódik, mely az itt élők, az itt közlekedők életét megnehezíti, számos balesetveszélyes helyzet kialakulásához vezethet. Ennek a vizsgálatát és a torlódást nem eredményező technikai-műszaki megoldások kidolgozását kéjük a beruházás tervezési szakaszában.

A kisvarsányi településrész Dunavarsány Város infrastrukturális településközpontja, melyet a vasútvonal két részre tagol.

A nyugati részen helyezkedik el a települési egészségház, a városi lakosság nagy része e településrészen él. Az itt található Nyugati-lakópark jelenleg is folyamatosan épül (2019. december 31-ig 32 db lakóingatlan kerül átadásra), nem beszélve a jövőbeni fejlődést lehetővé tevő, Helyi építési szabályzattal rendelkező több, mint 42 ha nagyságú fejlesztési területünkről. (Ezen a területen tervezés alatt áll egy 4 csoportszobás bölcsődei intézmény.)

A kisvarsányi településrész vasútvonaltól keletre elhelyezkedő részén találhatóak a közintézmények, közösségi közlekedési csomópontok, megállóhelyek, szolgáltatási helyek, köztük a város iskolai és óvodai intézményei. A kisvarsányi településrész keleti részében az elmúlt két évben végzett teljes közmű rekonstrukció és új közművek építése az Epres utca és térségében további területek beépítését tették lehetővé. Az itt megvalósuló folyamatos beruházások Dunavarsány Város jelentős lakosságszám növekedését eredményezik.



Dunavarsány településközpont: Arpád Fejedelem Általános Iskola, Weöres Sándor Óvoda, Családi Napközi, Dunavarsány Városháza, Petőfi Művelődési Ház és Könyvtár, Erkel Ferenc Alapfokú Művészeti Iskola

Az ide költöző, az itt lakó és a Délegyháza településről érkező lakosok az 51. számú másodrendű főutat a településrész keleti feléről a jelenleg meglévő két szintbeli vasúti kereszteződésen keresztül közelítik meg. A dokumentáció szerinti vasúti forgalom megnövekedése miatt a már fent említett jelentős torlódásokra lehet számítani a vasúti átjárókban, illetőleg az áthaladási idő megnövekedése a tűzoltók, mentők, rendőrök kivonulási idejét negatívan befolyásolja. Ennek megelőzése érdekében javasoljuk a tervezési fázisban, hogy a forgalmat aluljáró vagy felüljáró vagy elkerülő út megépítésével vezessék le a kisvársányi településközponttól és ne szintbeli keresztezésekben gondolkodjanak.

A korábbiakban már számos levélben kértük a Kínai-Magyar Vasúttársaságot, valamint az Innovációs és Technológiai Minisztériumot az alábbi szempontok figyelembevételére, abban az esetben, amennyiben a vasútvonal településen történő átvezetése elkerülhetetlen.

Ezeket pontokba szedve megismételjük:

1. A kapacitás-számításoknál kérjük figyelembe venni, hogy mindkét, lakott településrészen elhelyezkedő átjáró esetében elengedhetetlen a gyalogos, akadálymentes és kerékpáros átjáró megépítése. Továbbá információt kérnénk arról, hogy milyen menetrendi struktúra kerül majd kialakításra, hiszen ez jelentősen meghatározza a településre nehezedő forgalmi, zaj és egyéb káros környezeti hatásokat.

2. Tekintettel arra, hogy a vasútvonal a város központján keresztül halad, így annak bővítése, két párhuzamosan egymás mellett haladó sínnel történő átépítése jelentős helyigénnyel rendelkezik, kéjük azon ingatlanok, köztük közterületek, utcák megjelölését, melyeket a fejlesztés kisajátítással vagy a védőtávolság meghatározásával érint. A település központjában helyezkedik el a vasúti megállóhely és a 2015. évben kiépített P+R parkoló, melyek átalakításáról, a vasútvonal fejlesztésével történő érintettségéről kérnénk információt.

3. A lakott településrészen áthaladó vonatszerelvények sebessége, a járatok száma a korszerűsítésnek köszönhetően feltehetően jelentősen megnövekszik. Ennek következménye a zajhatás növekedése, melynek mérséklésére tett intézkedések mind településképi, mind a mindennapi éelhetőség miatt kulcsfontosságú kérdés. Kérjük szíves tájékoztatásukat arról, hogy a vasútfejlesztéssel érintett lakott településrészen a zajhatás mérséklésére tett intézkedések között milyen lehetőségek szerepelnek. Amennyiben zajvédő fal építésére kerül sor szeretnék információt kapni arról, hogy az a lakott településrészen hol helyezkedik el, hány méter hosszban, milyen magasságban, milyen anyagból épül fel.

4. Az átjáróink közül, a megállóhely közelében lévő lámpával és sorompóval ellátott vasúti átkelőhelyen került kialakításra a gyalogos, akadálymentes és kerékpáros forgalom átvezetése. Ezért továbbra is elengedhetetlen a vasútfejlesztés során a vasút alatt vagy felett történő gyalogos, akadálymentes és kerékpáros átkelés biztosítása.

Településünk megfelelőnek tartaná az átkelő délebbre történő áthelyezését is, gyalogos, akadálymentes és kerékpáros átkelő kialakításával, melynek helyigénye így könnyebben biztosítható lenne, a P+R parkolótól Délegyháza irányában délre, de a közigazgatási határon belül történő elhelyezéssel, mely a megállóhely megközelítését is optimálisan lehetővé tenné, de ezen kívül a városon átmenő jármű forgalmat a városközpont irányából elterelné.

Ezzel egyidejűleg egy új útszakasz építése is szükségessé válik, mely a forgalmat az 51. számú másodrendű főútvonal és M0 autótút felé vezeti.

5. A település Szabadkai utca - Bajcsy-Zsilinszky utca - Vasút sor kereszteződésében lévő, lámpával biztosított vasúti átkelőhelye ugyanolyan jelentős szerepet tölt be, mint a sorompóval ellátott átjáró, hiszen az iskolai és óvodai intézményeket, valamint a közösségi közlekedési megállóhelyeket ezen a csomóponton keresztül közelíti meg a lakosság nyugatról, észak-nyugatról érkező, jelentős hányada, ugyanakkor biztosítja az Egészségház megközelítését is. Ezen átkelőhely a kulcsa annak, hogy a város közlekedése ne bénuljon meg, éelhetősége biztosítva legyen, hiszen a keletkező forgalmat elosztja, kiegyenlíti. Az átkelő átépítésénél a gyalogos, akadálymentes és kerékpáros átvezetés kialakítása mellett jelentőséggel bír a közúti kanyarodó sávok megfelelő kialakítása, ehhez a jelenlegi útburkolat szélesítése, a közúti gyalogos átkelők kialakítása, továbbá az ezen a szakaszon áthaladó szennyvíz nyomóvezeték átépítése.

6. Az északi átjáró jelentős mezőgazdasági célú forgalmat bonyolít, hiszen ezen járművek a település lakott részén fekvő átjárókat tehermentesítik ezen célforgalom alól. Kérjük a mezőgazdasági átjárók dokumentáció szerinti felülvizsgálatánál ennek figyelembevételét és a mezőgazdasági átjáró megtartását. Tekintettel a kisvársányi településrész Egres utca és térségében feltárt új területeinek fejlődésére, ezen mezőgazdasági átjáró további forgalomnövekedésére kell számítani.

7. A tervezésnél továbbá kérjük figyelembe venni az átjárók biztonságos megközelítéséhez szükséges járdák és gyalogos átjárók megépítését és MÁV hozzájárulással rendelkező, folyamatban lévő, jogerős építési engedéllyel rendelkező kerékpárút építése és Petőfi park építése beruházásainkat.

Kérem észrevételeink figyelembevételét.”

A személyes megjelenés nélküli közmeghallgatás tartásáról szóló értesítés kapcsán Dunavarsány Jegyzője a fenti 1) a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozásával, valamint 2) a településrendezési eszközökkel való összhangjának megállapítása érdekében tett nyilatkozatát és észrevételit, 2021. április 15. keltezéssel, **DV/1568/2021.** számon ismételtlen megküldte hatóságunknak.

Fülöpszállás Község Jegyzője 692-2/2021. számon, az alábbi „Szakhatósági hozzájárulást” (tartalma szerint: nyilatkozatot) tette:

„Fülöpszállás Község Jegyzője, mint szakhatóság, a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal BK/KTF/04636-5/2021.számú megkeresésére a MÁV Zrt., 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt 54-60 . felhatalmazásából eljáró Kontúr Csoport – China Railway Design Konzorcium mh. alapján a

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. által a Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának (Soroksár-Kelebia) vasútvonal tárgyú környezeti hatásvizsgálati ügyben az alábbi szakhatósági hozzájárulást adom:

1. A hivatkozott tevékenység a településrendezési követelményekkel és a helyi építési szabályzattal nem ellentétes, az abban foglaltaknak megfelel.
2. A Fülöpszállás Községi Önkormányzat helyi természetvédelmi tárgyú rendeleti szabályozással nem rendelkezik, így a 267/2006.(XII.20.) Korm. rendelet szerinti nyilatkozat kiadása nem szükséges ill. lehetséges.

E végzés ellen önálló jogorvoslatnak helye nincs. A végzés elleni jogorvoslati jog az ügyben hozott határozat (vagy annak hiányában az eljárást megszüntető végzés) ellen igénybe vehető jogorvoslat keretében gyakorolható.

Indokolás:

A Végzés meghozatalára az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (továbbiakban Ákr.) 25.§ (19 és 41. § (1) bekezdése szerinti sommás eljárásban , egyszerűsített döntés formájában került sor.

A döntést megalapozó jogszabályhelyek felsorolása:

Ákr.15. §-a , 16.§ (1) bek. a) pontja, 55.§-a, és 55.§ - a, 81.§-a, a 102/2021.(III.2.) Korm. rendelet 1.§ (6b) és (6c) bekezdése és 1. sz. melléklet 18. táblázata. Fülöpszállás Község Önkormányzata Helyi Építési Szabályzatáról szóló 14/2016.(XI.4.) rendelete és SZ-2 melléklete, valamint 1.§ és 14.§ (2) bekezdése.

Az eljárás során költség nem merült fel.”

Kelebia Község Jegyzője a KEL/344-5/2021. számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„Tisztelt Cím részére a fenti hivatkozási számú megkeresésére nyilatkozom, hogy a Budapest – Belgrád vasútvonal hazai szakaszának (Soroksár (bez.) – Kelebia (országhatár) vasútvonal fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálat dokumentációban vizsgálat terület:

- helyi természetvédelemmel nem érintett,
- Kelebia hatályos településrendezési eszközei a vasútszakasz igénybevételét, egyes régészeti lelőhelyeket nem tartalmazzák, egyebekben a településrendezési eszközökkel való megfelelés biztosított.”

Kiskőrös Város Jegyzője a 6576-2/2021. számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztály (6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky krt. 2.) tájékoztatás iránti kérelmét az alábbiak szerint teljesítem:

A MÁV Zrt. kérelmező által a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése a Kiskőrös Város Helyi Építési Szabályzatáról és Szabályozási Tervéről szóló 18/2015. (IX. 10.) önk. rendelet (továbbiakban: HÉSZ) előírásaival **nem ellentétes**.

Megállapítom, hogy a tevékenységgel érintett ingatlanok a Kiskőrös közigazgatási területéhez tartoznak, amelyek nem állnak helyi környezet- és természetvédelem alatt.

Továbbá tájékoztatom, hogy a „MÁV Zrt. a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyú” közleményt helyben szokásos módon a Kiskőrös Polgármesteri Hivatal nyilvános hirdetőtábláján kifüggesztésre került. A kérelem és mellékletei nyomtatott példányban való betekintése a 6200 Kiskőrös, Petőfi tér 1. a Kiskőrös Polgármesteri Hivatal 17. számú irodájában tekinthető meg.

Kifüggesztés időpontja: 2021. március 23.”

Kiskunhalas Város Jegyzője (Kiskunhalasi közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője) számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal, Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztály (6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky krt. 2.) által hivatalomhoz küldött,

2021. március 22-én érkezett megkeresés – MÁV Zrt., Budapest- Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárás – kapcsán az alábbiakról nyilatkozom:

A benyújtott dokumentáció alapján **a tervezett tevékenység helyszíne** - figyelemmel a Kiskunhalas Város Önkormányzata Képviselő-testületének 59/2005.(XI.30.) Ktr. sz. a helyi környezet védelméről, a közterületek és ingatlanok rendjéről, a település tisztaságáról szóló, a 17/2015. (VI.26.) Ktr. sz. egyes helyi jelentőségű természeti emlékek védetté nyilvánításáról szóló, valamint a 22/2005.(VI.01.) az egyes területek helyi jelentőségű védett természeti területté nyilvánításáról szóló rendeletére – **helyi védettség alatt álló területet közvetlenül érint az alábbiak szerint:**

Kiskunhalas Város Önkormányzata Képviselő-testületének Egyes területek helyi jelentőségű védett természeti területté nyilvánításáról szóló 22/2005. (VI.01.) sz rendelet 1. sz. mellékletének 1. pontja értelmében a Sóstói Parkerdő (6393 hrsz), 2. pontja értelmében pedig a „Nádas-sziget” (6391 hrsz „f” alrészlet) helyi jelentőségű védett természeti terület. A 2. § értelmében a védetté nyilvánítás célja a természeti területek károsodásának megelőzése, elhárítása, az eddig bekövetkezett károsodás csökkentése, megszüntetése, a jelen és jövő nemzedék számára történő megőrzése és tervszerű fenntartása.

Tekintettel a fentiekre, a munkálatok során törekedni kell a legkisebb mértékű beavatkozásra, különös tekintettel a földmunkákra, illetve a növényzetet érintő műveletekre. Tilos továbbá minden olyan tevékenység, mely a természeti terület állapotát közvetlen vagy közvetett módon a természetvédelmi célokkal ellentétesen megváltoztatja vagy veszélyezteti.

Véleményem a megkeresésben hivatkozott tevékenység helyszíne alapján, a Kiskunhalas Város Önkormányzata Képviselő-testületének 59/2005.(XI.30.) Ktr. sz. a helyi környezet védelméről, a közterületek és ingatlanok rendjéről, a település tisztaságáról szóló, a 17/2015. (VI.26.) Ktr. sz. egyes helyi jelentőségű természeti emlékek védetté nyilvánításáról szóló és a 22/2005.(VI.01.) az egyes területek helyi jelentőségű védett természeti területté nyilvánításáról szóló rendeletére figyelemmel adtam ki.

Nyilatkozatomat a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1 §. (6b) és (6c) alapján, valamint az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 25. §-a alapján adtam ki.”

Kiskunhalas Város Jegyzője (Kiskunhalasi közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője) továbbá V/276-3/ 2021. számon a következő nyilatkozatot adta:

„A fenti hivatkozási számon érkezett megkeresés mellékleteként megküldött, a Magyar Államvasutak Zrt. (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) kérelmező megbízásából a TRENCON Kft. (1133 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em.) által készített, Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának /Soroksár-Kelebia/ fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati dokumentáció (továbbiakban: dokumentáció) alapján a következő nyilatkozatot adom:

A tervezett beruházás – a dokumentáció szerint – a településrendezési eszközök módosítását teszi szükségessé, mely során várhatóan a KÖk jelű kötőpályás közlekedési és közműövezet határának módosítására lesz szükség. A megküldött dokumentáció alapján azonban – annak léptékéből és részletességéből adódóan – jelenleg még nem lehet azt megállapítani, hogy pontosan hol és mekkora területet érintően lesz szükség a módosításokra.

A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció – a fentiek figyelembevételével mellett – Kiskunhalas Város településrendezési eszközeivel és fejlesztési terveivel összhangban van.

A vasút szélső vágányától mért 100 méteres távolságon belül 2 db helyi védelem alatt álló épület található, ezek helyrajzi számai: 742 és 4747, kérjük, hogy amennyiben a tervezett munkálatok az ingatlanokat érintik, akkor azok során Kiskunhalas Város Önkormányzata Képviselő-testületének a településképvédelméről szóló 22/2018. (IX.28.) önkormányzati rendelete alapján járjanak el.

Tájékoztatom továbbá, hogy városunk hatályos településrendezési eszközei – a jogszabályok által kötelezően előírt nemzeti jogszabálytárban és a városi honlapon történő közzététel mellett –

megtalálhatóak és letölthetőek az alábbi weboldalon is, a Kiskunhalas/Hatályos tervanyag menüpont alatt:

<http://ujleptekbt.hu/>

Véleményemet a hivatkozott jogszabályi helyek, valamint a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) és (6c) alapján az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 143. § (3) d./ pontja és a 25. § (1) bekezdés szerint adtam ki.

Kiskunlacháza Nagyközség Jegyzője a KKL/797-2/2021. számú (kelt: 2021. április 7.), alábbi nyilatkozatot tette:

„MAV ZRT. (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54.-60.) Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárás ügyében az alábbi tájékoztatást adom:

- A tárgyi vasútvonal Kiskunlacháza területét érintő szakaszának területfelhasználási besorolása Kiskunlacháza Nagyközség Önkormányzata Képviselő-testületének 86/2005.(04.14.) számú határozata, Kiskunlacháza Nagyközség településszerkezeti terve alapján közlekedési terület. (Kök)
- A tárgyi vasútvonal Kiskunlacháza területét érintő szakaszának a jelenleg érvényes 3/2005.(04.15.) számú rendelettel elfogadott Helyi Építési Szabályzat szerint közlekedési terület (Kök) övezetbe tartozik.
- A tárgyi fejlesztés a településrendezési eszközeinkkel összhangban van
- a tervezett tevékenység a helyi környezetvédelemmel nem ellentétes, az ingatlan nincsen természetvédelmi területen.”

Kiskunlacháza Nagyközség Jegyzője a Szám: KKL/424-4/2021. számú (kelt: 2021. május 3.), alábbi nyilatkozatot tette:

„MAV ZRT. (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54.-60.) Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárás ügyében az alábbi tájékoztatást adom:

- A tárgyi vasútvonal Kiskunlacháza területét érintő szakaszának terület felhasználási besorolása Kiskunlacháza Nagyközség Önkormányzata Képviselő-testületének 86/2005.(04.14.) számú határozata, Kiskunlacháza Nagyközség településszerkezeti terve alapján közlekedési terület. (Kök)
 - A tárgyi vasútvonal Kiskunlacháza területét érintő szakaszának a jelenleg érvényes 3/2005.(04.15.) számú rendelettel elfogadott Helyi Építési Szabályzat szerint közlekedési terület (Kök) övezetbe tartozik.
 - A tárgyi fejlesztés a településrendezési eszközeinkkel összhangban van (ez alól kivétel a nyomvonal korrekció szakasza)
 - a tervezett tevékenység a helyi környezetvédelemmel nem ellentétes, az ingatlan nincsen természetvédelmi területen.
 - a tárgyi vasútvonal kiskunlacházi szakaszán iparvágány leágazás található a repülőtér irányában. Kérjük ennek a megtartását, felújítását!
 - a vasút-személyút csomóponti kialakításáról kérünk további tájékoztatást
 - az elbontandó vasútállomás épületről ill. új épületről kérünk további tájékoztatást”

Kisszállás Község Jegyzője (Kisszállás Község Önkormányzat Jegyzője) 375-4 /2021. számon, az alábbi „Szakhatósági állásfoglalást” (tartalma szerint: nyilatkozatot) tette:

„A 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 1.§ (6b) és (6c) bekezdése alapján nyilatkozok, hogy A Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának /Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal/ fejlesztése tárgyú környezeti hatástanulmányát áttanulmányoztam.

Kisszállás Község Önkormányzat részéről nyilatkozom, hogy a tervezett vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése **nem ütközik a helyi építésügyi szabályzatba, nem ellentétes a helyi településrendezési tervünkkel és összhangban áll a helyi településrendezési eszközökkel.**

Az érintett területekre természetvédelmi előírást/korlátozást Önkormányzati rendelet nem ír elő.

A tervezett vasútvonal hazai szakaszának fejlesztéséhez szakhatósági hozzájárulásomat megadom.”

Kunszentmiklós Város Jegyzője (Kunszentmiklós Város Önkormányzat Jegyzője) Pénz/176-5/2021. számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„A MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) megbízásából a TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft (1113 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em.) kérelmére indult Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának létesítése ügyében érkezett megkeresésre környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 324/205. (XII.25.) Korm. rendelet szerinti környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálásához a vonatkozó az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 25. § (1) bekezdése alapján az alábbiakról tájékoztatom:

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. környezeti hatástanulmányi dokumentációját figyelembe véve a tevékenység összhangban van a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással- Kunszentmiklós Város Önkormányzata Képviselő-testületének 2/2019. (11.21.) önkormányzati rendelete a helyi építési szabályoktól - alapján.

A helyi településrendezési eszközöknek való megfelelés érdekében a tervezett fejlesztés megvalósításához várhatóan módosítani szükséges a helyi építési szabályzatot a Környezeti Hatástanulmány további megállapításai alapján:

A Budapest-Belgrád vasútvonal a település közigazgatási területének nyugati szélén fut, jobbra a közigazgatási határ mentén, mely jellemzően egyben a „KÖk” besorolású vasúti terület határa is. Külterületen „Má” mezőgazdasági terület övezetei kísérik a vasúti pályát. A központi belterület a közigazgatási terület nyugati határán fekszik, a vasútvonalra simulva. A központ felé eső oldalon „Lke” kertvárosi lakóterület építési övezet, míg egy rövid szakaszon, a vasút nyugati felén, az 5205 j. országos út két oldalán, „Gksz” gazdasági, kereskedelmi szolgáltató terület övezet kíséri a vasutat. A közigazgatási terület déli részén lévő Böstör városrész „Z” jelű zöldterülettel közelíti meg a pályát. A központi belterület déli részén, kelet felől jelentős hosszban műemléki terület csatlakozik a vasúthoz.

A keresztszelvény bővülése és a vonalvezetés korrekciója miatt a pálya területigénye kisebb-nagyobb mértékben érinti, érintheti a szomszédos övezeteket. Északról haladva a két új vágány vonalvezetése ívkorrekció miatt „Má” mezőgazdasági területen áthaladva nyugati irányba kitér a meglévő vasúti területről, majd Tass területén vezet át. Kunszentmiklós-Tass állomás előtt, a kereskedelmi gazdasági területek sarkánál, a vasútvonal visszatér a város vasúti területére, de a városközpont felőli oldalon érinti a szomszédos kertvárosi lakóterületet.

Kérem tájékoztatásom tudomásul vételét.”

Pirtó Község Jegyzője (Kiskunhalasi Közös Önkormányzati Hivatal Pirtói Kirendeltsége Jegyzője) a PT/123-8/2021. számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„Pirtó Község Önkormányzat Kollárné Dr. Lengyel Linda jegyző nevében és megbízásából Rozsiné Kispál Mónika kirendeltség vezető nyilatkozom,

1. A 71/2015. (III.30.) 9. § és 13. § szerint kijelölt környezet- és természetvédelmi hatóságként, hogy a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának (Soroksár bez. - Kelebia országhatár) vasútvonal fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálata során a tevékenység helyi jelentőségű védett természeti területet nem érint.
2. Továbbá, hogy Pirtó Község Önkormányzata Képviselő-testületének a Helyi Építési Szabályzatáról szóló 16/2004. (XI.5.) önkormányzati rendelete (a továbbiakban: HÉSZ) és a tervezett fejlesztés konszenzusban áll egymással.”

Soltszentimre Község Jegyzője az S/474-6/2021. számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (MÁV Zrt. 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60) meghatalmazta a CRE Konzorcium tagjait, amely meghatalmazta a Kontúr Csoport – China Railway Design Konzorcium tagjait amely meghatalmazása alapján eljáró TRENECON Kft. (székhely: 1133 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em.) a Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának Soroksár (bez.) –Kelebia (országhatár) vasútvonal fejlesztése tárgyú – a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.)

Korm. rendelet (továbbiakban: R.) szerinti környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálása iránti kérelme alapján közigazgatási Hatósági eljárás indult a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályán. A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal BK/KTF/04636-5/2021 számú megkeresésében megkereste Soltszentimre Község Jegyzőjét, hogy a megküldött dokumentációra vonatkozóan a R. 1.§. (6b) és (6c) bekezdésére figyelemmel tegyen nyilatkozatot a tevékenységnek a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással, valamint a településrendezési eszközökkel való összhangjának megállapítása tárgyában.

A kérelem megvizsgálása kapcsán megállapítottam, hogy a Soltszentimre Község Önkormányzata nem rendelkezik a természetvédelmi követelmények tárgyú helyi önkormányzati rendeleti szabályozással, így e tárgyban megjelölt szakkérdés tekintetében hatásköröm hiányát állapítottam meg, szakmai véleményt pedig nem nyilvánított.

A hatáskör gyakorlását megalapozó helyi önkormányzati rendelet hiányában a hatáskör hiányának megállapítása mellett megállapítottam továbbá, hogy az ügyben áttételnek nincs helye.

A településrendezési eszközökkel való összhang megállapítása tárgyában nyilatkozom, hogy Soltszentimre Község Önkormányzatának Képviselő-testülete helyi építési szabályokról szóló módosított 17/2006. (XII.18.) rendeletében foglaltak szerint a MÁV jelenlegi vasútvonala a „KÖK” vasút övezetbe tartozik. Amely a település külterületén található. Mivel az új vasút nyomvonala a jelenlegi nyomvonal mentén kerül kialakításra ezért megállapítom, hogy a dokumentáció nem ellentétes a jelenleg hatályban lévő helyi építési szabályokkal, azzal összhangban van. Megállapításomat úgy tettem meg, hogy jelenleg az új nyomvonal területigénybevételére vonatkozóan pontos információk még nem állnak rendelkezésre, ennek megismerését követően változhat a megállapítás és fennállhat az építési szabályok módosításának szükségessége.

Soltszentimre Község Jegyzője a fentiekre tekintettel a dokumentációval szemben kifogást nem emel.”

Soltvadkert Város Jegyzője az 1/409-17/2021. számú levéllel megküldött, 2021. március 23. napján kelt alábbi nyilatkozatot tette:

„Soltvadkert hatályos településrendezési eszközei:

A településszerkezeti terv (módosító határozatai: 67/2006.(VI.29.) KT., 90/2007.(XI.27.) KT., 71/2008.(VII.17.) KT., 7/2011.(1.27.) KT., 103/2011.(X.27.) KT., 76/2012.(VII.16.) KT., 124/2013.(XI.27.) KT., 7/2014.(1.29.) KT., 91/2014/IX.24.) KT., 80/2015.(VII.13.) KT., 98/2015.(X.25.) KT., 115/2016.(X.26.) KT., 98/2017.(IX.27.) KT., 122/2017.(XI.29.) KT., 64/2018.(IX.12.) KT., 99/2018.(XI.28.) KT.)

A helyi építési szabályokról szóló 11/2003.(VIII.12.) KT rendelet (HÉSZ) és szabályozási tervi mellékletei:

- Külterület 1:10.000 méretarányú (SZ-1) övezeti terve
- Belterületek és beépítésre szánt területek 1:2.000 méretarányú (SZ-2) szabályozási terve
- Selymes 1:2.000 méretarányú (SZ-3) szabályozási terve

a tervezett vasúttengelyt, a meglévő és tervezett vasútszakasz terület-igénybevételét, a hidrogeológiai védőidom lehatárolását, egyes régészeti lelőhelyeket nem tartalmazzák, egyebekben a településrendezési eszközökkel való megfelelés biztosított.

Helyi természetvédelemmel a vizsgált terület nem érintett.”

Szabadszállás Város Jegyzője a PH/545-3/2021. számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„A MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) megbízásából a TRENCON Tanácsadó és Tervező Kft (1113 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em.) kérelmére indult Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának létesítése ügyében érkezett megkeresésre környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 324/205. (XII.25.) Korm. rendelet szerinti környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálásához a vonatkozó az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 25. § (1) bekezdése alapján az alábbiakról tájékoztatom:

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. környezeti hatástanulmányi dokumentációját figyelembe véve a tevékenység összhangban van a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással - Szabadszállás Város Önkormányzata Képviselő-testületének 24/2007. (XII.29.) önkormányzati rendelete A helyi védett természeti terület védettségének fenntartásáról - , valamint a helyi településrendezési eszközökkel - Szabadszállás Város Önkormányzat 20/2006. (VIII.28.) önkormányzati rendelete a helyi építési szabályokról -.

Kérem tájékoztatásom tudomásul vételét.”

Szalkszentmárton Község Jegyzője (Szalkszentmárton Önkormányzat Jegyzője) a SZM/1393-4/2021. számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„Fenti tárgyra és számra való hivatkozással - a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII.25.) Kormány rendelet (a továbbiakban: R.) 1. § (6b) és (6c) pontja alapján az alábbiakról tájékozatom:

A MÁV Zrt, a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárás során nyilatkozom, hogy a tervezett fejlesztés az R. 1. § (6b) pontjában foglaltakkal összhangban van.

Kérem a fentiek szíves megértését és tudomásulvételét.”

Tabdi Község Jegyzője (Tabdi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője) a T/381-2/2021. számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„A Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárásban az alábbi nyilatkozatot teszem:

1. Tabdi Községi Önkormányzat nem alkotott helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati rendeletet, így erről a tárgyi fejlesztéssel kapcsolatban nem tudok nyilatkozni.
2. A tárgyi fejlesztés nem ellentétes Tabdi község településrendezési eszközeivel.
3. A tervezett tevékenységgel kapcsolatban véleményezési jogommal nem élek.

Nyilatkozatomat az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 25. § (1) bekezdés b) pontja, valamint a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) és (6c) bekezdései alapján tettem.”

Taksony Nagyközség Jegyzője (Taksonyi Polgármesteri Hivatal Jegyzője) a H/757-4/2021 számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„A fejlesztés a Taksony Nagyközség településszerkezeti tervével, valamint a hatályos helyi építési szabályzattal nincs teljes összhangban, de a település további fejlesztési terveivel nem ellentétes. A létesítmény a helyi természetvédelmi követelményeknek nem felel meg, mert a beruházás régészeti lelőhelyet érint.

Nyilatkozatomat a

- a 227/2015. (XI.24.) számú Képviselő-testületi határozattal elfogadott településszerkezeti terv és a többször módosított 4/2005. (II. 16.) számú Önkormányzati rendelettel elfogadott helyi építési szabályzat alapján,
- a helyi környezet- és természetvédelemre kiterjedően az érvényben lévő a helyi környezet védelméről, a település tisztaságáról szóló 10/2006. (VI.2.) önkormányzati rendelet; továbbá a helyi jelentőségű védett természeti területek védettségének fenntartásáról szóló 21/2008. (X. 30.) önkormányzati rendelet,
- a helyi jelentőségű védett természeti területté nyilvánításról szóló 10/2011. (IV.28.) önkormányzati rendelet alapján adtam ki.

Tájékozatom továbbá Önöket, hogy Taksony Nagyközség Önkormányzata a tervezett beruházással, a környezeti hatástanulmányban foglaltakkal kapcsolatos véleményét, észrevételeit külön dokumentumban fogja megfogalmazni és a Hatóság részére eljuttatni.”

Taksony Nagyközség Önkormányzatának H/757-5/2021. számú véleménye, észrevételei:

„A Budapest - Belgrád vasútvonal fejlesztésének környezeti hatásvizsgálati eljárása kapcsán megküldött Környezeti hatástanulmányt és mellékleteit áttanulmányozva Taksony települést érintően az alábbi elvárásokat, észrevételeket fogalmazzuk meg:

- A Magyar Közlöny kiadványában a fejlesztéssel érintett **taksonyi ingatlanok** felsorolásából vélhetően néhány ingatlan (5 db: 3714, 3715, 3729, 3730, 3731 hrsz) kimaradt. Kérjük annak pontosítását, hogy a felsorolt ingatlanok a fejlesztéssel érintve vannak-e.
- Lakossági tájékoztatás céljából térképen ábrázoltuk a Magyar Közlönyben felsorolt érintett ingatlanokat, de bizonyos területeken **nem kikövetkeztethető az érintett területnek a meglévő vágánytól mért távolsága**, így erre vonatkozóan további adatot, illetve helyszínrajzot várunk.
- A Hatástanulmány 85. oldalán szereplő 30.000 **vonat/év adat remélhetőleg hibás**, hiszen ez naponta 82 db vonatot jelentene a mellett, hogy a zajterhelést tárgyaló fejezet naponta 6-10 pár tehervonatot említ.
- A Hatástanulmány több esetben Szent Imre út 182. számot, míg pld a 29. táblázat Szent Imre út 180. házszámot említ, kérdésként merül fel ennek oka.
- Több ingatlan esetében **zaj- és rezgésterhelés mérési eredményeket** vagy **számított értékeket** látunk indokoltnak, az építési és az üzemi időszakban is, ezek: Csokonai utca 67. 931 hrsz, Kölcsey utca 2. 1020/1 hrsz, Kölcsey utca 1. 933 hrsz, Ady utca 33. 951 hrsz, Hársfa utca 2845/2 hrsz, Zsellérerdő utca 1691/2 hrsz.
- Taksonyból a Duna-Tisza csatornáig tartó XXXH jelű belvízvédelmi **csatorna vasúti pálya alatti átfolyását megtisztított eredeti keresztmetszettel szükséges biztosítani.**
- Az építés ideje alatt a zajló munkálatok mellett szakaszosan **mobil zajvédő falakat** várunk el, hiszen a várható zajkibocsátás (pld. földmunka esetén) akár 9,3 dB-el is meghaladhatja a határértéket. A belterületi szakaszon az éjszakai munkavégzés nem támogatott.
- Tervek hiányában nem tudjuk behatárolni - pld. a 27. táblázatban - Taksony vonatkozásában megjelölt zajárnyékoló falak kezdő- és végszelvényének helyét, ettől függetlenül a vasút teljes belterületi hosszában a nyugati oldalon **hanggátló fal** létesítését tartjuk indokoltnak és szükségesnek, az ott lakók komfortosabb életkörülményeinek biztosítása érdekében. A hanggátló falak tervezésekor kérjük azt is figyelembe venni, hogy lehetőség szerint ne tájidegen létesítmény kerüljön telepítésre.
- A zajterhelések meghatározásakor 80 km/h sebességet vettek figyelembe, mely véleményünk szerint nem valós, hiszen a megvalósulásakor 160 km/h sebesség lesz várható, a távolabbi időben akár 200 km/h sebesség is elképzelhető, kérjük a **zajterhelés határérték várható túllépését** a helyes adatok alapján meghatározni, és a zajárnyékoló létesítményeket ezen értékek alapján megtervezni.
- Ugyan a pontos építési technológia még nem ismert (4.2.1.5.2 pont alatt leírtak alapján), ennek ellenére a feltételezett **határérték túllépés** Taksonyban nappal 0,5 dB, éjszaka akár 9,0 dB-is lehet. Kérjük ennek konkrét meghatározását.
- Nem támogatjuk az építés alatti **rezgés- és zajterhelés** határértékének betartása alóli felmentést.
- A rendelkezésre álló információkból nem derül ki, hogy a helyi **közutak igénybevétele** az építési beruházás során szükséges-e, elvárjuk azonban, hogy az építési szakaszokat - építőanyag szállítás és személyforgalom tekintetében is - a vasútról, vagy a külterület felőli földutakról, lehetőség esetén főútról vagy országos közútról közelítsék meg.
- Az építés és az üzemeltetés során keletkező **porszennyezést** fizikai gáttal kérjük csökkenteni (pld.: szél esetén a kivitelezést az időjáráshoz igazítani, ömlesztett anyagokat letakarni, stb.).
- A taksonyi szakaszon elrettentő mennyiségűre becsült (27 to) **képződő hulladékot** deponálni nem lehet, annak napi rendszerességgel történő elszállításáról gondoskodni kell, azt el kell különíteni a települési hulladéktól, a nem megfelelő deponálásból eredő környezetkárosító hatásokat fel kell térképezni.
- Az **építési veszélyes hulladékot** keletkezését követően azonnal el kell szállítani.
- A beruházás során keletkező **vegyes- és szelektív hulladék** mennyisége településünk vonatkozásában kirívóan magas, 644 kg/év. (Ezzel szemben pl. a szomszédos Dunaharaszti esetében ugyanez az adat 72 kg/év.) Kérjük ennek okát indokolni.
- Az állomáson a **hangosbemondó** vonatkozásában kizárólag a Hatástanulmányban részletezett újgenerációs berendezést támogatjuk.

- Nem derül ki az anyagból egyértelműen, hogy a vasútfejlesztés tervezett időtartama alatt a vonatközlekedés teljesen szünetel-e, amennyiben igen, hogyan gondoskodnak a **vonatok pótlásáról** és ez milyen környezeti terhelést jelent településünknek? Kérjük ennek vizsgálatát.
- A vasút melletti területek fejlesztéssel érintett ingatlanok tulajdonosainak **tájékoztatását** kérjük kiemelten kezelni. Kérjük az önkormányzat, illetve a tulajdonosok soron kívüli tájékoztatását arra vonatkozóan, hogy a fejlesztés az ingatlanokat milyen módon és mértékben érinti. Kérjük annak felmérését, hogy a vasútfejlesztés a környező ingatlanokban eredményez-e értékvesztést, illetve annak pontosítását, hogy mely esetekben kerül sor **kártalanításra**, illetve **kisajátításra**.

Fentiekén kívül az alábbi, vasút fejlesztésével kapcsolatos igényeket fogalmazzuk meg, melyeket a tervezés során kérünk figyelembe venni. Ezek kifejezetten a hatástanulmánnyal nem állnak összefüggésben, de tekintve, hogy településünk szempontjából kiemelt fontossággal bírnak, e helyen is rögzíteni kívánjuk.

- A településünkön található valamennyi **(3 db) vasúti átjárót** kérjük megtartani.
- Az 51-es út mellett tervezett és az Orgona köz folytatásában található ipari területek összekötése, valamint a tehergépkocsik közlekedési igényeinek kiszolgálása érdekében a **Csokonai utcai átjáró szélesítését** kérjük, úgy, hogy az a későbbiekben kerékpáros átvezetésre is alkalmas legyen.
- Az 5202 jelű út keresztezésében lévő vasúti átjárónál szintén kérünk biztosítani **kerékpáros átvezetést** a már megépült belterületi kerékpárutunk Bugyi településsel történő összekötés érdekében.
- A lakóövezetet zajjal és porral megterhelő ipari **rakodási terület külterületre történő áttelepítését** szeretnénk kérni úgy, hogy az lakóterülettel ne érintkezzen, mert az ásványanyag rakodása rengeteg lakossági panasz forrása.

Fenti észrevételekre várjuk kielégítő megoldások megtervezését!

Tass Község Jegyzője az 1/1552-2/2021. számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„Nyilatkozom a MÁV Zrt., BUDAPEST-BELGRAD vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati dokumentációját megismertem.

*Tass Község Önkormányzata Képviselőtestületének a helyi építési szabályokról szóló 9/2004. (IV.15.) sz. valamint az azt módosító 7/2008.(VI.04.), 5/2016. (IV.29.) és 4/2020. (III. 14.) számú önkormányzati rendelete (továbbiakban HÉSZ) szabályozási tervrajza alapján a tervezett vasútvonal fejlesztése a **HÉSZ 4. § (A teljes közigazgatási területre vonatkozó általános környezetvédelmi előírások)**, továbbá az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. tv. 23.§ (1) bekezdésében foglaltakkal összhangban van, és nem érint helyi jelentőségű védett területet.”*

Tompa Város Jegyzője a P/2076-2/2021. számú, alábbi nyilatkozatot tette:

„A fenti számú megkeresésével kapcsolatosan az alábbi nyilatkozatot teszem:

*A Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának (Soroksár-Kelebia) vasútvonal fejlesztése tárgyú - környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásban beadott **környezeti hatásvizsgálati dokumentáció** alapján a vizsgált terület tompai közigazgatási területét érintő szakaszán*

- *az érintett régészeti lelőhelyek: Tompa, külterület 0165/4, 0114/2,0126/23 és a 092/20 helyrajzi számú ingatlanok,*
- *a vasútszakasz igénybevételére vonatkozóan településrendezési szempontból kifogás nem merült fel, az nem ellentétes a hatályos Tompa Város Önkormányzata Képviselő-testületének a helyi építési szabályokról szóló 22/2011. (XI.08.) önkormányzati rendeletben foglaltakkal.*
- *Településünk nem rendelkezik helyi természetvédelmi, értékvédelmi rendelettel.*

Ezen tájékoztatást a jelenleg érvényben lévő HÉSZ alapján adtam ki.”

Balotaszállás, Budapest, XXIII. kerület, Soroksár, Csengőd, Délegyháza, Dömsöd, Dunaharaszti, Dunavarsány, Kelebia, Kiskunhalas, Kiskunlacháza, Kunszentmiklós, Soltszentimre, Soltvadkert, Taksony Jegyzője által tett nyilatkozat tartalma szerint a tervezett nyomvonal a település jelen eljárás időpontjában hatályos településrendezési eszközeivel nincs teljes mértékben összhangban, azonban a

településrendezési eszközök módosításával - az összhang megteremthető, az összhang jövőbeli megteremtése nem zárható ki, ezért hatóságunk **a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (4) bekezdés a) pontjában, 5. § (2) bekezdés c) pont cb) és cc) alpontjában foglaltakra tekintettel, figyelembe véve hogy jelen eljárás tárgya nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra beruházással összefüggő ügy, határozata rendelkező részében ezt a lehetőséget rögzítette, és előírta, hogy a kizáró okot meg kell szüntetni a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig.**

Az 1995. évi LIII. törvény 66. § (5) bekezdése rendelkezik a környezetvédelmi engedély és a létesítési, illetve használatbavételi engedély kapcsolatáról, ezen jogszabályhelyre tekintettel írta elő hatóságunk a rendelkező részben foglaltak szerint.

A véleményeket, észrevételeket „AZ ÉRINTETT NYILVÁNOSÁG ÉSZREVÉTELEINEK ÉRTÉKELÉSE ÉS ÖSSZEFOGLALÁSA” fejezetben foglaltak szerint vizsgálta és értékelte a környezetvédelmi hatóság.

*

A környezetvédelmi hatóság a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 8. § - 10. §-ban foglaltak alapján az alábbiak szerint biztosította a nyilvánosság bevonását az eljárásba:

Tekintettel arra, hogy a fenti tárgyú eljárásban az Ákr. 41. § (1) bekezdésben meghatározott sommás eljárás feltételei nem álltak fenn (tényállás tisztázás volt szükséges, ellenérdekű ügyfelek megléte), hatóságunk a 43. § (2)-(3) bekezdése alapján a 2021. március 19. napján kelt, BK/KTF/04636-3/2021. számú levélben tájékoztatta az ügyfeleket az ügy tárgyról, az eljárás megindításának napjáról, az iratokba való betekintés és a nyilatkozattétel lehetőségéről, a kérelmező ügyfél nevééről, a teljes eljárás ügyintézési határidejéről, a határidő túllépésének jogkövetkezményeiről és arról, hogy a hatóság a továbbiakban a teljes eljárás szabályai szerint jár el.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 12-15. §-ai szerinti eljárás (országhatárokon áttérjedő nemzetközi környezeti hatásvizsgálat):

Az országhatáron áttérjedő környezeti hatások vizsgálatáról szóló, 1991. február 26-án, Espooban (Finnország) aláírt egyezmény (Espooi egyezmény) szerinti értesítés érdekében hatóságunk a 2021. március 19. napján kelt, BK/KTF/04636-6/2021. számú levelében megkereste az Agrárminisztériumot.

Az Agrárminisztérium 2021. április 30. napján kelt, KmF/75-4/2021. számú levelében foglaltak szerint Szerbia válaszában jelezte, hogy nem kíván részt venni a „Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése” beruházás Espooi egyezmény szerinti nemzetközi környezeti hatásvizsgálati eljárásában. Ezzel a „Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése” beruházás megvalósításához szükséges környezeti hatásvizsgálati eljárás Espooi egyezmény szerinti nemzetközi szakasza lezárult.

A nemzetközi környezeti hatásvizsgálati eljárás vonatkozásában észrevételek nem érkeztek, így azokat a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése és 10. § (5a) bekezdés c) pontja szerint értékelnie sem kellett a környezetvédelmi hatóságnak.

Hatóságunk a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 8. § (1)-(3) bekezdésének és a 9. § (6)-(7) bekezdésének és a veszélyhelyzet ideje alatt alkalmazandó egyes belügyi és közigazgatási tárgyú szabályokról, valamint a veszélyhelyzettel összefüggő egyes intézkedésekről szóló 570/2020. (XII. 9.) Korm. rendeletnek megfelelően 2021. március 19. napján honlapján, hivatalában közzétette a környezeti hatásvizsgálati eljárás megindítására és közmeghallgatás tartására vonatkozó, BK/KTF/04636-4/2021. számú közleményt, ezzel egyidejűleg azt megküldte Apaj, Balotaszállás, Budapest (XXIII. kerület, Soroksár), Csengőd, Délegyháza, Dömsöd, Dunaharaszti, Dunavarsány, Fülöpszállás, Kelebia, Kiskőrös, Kiskunhalas, Kiskunlacháza, Kisszállás, Kunszentmiklós, Pirtó, Soltszentimre, Soltvadkert Szabadszállás, Szalkszentmárton, Tabdi, Taksony, Tass, Tompa települések jegyzőjének, hogy gondoskodjon annak közhírré tételéről.

A megkeresett települések jegyzői a közleményt (Apaj 2021. március 25. napjától, Balotaszállás 2021. március 19. napjától, Budapest (XXIII. kerület, Soroksár) 2021. március 19. napjától, Csengőd 2021. március 22. napjától, Délegyháza 2021. március 23. napjától, Dömsöd 2021. március 23. napjától, Dunaharaszti 2021. március 22. napjától, Dunavarsány 2021. március 22. napjától, Fülöpszállás 2021. március 22. napjától, Kelebia 2021. március 23. napjától Kiskőrös 2021. március 23. napjától, Kiskunhalas 2021. március 22. napjától, Kiskunlacháza 2021. március 23. napjától, Kisszállás 2021. március 19. napjától, Kunszentmiklós 2021. március 24. napjától, Pirtó 2021. március 23. napjától, Soltszentimre 2021. március 19. napjától, Soltvadkert 2021. március 23. napjától, Szabadszállás 2021. március 22. napjától, Szalkszentmárton 2021. március 22. napjától Tabdi 2021. március 22. napjától, Taksony 2021. március 22. napjától, Tass 2021. március 22. napjától, Tompa 2021. március 22. napjától) közzé tették.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (8) bekezdése szerint észrevételeket a közmeghallgatás időpontjáig a környezetvédelmi hatósághoz vagy a közmeghallgatás helye szerint illetékes települési önkormányzat jegyzőjéhez lehet benyújtani.

A környezetvédelmi hatóság a BK/KTF/04636-4/2021. számú közlemény kiadásának időpontjában hatályos jogszabályi rendelkezésekre, az ügy nemzetgazdasági szempontból kiemelt jellegére, és az Ákr. szerinti objektív ügyintézési határidőre tekintettel döntött a tárgyi ügyben a közmeghallgatás tartásáról, illetve annak feltételeiről.

Az érintettek személyes megjelenése nélkül tartandó közmeghallgatásról hivatalunk – *a BK/KTF/04636-4/2021. számon közzétett közleményen túl* – értesítette a környezethasználót és tervezőjét, az érintett szakhatóságokat, az érintett önkormányzatok jegyzőit, a kormányhivatal szakkérdések vizsgálatába bevont osztályait, az ügy elbírálásában hatóságként vagy szakhatóságként részt nem vevő, ügyfélnek minősülő szervezetet, egyéb érdekelteket, az Alapvető Jogok Biztosának Hivatalát.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdése alapján a környezetvédelmi hatóság közmeghallgatást tart, kivéve, ha a tevékenység katonai titokvédelem alá esik, vagy ha a kérelmet benyújtását követően elutasította. A közmeghallgatásra vonatkozó adatok közhírré tételének a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (7) bekezdése alapján legalább harminc nappal a közmeghallgatás időpontja előtt kell megtörténnie. *(A környezetvédelmi hatóság a vonatkozó adatokat 2021. március 19. napján a BK/KTF/04636-4/2021. számú közleményben a környezetvédelmi hatóság honlapján közzétette és ezen közleményt közhírré tétel céljából az érintett települések jegyzőinek is megküldte.)*

A koronavírus-világjárvány elleni védekezésről szóló 2021. évi I. törvény 1. §-a értelmében ez a törvény az Alaptörvény 53. cikk (1) bekezdése alapján a Kormány által, a veszélyhelyzet kihirdetéséről és a veszélyhelyzeti intézkedések hatálybalépéséről szóló 27/2021. (I. 29.) Korm. rendelet szerinti, az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető tömeges megbetegedést okozó SARS-CoV-2 koronavírus-világjárvány következményeinek elhárítása, a magyar állampolgárok egészségének és életének megóvása érdekében kihirdetett veszélyhelyzettel (a továbbiakban: veszélyhelyzet) összefüggő sajátos szabályokat állapítja meg.

A 2021. február 8-tól hatályos *a veszélyhelyzet kihirdetéséről és a veszélyhelyzeti intézkedések hatálybalépéséről szóló 27/2021. (I. 29.) Korm. rendelet* 1. §-ában foglaltak szerint a Kormány az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető tömeges megbetegedést okozó SARS-CoV-2 koronavírus világjárvány következményeinek elhárítása, a magyar állampolgárok egészségének és életének megóvása érdekében **Magyarország egész területére veszélyhelyzetet hirdet ki.**

A Kormány a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendeletben foglaltaktól eltérő eljárási szabályokat határozhat meg a veszélyhelyzet fennállása alatt.

A veszélyhelyzet ideje alatt alkalmazandó egyes belügyi és közigazgatási tárgyú szabályokról, valamint a veszélyhelyzettel összefüggő egyes intézkedésekről szóló 570/2020. (XII. 9.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 570/2020. (XII. 9.) Korm. rendelet) „6. A közigazgatási hatósági eljárásban alkalmazott közmeghallgatással kapcsolatos szabályok eltérő alkalmazásáról” című része tartalmazza a

közigazgatási hatósági eljárásban alkalmazott közmeghallgatással kapcsolatos szabályok eltérő alkalmazásával összefüggő speciális rendelkezéseket.

Az 570/2020. (XII. 9.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdése szerint **a közigazgatási hatósági eljárásban a közmeghallgatást az érintettek személyes megjelenése nélkül, az e rendeletben foglaltak szerint kell megtartani.**

Az 570/2020. (XII. 9.) Korm. rendelet 9. § (2) bekezdése alapján az eljáró hatóság a honlapján közzéteszi mindazon információkat - így különösen iratokat, kép- és hangfelvételeket, internetes hivatkozásokat -, amelyek az érintettek közmeghallgatásban való részvétele szempontjából lényegesek. Ha az eljáró hatóság más szervet is megkeres az információk saját honlapon történő közzététele érdekében, a megkeresett szerv köteles azt teljesíteni.

Az 570/2020. (XII. 9.) Korm. rendelet 9. § (4) bekezdése alapján a közzététel tartalmazza azt a határidőt, amelyen belül az érintettek észrevételeket tehetnek, és kérdéseket tehetnek fel.

A fenti tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása során megküldött iratokat (*hatóságunk megkeresésére megküldött szakhatósági állásfoglalásokat, szakkérdés vizsgálatára vonatkozó nyilatkozatokat, hiánypótlásként megküldött iratokat, valamint egyéb nyilatkozatokat, tájékoztatásokat, észrevételeket és arra adott válaszokat stb.*) a környezetvédelmi hatóság a nyilvánosság számára elérhetővé tette a honlapján (<http://bkmkh.hu>).

A tevékenységgel érintettek az eljárás kapcsán észrevételeket a közmeghallgatás időpontjáig (2021. május 3. napjáig), személyes megjelenése nélkül, írásban közvetlenül a környezetvédelmi hatósághoz, illetve az érintett települések jegyzőihöz nyújthattak be az észrevételeket és az észrevételekre adott válaszokat a környezetvédelmi hatóság honlapján közzétette.

A környezetvédelmi hatóság a jogszabályi előírásoknak és a közmeghallgatásra vonatkozó tájékoztatásnak megfelelően a 2021. május 3. napjáig írásban megtett észrevételeket vizsgálta és értékelte.

A BK/KTF/04636-4/2021. számú közlemény a 570/2020. (XII. 9.) Korm. rendeletnek megfelelően az érintettek közmeghallgatásban való részvétele szempontjából lényeges információkat tartalmazta.

Az eljárás során több természetes személy kérte az ügyféli jogállásának megállapítását, amely személyek közül, akiknek az Ákr. alapján szabályszerűen beérkezett a kérelme, a környezetvédelmi hatóság helyt adott a kérelmének.

Környezetvédelmi érdekek képviselőjére alakult egyesület, és más társadalmi szervezet az eljárásban való részvételi szándékát nem jelentette be.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése szerint a környezetvédelmi hatóság az érintett nyilvánosságtól, a megkeresett szervektől, valamint a nemzetközi környezeti hatásvizsgálati eljárás során kapott, a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételeket a szakhatóságok bevonásával érdemben megvizsgálja.

A veszélyhelyzet kihirdetéséről és a veszélyhelyzeti intézkedések hatálybalépéséről szóló 27/2021. (I. 29.) Korm. rendelet 3. § (2) bekezdése szerint a Kormány a veszélyhelyzet fennállásának szükségességét folyamatosan felülvizsgálja.

A közmeghallgatás időpontjáig a vonatkozó jogszabályi rendelkezések nem változtak, így a közmeghallgatás tartására a BK/KTF/04636-4/2021. számú közleményben foglaltak szerint került sor.

Az észrevételek és arra adott válaszok elektronikus elérhetőségét a környezetvédelmi hatóság a BK/KTF/04636-191/2021. számú közleményben közzétette a honlapján.

A közmeghallgatás a fentiek szerint az érintettek személyes megjelenése nélkül megtartásra került, lefolytatása a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet és az 570/2020. (XII. 9.) Korm. rendelet

rendelkezései szerint történt, a közmeghallgatás nyilvánosságának biztosítása a kérdések, észrevételek és arra adott válaszok honlapon való, mindenki számára hozzáférhető közzétételével valósult meg.

Hatóságunk a közmeghallgatást írásos jegyzőkönyvi formában dokumentálta, melynek elektronikus elérhetőségét a BK/KTF/04636-216/2021. számú közleményben 2021. május 11. napján honlapján közzétette.

A környezeti hatásvizsgálati eljárás kereteit, tartalmát a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. § -a és 6/A. §-a, valamint és a fennálló veszélyhelyzetre való tekintettel, a 570/2020. (XII. 9.) Korm. rendelet határozza meg.

A környezeti hatástanulmány általános tartalmi követelményeit a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet a 6. számú melléklete tartalmazza.

Az előterjesztett, majd kiegészített környezeti hatástanulmány megfelel a *környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet* 6. számú mellékletében általános foglalt tartalmi követelményeknek.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (6a) bekezdésére tekintettel jelen hatásvizsgálat kiterjed a nyomvonalas létesítmény, a kapcsolódó létesítmények, az összetartozó tevékenységek, valamint a nyomvonalas létesítmény által érintett egyéb létesítmények (különösen keresztező utak, közművek) hatásainak a vizsgálatára is.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. §-6/A alapján:

6. § (1) *A környezeti hatásvizsgálati eljárás kiterjed a környezeti hatásvizsgálat-köteles tevékenységeknek*

a) *az élővilágra, a biológiai sokféleségre, különös figyelemmel a védett természeti területekre és értékekre, valamint a Natura 2000 területekre,*

b) *a tájra,*

c) *a földre, a levegőre, a vízre,*

d) *az éghajlatra,*

e) *az épített környezetre és a kulturális örökség elemeire,*

f) *a környezeti elemek rendszereire, folyamataira, szerkezetére gyakorolt hatásainak*

az ügyek egyedi sajátosságainak figyelembevételével történő meghatározására, valamint a tevékenység ennek alapján történő engedélyezhetőségére.

(1a) *Az (1) bekezdés szerinti eljárás magában foglalja az ott felsorolt hatások következtében érintett népesség egészségi állapotában, valamint társadalmi, gazdasági helyzetében - különösen életminőségében, területhasználata feltételeiben - várható változásoknak az értékelését.*

(1b) *A környezeti hatásvizsgálati eljárás - e rendeletben meghatározott tartalommal - kiterjed az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettségből eredő várható hatások vizsgálatára is.*

(2) *A tevékenységnek az (1) bekezdés szerinti hatásai meghatározását a tevékenység egyes szakaszai - telepítés, megvalósítás, felhagyás - szerint megkülönböztetve kell elvégezni.*

6/A. § *A környezeti hatásvizsgálat magában foglalja*

a) *a környezeti hatástanulmánynak a kérelmező által történő elkészítését és benyújtását,*

b) *a szakhatóságok részvételét a környezeti hatásvizsgálati eljárásban,*

c) *az érintett nyilvánosság és a feladatkörükben érintett szervezetek környezeti hatásvizsgálati eljárásba történő bevonását,*

d) *országhatáron áttérjedő hatás esetén a nemzetközi környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatását,*

e) *a környezeti hatástanulmány és a környezethasználó által benyújtott hiánypótlásoknak, a c) és a d) pont keretében kapott információknak a környezetvédelmi hatóság és a szakhatóságok általi értékelését,*

f) *szükség szerint a környezetvédelmi hatóság rendelkezésére álló egyéb információk értékelését, illetve az általa elvégzett további vizsgálatokat,*

g) *a környezetvédelmi engedély tárgyában hozott, a c)-f) pontok szerinti információk és vizsgálatok eredményeinek figyelembevételével meghozott döntést.*

A fenti 6. § (1) bekezdésnek megfelelően a környezetvédelmi hatóság bevonta az eljárásba szakhatóságokat, szakkérdés vizsgálatában érintett hatóságokat, részletesen megvizsgálta a környezeti hatásvizsgálat-köteles tevékenységnek **az élővilágra, a biológiai sokféleségre, különös figyelemmel a védett természeti területekre és értékekre, valamint a Natura 2000 területekre, a tájra, a földre, a levegőre, a vízre, az éghajlatra, az épített környezetre és a kulturális örökség elemeire, a környezeti elemek rendszereire, folyamataira, szerkezetére** a tervezett tevékenység engedélyezhetőségét, melyet az indokolásban részletesen ki is fejtett, illetve a rendelkező részben a szükséges előírásokat megtette.

A fenti 6. § (1a), (1b) és (2) bekezdéseire figyelemmel az érintett **népesség egészségi állapotában, valamint társadalmi, gazdasági helyzetében - különösen életminőségében, területhasználata feltételeiben - várható változások, valamint az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettségből eredő várható hatások és a tervezett tevékenység komplex környezeti hatásai (a telepítés, megvalósítás, felhagyás szerinti szakaszokat megkülönböztetve)** értékelésére is kitért hatóságunk. Az érintett lakosságtól érkezett egészségügyi és iparbiztonsági észrevételekre, azok indokolására is, mely alapján megállapítható hogy kizáró ok nem áll fenn, jogszabályba ütköző egészségügyi kockázat nem igazolt.

AZ ÉRINTETT NYILVÁNOSSÁG ÉSZREVÉTELEINEK ÉRTÉKELÉSE ÉS ÖSSZEFOGLALÁSA:

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6c) bekezdés alapján az érintett települések jegyzői által tett véleményeket is ebben a fejezetben értékeltük.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése értelmében a környezetvédelmi hatóság az érintett nyilvánosságtól, a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételeket a szakhatóságok bevonásával érdemben megvizsgálja.

A jogszabályi rendelkezésen túl e fejezet a közmeghallgatás időpontjáig megtett és beérkezett összes észrevételt és azok érdemi vizsgálatát tartalmazza.

Észrevételek és azok értékelése:

Észrevétel 1.:

A vasútszakasz terület-igénybevételét, a hidrogeológiai védőidom lehatárolását, egyes régészeti lelőhelyeket nem tartalmazzák, egyebekben a településrendezési eszközökkel való megfelelés biztosított.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Helyi természetvédelemmel a vizsgált terület nem érintett.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A község belterületi vízelvezető rendszere szikkasztó jellegű, az elvezetésre néhány ponton nyílik csak lehetőség. A vasúton túli terület, továbbá a vasút vonalával határolt területek belvíz esetén különösen veszélyeztetettek. A védekezés során a vasút vonala melletti árok rendszer, valamint a vasút alatt kialakított áttereszek segítenek a víz hatékony elvezetésében. Kérjük, hogy a tervezés során a Katasztrófavédelem illetékes szerveivel, illetve a Vízügyi Igazgatósággal e tekintetben egyeztetni, a vízelvezetést a kivitelezés során biztosítani szíveskedjenek.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vízjogi, illetve a vasúthatósági engedélyek beszerzése előtt szükséges egyeztetéseket el fogjuk végezni, a szükséges nyilatkozatokat, beleértve az élővízbe való bevezetésre vonatkozó befogadói nyilatkozatokat be fogjuk kérni.

Csengőd Táncsics M. utca és a Csengőd 093/55 helyrajzi számú út közötti vasúti átjárót továbbiakban is biztosítani kell. Az érintett útszakaszokon nagy, többnyire mezőgazdasági forgalom van. Ezt bizonyítja, hogy az út stabilizációja 2019. évben elkészült, az önkormányzat az út további fejlesztését kiemelt célnak tekinti.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az átjáró megtartásra kerül és szabványos kialakítással helyben átépül.

Észrevétel 2.:

A hatásvizsgálati dokumentáció szerint a csapadékvizek befogadóba történő bevezetésénél a vízjogi engedélyek megszerzése előtt a műszaki tartalmat egyeztetni, pontosítani szükséges a vízfolyás kezelőkkel és az illetékes hatósággal, továbbá befogadói nyilatkozatot kell kérni. Ezzel kapcsolatban meg kívánjuk jegyezni, hogy az Alsó-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság 1803002/2020. iktatószámú adatszolgáltatásában jelezte, hogy az állomások területén kívüli szakaszoknál a csapadékvizek felszíni vízbe történő koncentrált bevezetése előtt előkezelést tart szükségesnek. Előzőek miatt felhívjuk a figyelmet, hogy a műszaki tartalom egyeztetése eredményeként szükségessé válhat homok-olajfogó műtárgyak beépítése a felszíni befogadóba történő bevezetések előtt.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vízjogi, illetve a vasúthatósági engedélyek beszerzése előtt szükséges egyeztetéseket el fogjuk végezni, a szükséges nyilatkozatokat, beleértve az élővízbe való bevezetésre vonatkozó befogadói nyilatkozatokat be fogjuk kérni.

A felszíni vizekkel kapcsolatos fejezetben nem említik a vasútvonal által átszelt területrészek területi vízrendezési kérdéseit. A vasútvonalat érintő munkálatok kapcsán vizsgálni szükséges, hogy az érintett területeken összegyülekező felszíni vizek, csapadékvizek befogadóba történő bevezetése, továbbvezetése, vasútvonal alatti átvezetése mindenkor kellő biztonsággal biztosított-e. Az érintett területek vízgyűjtő területeiről és a belvízelvezető csatornák felsőbb szakaszairól érkező vizek továbbvezetését mind a kivitelezés során mind a megvalósulást követően mindenkor károkozásmentesen biztosítani kell. A felszíni vizek esetében a hatásterületeket a fentiek alapján javasoljuk felülvizsgálni.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vasútvonalat keresztező élővízfolyások és nevesített vízelvezető árkok tekintetében a mértékadó vízügyi adatokat bekértük, a keresztezésnél létesítendő műtárgyak tervezése során ezen adatok figyelembevételével járunk el. A szükséges kezelői hozzájárulásokat az elkészített tervek alapján beszerezzük.

Vagyonkezelő jelen nyilatkozatát kizárólag a részére megküldött dokumentumokban foglaltak alapján, a környezeti hatásvizsgálati eljáráshoz adja meg.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Észrevétel 3.:

3.4 sz. Mellékletében – Érintett ingatlanok felsorolásában hiányosan és helytelenül szereplő adatokat javíttatni szíveskedjen. A mellékletben ugyanis a tulajdonos nevével nem szerepel a magántulajdonos azonosítás és a művelési ágnál is hiányzik „lakóház, udvar, gazdasági épület” megnevezés.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az észrevételben említett ingatlanok magántulajdonban vannak, művelési águk pedig "kivett lakóház, udvar" vagy "kivett lakóház, udvar, gazdasági épület.

Észrevétel 4.:

*-érintett ingatlanok felsorolásában több ingatlan esetében a tulajdonos neve hiányos, nem szerepel benne a magántulajdonos azonosítása,
-valamint a művelési ágnál is hiányzik a lakóház, udvar, gazdasági épület megnevezése, ismeretem szerint ezek (hrs.: 185362 – 185371-ig), szintén magántulajdonban vannak.*

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az észrevételben említett ingatlanok magántulajdonban vannak, művelési águk pedig "kivett lakóház, udvar" vagy "kivett lakóház, udvar, gazdasági épület.

Észrevétel 5.:

A tervezett tevékenység helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozást nem érint.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A beruházás nem ellentétes Apaj hatályos helyi építési szabályzatával és szabályozási tervével.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A község lakosságának érdekében kérem, hogy a beruházás megvalósítása során a település belterületén épüljön zajvédő fal a vasútvonal káros zajhatásának kivédése érdekében.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zajvédelmi intézkedéseket (zajárnyékoló falak szelvényeit, hosszát és magasságát) a hatályos jogszabályoknak megfelelően.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Kérem továbbá, hogy a vasúti megállónál kerüljön feltüntetésre DÖMSÖD-APAJ megállóhely neve is.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállóhely elnevezéséről - kérelem alapján - a Névadó Bizottság fog dönteni.

Észrevétel 6.:

A tervezett beruházás – a dokumentáció szerint – a településrendezési eszközök módosítását teszi szükségessé, mely során várhatóan a Kök jelű kötőpályás közlekedési és közműövezet határának módosítására lesz szükség. A megküldött dokumentáció alapján azonban – annak léptékéből és részletességéből adódóan – jelenleg még nem lehet azt megállapítani, hogy pontosan hol és mekkora területet érintően lesz szükség a módosításokra.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció – a fentiek figyelembevételével – Kiskunhalas Város településrendezési eszközeivel és fejlesztési terveivel összhangban van.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A vasút szélső vágányától mért 100 méteres távolságon belül 2 db-helyi védelem alatt álló épület található, ezek helyrajzi számai: 742 és 4747, kérjük, hogy amennyiben a tervezett munkálatok az ingatlanokat érintik, akkor azok során Kiskunhalas Város Önkormányzata Képviselő-testületének a településképp védelméről szóló 22/2018. (IX.28.) önkormányzati rendelete alapján járjanak el.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az említett ingatlanokat nem érinti a fejlesztés.

Kiskunhalas Város Önkormányzata Képviselő-testületének Egyes területek helyi jelentőségű védett természeti területté nyilvánításáról szóló 22/2005. (VI. 01.) sz. rendelet 1. sz. mellékletének 1. pontja értelmében a Sóstói Parkerdő (6393 hrsz), 2. pontja értelmében pedig a „Nádas-sziget” (6391 hrsz „f” alrészlet) helyi jelentőségű védett természeti terület. A 2. § értelmében a védetté nyilvánítás célja a természeti területek károsodásának megelőzése, elhárítása, az eddig bekövetkezett károsodás csökkentése, megszüntetése, a jelen és jövő nemzedék számára történő megőrzése és tervszerű fenntartása. Tekintettel a fentiekre, a munkálatok során törekedni kell a legkisebb mértékű beavatkozásra, különös tekintettel a földmunkákra, illetve a növényzetet érintő műveletekre. Tilos továbbá minden olyan tevékenység, mely a természeti terület állapotát közvetlen vagy közvetett módon a természetvédelmi célokkal ellentétesen megváltoztatja vagy veszélyezteti.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A KHT összeállításánál részletes élővilágvédelmi felmérésre került sor. Az említett védett területekre nem gyakorol érdemi hatást a fejlesztés.

Szakmai értékelés:

A rendelkezésre álló dokumentumok szerint a beruházás érinti a nevezett, helyi jelentőségű védett természeti területeket, így az észrevételben foglaltakat is figyelembe véve hoztuk meg természetvédelmi szempontú előírásainkat.

Észrevétel 7.:

A Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának (Soroksár (bez.) – Kelebia (országhatár) vasútvonal fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati dokumentációban vizsgált terület helyi természetvédelemmel nem érintett.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Kelebia hatályos településrendezési eszközei a vasútszakasz terület igénybevételét, egyes régészeti lelőhelyeket nem tartalmazzák, egyebekben a településrendezési eszközökkel való megfelelés biztosított.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Észrevétel 8.:

A helyi építési szabályokról szóló 11/2003. (VIII. 12.) KT rendelet (HÉSZ) és szabályozási tervi mellékletei a tervezett vasúttengelyt, a meglévő és tervezett vasútszakasz terület-igénybevételét, a hidrogeológiai védőidom lehatárolását, egyes régészeti lelőhelyeket nem tartalmazzák, egyebekben a településrendezési eszközökkel való megfelelés biztosított.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Helyi természetvédelemmel a vizsgált terület nem érintett.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Észrevétel 9.:

Környezeti Hatástanulmány dokumentációját áttanulmányozva, megállapítottam, hogy a tervezett vasútvonalfejlesztés kimagasló környezeti hatással nem bír. A tervezett tevékenység bővítése a vonatkozó jogszabályi és védelmi előírások betartásával folytatódik, így súlyos környezetterhelést nem okoz.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A villamosvontatáshoz képest távlatban csökkent részarányú dízelvontatásból származó károsanyagkibocsátás következtében történő levegőterhelés elhanyagolható mértékű.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Az üzemelés, üzemeltetés szakaszában keletkező hulladékok közül csak a gyomirtásra felhasznált herbicidek csomagolóanyagának kezelésére kell kiemelt figyelmet fordítani.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A MÁV Zrt. adatszolgáltatása alapján a tervezési területen nem található kármentesített terület, illetve kármentesítéssel összefüggő üzemelő monitoring- vagy termelő kút. A rendelkezésre álló adatok alapján nincs szennyezéssel érintett terület, amely esetén kármentesítési kötelezettség áll, vagy állhat fenn. A beruházás szilárd ásványi nyersanyag bányaterületet nem érint.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken lévő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet értelmében a beruházás által érintett terület a fokozottan érzékeny felszín alatti vízminőségvédelmi övezet alá nem esik. a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási mélyvíz védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerint kijelölt sem távlati, sem üzemelő sérülékeny vízbázis hatósági határozattal kijelölt vízbázisvédelmi területet nem érint. Az építés és sz üzemeltetés során keletkező felszín alatti vízszennyeződés megfelelő védelmi előírások és havária események esetén alkalmazandó kárelhárítási intézkedések betartásával nem valószínűsíthető. A vízelvezetés jellemzően tározó árkokkal lesz megoldva, azonban a villamosított vasútvonal üzemszerű működéséből eredően a földtani közeg, felszín alatti vizek szennyezése nem várható.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve alapján a tervezési terület nem érinti nagyvízi meder, illetve rendszeresen belvízjárta terület övezetét. A tervezett vasútvonal által keresztezett vízfolyások a Soroksár közigazgatási területén található Gyáli patak 2-es és 7-es ága, melyek a Gyáli vízrendszer vízgyűjtőterületéhez, valamint Ráckevei (Soroksári)-Duna menti vízrendszer területéhez tartoznak. A tervezési terület adottságaiból adódóan vízelvezető árkot kevés helyen terveznek, befogadóba való bekötésének feltételei megegyeznek a korábbiakkal. A befogadóba való közvetlen vízbevezetésre vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól szóló 28/2004.(XII.25.) KvVM rendelet 2. számú mellékletében meghatározott kibocsátási határértékekre figyelemmel kell lenni. A beruházás megvalósítását követően a pálya és kapcsolódó létesítményei üzemeléséből, illetve üzemeltetéséből eredően a felszíni vizekre gyakorolt hatás nem fog számottevően módosulni. A P+R parkolók normál üzemelése a zárt csapadékvíz elvezetési rendszer megvalósulása esetén a felszíni vizekre nézve sem közvetlen, sem közvetett módon nem gyakorol negatív hatást.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A fejlesztésre tervezett nyomvonal területfoglalása Országos természetvédelmi területeket, Natura2000 területeket, Nemzeti Park területeket, Községi jelentőségű területeket (SCI, SAC) („ex lege”), Kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területek, „Ramsari” egyezmény hatálya alá tartozó területeket, védett természeti területeket, valamint természeti emlékeket nem érint. A Soroksári közigazgatási területen áthaladó nyomvonal környezetében régészeti lelőhelyek nem találhatóak.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A tárgyi nyomvonal Soroksári része a Budapest helyi jelentőségű védett természeti területeiről szóló 25/2013.(IV.18.) Főv. Kgy. rendelet alapján nem tartozik a helyi jelentőségű védett természeti területek alá. Védett műemlékek közül Soroksár területén a tervezett beruházás hatásterülete a Szent Flórián szobrot, valamint az általános műemléki védelem alá álló Római katolikus kápolnát érinti.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból megállapítható, hogy a közvetlen hatásterület tágabb környezetében a jelenlegi állapothoz képest nőni fog a vasúti zaj- és rezgésterhelés mértéke - a fejlesztések megvalósítását követően, azonban a tervezett zajvédelmi intézkedésekkel (a lakóházak környezetében 2,5 – 4,0 m magas zajárnyékoló falak betervezése, passzív akusztikai védelem, a várható környezeti rezgésterhelés legnagyobb, pillanatnyi értékű szakaszokon – 184527, 184540, 184670, 184671, 184686, 184692/2, 184702, 184705, 185355, 185362- 185366, 196394/2 hrsz-ú területeken – rezgéscsillapítás alkalmazása - USP (Under Sleeper Pad – keresztaljpapucs) elemek beépítése) teljesülnek a jogszabályban foglalt előírások. A tervezett vasúthálózat fejlesztés a zajtól védendő területeken a javasolt védelmi intézkedések mellett kedvezőbb zajhelyzet alakul ki. Rezgésvédelmi szempontból kissé aggályosnak találjuk a 184097 hrsz-ú területen található kápolna elhelyezkedését, mely a vasúti nyomvonalkhoz közel esik és nagy valószínűséggel a hatásterületen belül található. Javasoljuk a rezgésvédelmi intézkedések betervezését erre a területre vonatkozóan. Zajhatásterületet tekintve megállapítást nyert, hogy a tervezett kialakítással kisajátítandó és bontandó épületeken kívül további területeken található épületek érintettek lehetnek. Ezek a Könyves utca – Tárcsás utcai átjáróhoz közel eső telkek, a Török utcai híd környezetében lévő telkek és a Csendes utca – Tengelic utca végén található ingatlanok, valamint a volt SORTEX (Grassalkovich úti felüljáró mellett lévő) sarki épülete. Zajvédelmi vonatkozásában javasoljuk felülvizsgálni a fent felsorolt területek kisajátítását, ill. a szükséges zajvédelmi intézkedések megtételét, mint pl. zajárnyékoló falak kialakítását adott telkek környezetében.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zajvédelmi intézkedéseket a hatályos jogszabályoknak megfelelően. A felsorolt területeken (Könyves utca – Tárcsás utcai átjáróhoz közel eső telkek, Török utca, Csendes utca, tengelic utca) a zaj és rezgésvédelmi intézkedésekkel az ingatlanokat érő zajterhelés határérték alá csökkenthető. 184097-es hrsz.-ú ingatlan nem található a tervezési területen.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A Budapest-Belgrád vasútvonal soroksári szakaszának fejlesztése néhány helyen ellentétes a 26/2017.(IX.22.) önkormányzati rendelettel elfogadott a Budapest Főváros XXIII. Kerületi Építési Szabályzatának (továbbiakban: KÉSZ) előírásaival, valamint az 1. mellékletét képező szabályozási tervben rögzített településrendezési elhatározásokkal. A környezeti hatástanulmányban is rögzítésre került, hogy a KÉSZ módosítása szükséges.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Jelezni kívánjuk, hogy a Soroksár vasútállomás előtt tervezett P+R parkoló kialakításával érintett területen nemzetgazdasági szempontból támogatott beruházás keretében új Polgármesteri Hivatal és Kormányablak épül, ebből következően vagy a vasút területén, vagy a vasút keleti oldalán lévő ingatlanok területén tartjuk megfelelőnek a parkoló kialakítását.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vonatkozó tervek ismeretében lehet a jelenlegi tervezéssel összehangolni. A tervek az önkormányzati fejlesztéssel összehangoltan készülnek.

A tervezett kialakítás, valamint az egységes környezetvédelmi engedélyének kiadása ellen kifogással nem élünk, Budapest Főváros XXIII. kerület Soroksár Önkormányzata nem rendelkezik olyan helyi rendelettel, amely az adott területen a szóban forgó tevékenységet tiltaná.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Észrevétel 10.:

Önkormányzatunk nem rendelkezik a tervezett közlekedésfejlesztésre vonatkozó helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos szabályozással.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A nyomvonal természetvédelmi területet vagy érdeket nem érint. A környezetvédelemnek a beruházás szempontjából meghatározó ágazatára, a zajvédelemre vonatkozóan az Önkormányzat egyedi határértéket nem állapított meg.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A környezeti hatásvizsgálat alá vont vasútvonal-fejlesztésnek a Dunaharaszti Város Önkormányzata Képviselő-testületének a Helyi Építési Szabályzatról szóló 3/2017. (III. 1.) rendeletével való összhangja a beruházás részleteinek ismerete nélkül nem állapítható meg, de a vizsgálati dokumentációban is szükségesnek tartott HÉSZ módosítással ezen összhang a beruházóval történő együttműködéssel megteremthető.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A tervek szerint a pályageometria átépítése, illetőleg az ívkorrekció a nyomvonal több helyszínén is indokolt lesz a tengelyterhelés- és a sebesség-növekedés miatt, ugyanakkor semmiféle információval nem rendelkezünk arról, hogy mindezek megvalósítása mely épületeket érint, ebből az okból mely ingatlanok, vagy ingatlanrészek kisajátítását tervezik.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A pontos területi érintettséget az Engedélyezési tervek elkészülte után lehet meghatározni.

Az emelt terhelés, a megnövekedett forgalom és a második vágány megépítése miatt tervbe vették a műtárgyak átépítését is, és ehhez a tárgyhoz kötődően merült fel a meglévő vasúti átjárók kiváltása arra az esetre, ha a meglévő kapacitásuk a fejlesztést követően nem lesz megfelelő.

Szeretnénk tudni, hogy Dunaharaszti mindez hogyan érinti: átépítik-e, bővítik-e a meglévő vasúti átjárókat, illetőleg tervezik-e új átjárók, felül- vagy aluljárók építését, amennyiben igen, hol és milyen megoldással, figyelemmel az esélyegyenlőség követelményeinek való megfelelésre is. Az állomások, megállóhelyek korszerűsítéséből adódóan hogyan tervezik megoldani a gyalogos forgalom biztonságos átjárását?

Kérjük, hogy az ígéreteknek megfelelően a kiviteli terv konkrétan jelölje meg a meglévő vasúti aluljáró (Némedi út) korszerűsítését és bővítését, továbbá a Bezerédi lakóterületnél (Haraszty Ferenc utca torkolata) építsenek ki gyalogos-kerékpáros aluljárót. A repedezett aszfaltfelületű szintbeni átjárókat újítsák fel, a vízelvezetést mind az átjárók, mind az aluljáró esetében oldják meg, az akadálymentesség biztosítása érdekében építsenek liftet a felsőállomásonál, az alsó állomásonál rámpát.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A meglévő szintbeni közúti átjárók helyben átépülnek és szintbeni keresztezések maradnak. A Határ út, Rákóczi út, Temető utca és Magyar utca átjárókban gyalogos átjáró is épül. Az Eötvös utca-Kazinczy utca közötti szintbeni gyalogos átkelő akadálymentes külön szintű átjáróvá épül át. A Némedi úti aluljáró átépítésének vizsgálata folyamatban van. A Tenderben meghatározott műszaki tartalom a hatályos jogszabályi előírásokban megfogalmazott követelményeket kielégíti.

Környezetvédelmi- és zajvédelmi tervet kell kidolgoznia és benyújtania a beruházónak. A kérdés, hogy mindezt milyen határidővel és milyen tartalommal fogja megtenni.

Még nem ismert sem az építési technológia, sem a beruházás globális zaj- és légszennyezettség kibocsátása, de nincs információ a hulladékkezelési-, hasznosítási- és deponálási helyekről sem.

Kérjük, hogy a zajvédelmi terv gondos elkészítésével alternatív megoldást nyújtson a zajterhelési határérték betartására. Kérjük, hogy a lakosság zajvédelmi igényeit vegyék figyelembe a terv elkészítésekor.

A zaj- és rezgésvédelmi szempontokra mind az építés során igénybe vett közúti szállítási útvonal meghatározása, mind a későbbi üzemeltetés esetén is legyenek figyelemmel. A rezgésvédelmi intézkedések és ellenőrzések alkalmával kérjük, hogy végezzenek méréseket, és valóban tegyék meg a szükséges műszaki megoldásokat. A zaj esetében akusztikai számításokra lesz szükség, hogy ezek által meghatározhatóvá váljon a védendő ingatlanokat érő zajterhelés mértéke, amelyek alapján védőintézkedésekre kerülhet sor (pályaoldali beavatkozások, zajárnyékoló fal építése, lakóházak beruházó által finanszírozott nyílászáró cseréje). Kérjük a hatóságot, hogy mindezek vonatkozásában is írjon elő a beruházó számára konkrét kötelezéseket.

A levegőterhelés minimalizálása szintén fontos pontja a beruházásnak, hiszen egy 2000 méter távolságból, 2018. évben végzett mérés alapján is azt a megállapítást tették, hogy a belterület különösen szennyezett, azaz egyértelmű a határérték meghaladás. E tekintetben szeretnénk kérni, hogy a beruházás

megkezdésétől helyezzenek el mérőállomást, és a rögzített értékek figyelembe vételével tegyék meg a szükséges intézkedéseket - úgymint az anyagszállítást és az építkezést végző munkagépek szigorú műszaki ellenőrzése, a szállítási útvonalak gondos kiválasztása - a terhelés csökkentése érdekében.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A KHT-ban bemutatásra kerültek a javasolt hatáscsökkentő intézkedések, monitoring javaslatok. A későbbi tervfázisokban ezek a javaslatok részletesen ki lesznek dolgozva.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló levegőtisztaság-védelmi előírások maradéktalan betartásával az építés, anyagárolás és szállítás által generált levegőterhelés jelentős mértékben csökkenthető. A környezetvédelmi engedélyben előírtak szerint az építés ideje alatt levegőminőségi monitoring ponton egy hetes folyamatos szálló por (PM₁₀) koncentráció mérésre kerül sor Dunaharaszti (Máv-Alsó u. 6). A szállításra, a szállítási útvonalakra, valamint a munkagépekre és szállítójárművekre vonatkozóan több előírás is szerepel az engedélyben.

A hulladék - különösen a veszélyes hulladék elhelyezése, kezelése és ártalmatlanítása szintén szigorú előírásokat és azok betartását, ellenőrzését igényli, hiszen széles körben jelent veszélyt a környezetünkre, ha csak a levegő, a víz és a talaj tisztaságára gondolunk. Kérjük, hogy a hatóság e téren is írja elő az intézkedési terv készítését, majd tegye lehetővé annak széles körű megismerését.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Félő, hogy az építkezés hatására visszafordíthatatlanul meg fog változni a felszínborítás, károsodnak és ezáltal csökkennek az itt található élőhelyek, amely a teljes élővilág módosulását fogja okozni. Ennek elkerülése érdekében fontos tehát, hogy kárcsökkentő intézkedési terv benyújtására kötelezzék a beruházót.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A KHT-ban bemutatásra kerültek a javasolt hatáscsökkentő intézkedések, amelyek alkalmazásával minimalizálhatók a hatások.

Szakmai értékelés:

A természetvédelmi hatóság a környezeti hatásvizsgálati dokumentációban szerepeltetett hatáscsökkentő intézkedéseken túl további előírásokat eszközölt a területileg illetékes természetvédelmi kezelő, nemzeti park igazgatóságok bevonásával. Továbbá az egyes tevékenységekre vonatkozóan előírta a természetvédelmi engedélyek beszerzését is, amelyekben meghozott további természetvédelmi szempontú feltételek csökkentik a beruházás kedvezőtlen hatásait.

Szeretnénk hangot adni azon megállapításunknak, hogy érzékenyen érint bennünket a kiváló termőhelyi adottságú erdőterületeink beruházás céljából történő majdani átminősítése is. Ebben a körben említenénk, mint további aggodalmunkat, hogy a bővítés következtében számos területen a földtani közeg hő-, víz-, növényi tápanyagforrása soha többé nem hasznosulhat, hiszen a felső humuszréteget le kell termelni, és a talaj különböző hatású tömörödése miatt annak termőképessége évekre csökkeni fog. Úgy gondoljuk, hogy a fent vázolt negatív hatások elkerülése, vagy orvoslása nem fog megtörténni akkor, ha csak korábbi tapasztalatok vagy vizsgálatok alapján becsült értékek állnak rendelkezésünkre az építési munkálatok által okozott negatív következményekről. Kérjük, hogy e téren is legyen körültekintő a környezetvédelmi hatóság.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A környezetet terhelő egyéb szennyező hatások - mint például a veszélyesnek minősített anyagok szállítása során előforduló vészhelyzet, vagy a kivitelezés, a szállítás során esetlegesen előforduló üzemanyag, kenőolaj elfolyás - megakadályozására rendelkezzen a beruházó havária tervvel, amely legyen alkalmas az azonnali kárelhárítás megkezdésére és elvégzésére. Szeretnénk pontosan ismerni a MÁV erre kijelölt külön szervezetét, szeretnénk megismerni e szerv feladat- és felelősségi körét, a bejelentést fogadó elérhetőséget.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kárelhárítással és haváriával kapcsolatos feladatokat üzemeltetési és kivitelezési időszakra kell meghatározni. Üzemeltetés alatt a MÁV Zrt. saját vegyianyagelhárító szervezetet üzemeltet Magyarország egész területén, amely azonnali beavatkozást tud biztosítani havária esetén. A riasztást a főüzemirányítók indítják el. Kivitelezés alatt viszont a vállalkozónak kell megoldania teljes felelősséggel a havária kezelését, tehát a vállalkozónak a kivitelezés teljes idejére havária tervet kell készítenie.

Szakmai értékelés:

Az üzemi kárelhárítási tervre vonatkozó jogszabályi követelményeket a környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet rögzíti. A forgalomba helyezési kérelem benyújtásakor a vasúti szakasz üzemeltetőjének a környezetvédelmi hatóság által elfogadott üzemi kárelhárítási tervvel kell rendelkeznie. Erre vonatkozó előírás szerepel az engedélyben.

Kérjük, hogy a tervezés során fordítsanak különös figyelmet arra is, hogy a felépítmények, az állomások, a megállóhelyek felújítását, valamint az új parkolók és útfelületek megépítését követően több lesz a burkolt felület. Mindez azt fogja eredményezni, hogy meg fog növekedni a pálya vízgyűjtő területén összegyülekező víz mennyisége. Ezáltal kérdés, hogy alkalmas lesz-e a rendszer a csapadékvíz-többlet befogadására, amelyet csak a pontos vízvezetési terv birtokában fogunk tudni megállapítani.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vonatkozó jogszabályok figyelembevételével kerül megtervezésre a vonatkozó szakterv.

A belvíz-veszélyeztetettség tekintettel a beruházónak már az építés szakaszában gondoskodnia kell a megfelelő vízátervező képesség fenntartásáról.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vonatkozó jogszabályok figyelembevételével kerül megtervezésre a vonatkozó szakterv.

Fordítson különös figyelmet a beruházó a közművezetékek cseréjére, korszerűsítésére.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Tervezési fázisban meglévő közművek elhelyezésére vonatkozóan szabványossági vizsgálatot a szakági tervezők elvégzik, az üzemeltetők pedig adatszolgáltatás és tájékoztatást adnak a vezetékek állapotáról. Ezen adatok együttese alapján dől el az adott közmű vezeték kiváltása vagy védelembe helyezése, amely a projekt által okozott beavatkozás szerinti mértékben jogszabályokban előírtaknak megfelelően megtörténni.

Észrevétel 11.:

A tervezett vasútvonalbővítés nem érint helyi környezet- és természetvédelem alatt álló területet.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

HÉSZ szerint az „Ásványi nyersanyag tekintetében megkutató terület” határvonala a vasútvonal jelenlegi területével érintkezik a vasútterülettől nyugatra, a vasútterület és a hozzá keleten csatlakozó terület a megkutató terület 300 m-es védőterület határán belülre esik.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

017/2 hrsz-ú, 40 ha kiterjedésű, természetes állapotú, összefüggő gyepvegetációt, továbbá a volt Erőspusztai Tangazdaságtól délkeletre fekvő két értékes vizes élőhelyet az ingatlan nyilvántartásban 034/25 hrsz., tulajdonosa Dunavarsány Város Önkormányzata, illetve a 034/7 hrsz., tulajdonosa a Magyar Állam – Képviselő-testület védetté nyilvánította.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A KHT összeállítása során részletes élővilágvédelmi felmérésre került sor. Az említett védett területekre nem gyakorol érdemi hatást a fejlesztés.

Szakmai értékelés:

A felsorolt helyi védett természeti területeket nem érinti a beruházás, azonban az esetleges igénybe vétel megelőzése érdekében természetvédelmi szempontú előírásokat tett a hatóság.

017/2 hrsz-ú természetvédelmi terület a tervezett Budapest-Belgrád vasútvonaltól kb. 800 méterre, a 034/24 hrsz-ú természetvédelmi terület kb. 600 méterre található. A 017/2 hrsz-ú terület a helyi természetvédelmi védettségén kívül része az ökológiai folyosó területének is.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A HÉSZ és a településkép védelméről szóló 21/2017. (XII. 12.) önkormányzati rendelet a településkép védelméről az alábbiakat tartalmazza:

- a 696/16 hrsz.-ú vasúti ingatlanon, Vasút sor 1 Dunavarsány Vasútállomás épülete, valamint előtte és a P+R mellett meglevő fák helyi védelem alatt állnak,*
- a 969/34 hrsz.-ú ingatlanon, Szent István park, helyi védett szobrok, emlékek vannak, Boldog Gizella és Szent Imre szoborcsoport, valamint Szent István emlékkő*
- a 969/23 hrsz.-ú ingatlanon, Homok u. 3., MÁV 17/a számú, un. Cserna őrház*
- a 969/27 és a 969/31 hrsz.-ú ingatlanokon nem helyi védett, de régi vasúti épületek vannak, melyek megtartandók*

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Szakmai értékelés:

A Dunavarsány Város Önkormányzata Képviselő-testületének a településkép védelméről szóló 21/2017. (XII. 12.) sz. önkormányzati rendeletének 3. sz. mellékletében kerültek felsorolásra a fentiek, mint a településképi szempontból jelentős helyi védett természeti értékek. Ezen értékek nem azonosak a helyi jelentőségű védett természeti területek, emlékek körével, amelyeket ugyanezen önkormányzati rendelet 1. sz. függeléke nevesít. A felsorolt érintettség tekintetében az esetlegesen szükséges későbbi engedélyekről és feltételekről a nevesített önkormányzati rendelet rendelkezik.

A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció alapján a vasútfejlesztés várhatóan jelentős módosítást tesz szükségessé Dunavarsány településrendezési eszközeiben

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A HÉSZ 15. S-a és a 24. (3) bekezdése alapján „A zaj- és rezgésvédelem érdekében zajt kibocsátó, vagy rezgést okozó létesítmény csak abban az esetben építhető, illetve üzemeltethető ha az általa okozott zaj,

vagy rezgés mértéke az előírt határértékeket nem haladja meg, a közlekedésből származó zaj, vagy rezgés mértéke az előírt határértékeket nem haladhatja meg. A közművek műtárgyainak és építményeinek elhelyezésekor figyelemmel kell lenni a) településképi megjelenésre, b) környezetvédelmi szempontokra (zaj, rezgés, szag), c) a közműhálózatokhoz való hozzáférhetőségre.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A tervezett vasútvonal Dunavarsány településközponti részét érinti (oktatási, nevelési intézmény, kulturális intézmény, egyéb közintézmények, lakóépületek), a jelenlegi zaj- és rezgésterhelés pedig már most meghaladja a megengedett 55 db értéket. Az építés alatti időszakban ezen érték megkétszereződik, elérheti a 115 dB nagyságot, illetve a megvalósulást követően sem csökken 55 dB alá.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Zaj és rezgésvédelem tervezésére a jogszabályi követelményeknek megfelelően került sor. Kiviteli terv szinten az építkezési fázisok és szállítási kapacitások pontos ismeretében az építési zajvédelmi terv tartalmazni fogja a szükséges intézkedési megoldásokat.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Megállapításra került továbbá, hogy éjszakánként 39 db tehervonat halad át, mely zaj- és rezgés terhelés szempontjából a legkritikusabb, elsősorban a 175 m távolságon belül elhelyezkedő ingatlanok tekintetében, tehát Dunavarsány településközpontját érintően is. E terhelés megengedett szint alá csökkentése követően elengedhetetlen Dunavarsány szempontjából.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Zaj és rezgésvédelem tervezésére a jogszabályi követelményeknek megfelelően került sor. Kiviteli terv szinten az építkezési fázisok és szállítási kapacitások pontos ismeretében az építési zajvédelmi terv tartalmazni fogja a szükséges intézkedési megoldásokat.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A kivitelezés megkezdése előtt kötelező környezetvédelmi hatásvizsgálatot készítésekor kérjük vegyék figyelembe azt a tényt, hogy a Dunavarsány közigazgatási területén átmenő vasútvonal 50 %-a a település középső, sűrűn lakott részét érinti, tehát az ideiglenes zajvédő falak felállításán kívül kérjük a szükséges egyeztetéseket a helyi közutakat kezelő Önkormányzattal az érintett útszakaszok építés alatti forgalomtechnikai tervének egyeztetése céljából.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Kiviteli terv szinten az építkezési fázisok és szállítási kapacitások pontos ismeretében az építési zajvédelmi terv tartalmazni fogja a szükséges intézkedési megoldásokat a jogszabályoknak megfelelően.

Felhívjuk szíves figyelmüket arra, az építés alatt az éjszakai munkavégzést, a lakott területrészen áthaladó vasútvonal tekintetében tiltsák meg. Ezzel egyidejűleg nem értünk egyet a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) kormányrendelet 13. §-ában foglalt kivitelezés alatti zaj és rezgésterhelés betartásának felmentése alól, tekintettel arra, hogy a közúti közlekedési területünkön áthaladó vasútvonal 50 %-a lakott területet érint.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Kiviteli terv szinten az építkezési fázisok és szállítási kapacitások pontos ismeretében az építési zajvédelmi terv tartalmazni fogja a szükséges intézkedési megoldásokat a jogszabályoknak megfelelően.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A kivitelezés idejére vonatkozó zajterhelési határérték túllépéséhez az engedélyesnek kérelmet kell az illetékes környezetvédelmi hatósághoz benyújtania. A környezetvédelmi hatóság a kérelmet a pontos műszaki paraméterek, zajkibocsátási értékek ismeretében bírálja el. A környezetvédelmi hatóság engedélyezi a zajterhelési határérték túllépést vagy elutasítja a kérelmet.

A közúti szállítási tevékenység megszervezésénél kérjük, hogy az építkezésre érkező gépjárművek az 52101. jelű országos közutat és az 51. számú másodrendű főútvonalat, illetve a lakott településrésztől távol eső, külterületi helyrajzi számú földutakat válasszák, mind lerakóhely, mind anyagnyerés, mind hulladékhasznosítás, mind hulladéklerakás és egyéb szállítás tekintetében. Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy településünk dinamikusan fejlődik, a beépítésre szánt területek a vasútvonaltól keletre és nyugatra elhelyezkedő ingatlanokat egyaránt érintik, tehát a vasút kivitelezés közben a lakóépület építés is okoz zajterhelést, a kiadott behajtási engedélyek száma alapján azonban megállapítható, hogy a környezeti hatásvizsgálatban szereplő óránkénti 2-3 tkg/óra terheléstől jóval alacsonyabb, tehát a 2-3 tkg/óra zaj és rezgés terhelés jelentős környezeti kárt okoz, továbbá jelentősen rontja a közutak burkolatának állapotát. A tanulmányban szereplő (107. oldal) építés alatti tehergépkocsi mozgások zajnövelő hatásának nem kimutatható mértéke állásfoglalásunk szerint a településünk lakott részén nem állja meg a helyét, álláspontunk szerint a zajnövelő hatás kimutatható.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Kiviteli terv szinten az építkezési fázisok és szállítási kapacitások pontos ismeretében az építési zajvédelmi terv tartalmazni fogja a szükséges intézkedési megoldásokat a jogszabályoknak megfelelően.

Szakmai értékelés:

A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében kerülnek a zajcsökkentő műszaki megoldások részletes kidolgozásra.

Levegőtisztaság-védelmi előírásként szerepel a környezetvédelmi engedélyben, hogy a szállítási útvonalak megtervezésénél minimumra kell csökkenteni a lakott ingatlanok megközelítését.

Kérjük az állomás környezetében kihelyezett hangszórók esetében fokozottan figyeljenek arra, hogy a hangszórók környezeti terhelést ne okozzanak.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az utastájékoztató rendszerek a MÁV előírásoknak megfelelően kerülnek megtervezésre.

Szakmai értékelés:

Előírás szerint az állomások és megállók utas-tájékoztató rendszerét úgy kell kiépíteni, hogy képes legyen éjszakai hangerőre való átkapcsolásra és a legközelebbi zajtól védendő épületeknél zavaró környezeti zajterhelést ne okozhassanak.

A környezeti hatásvizsgálat 4.2.1.5.2 fejezetben szerepeltetett építési alatti rezgésterhelés a vasútvonal Dunavarsány lakott településrészét jelentősen befolyásolja, ezért kérjük fokozott figyelmet fordítsanak az építési technológia olyan megválasztására, mely az emberi szervezetre gyakorolt hatása nem érezhető és épületek szerkezeteit nem veszélyezteti. Továbbá kérjük, hogy az építés alatti szállítás során a zajvédelemnél már felsorolt főútvonalakat (51. számú másodrendű főút, valamint az 52101. jelű országos közút), illetve a lakott területeken kívüli földutakat válasszák.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Kiviteli terv szinten az építkezési fázisok és szállítási kapacitások pontos ismeretében az építési zajvédelmi terv tartalmazni fogja a szükséges intézkedési megoldásokat a jogszabályoknak megfelelően.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Levegőtisztaság-védelmi előírásként szerepel a környezetvédelmi engedélyben, hogy a szállítási útvonalak megtervezésénél minimumra kell csökkenteni a lakott ingatlanok megközelítését.

Szükségesnek tartjuk a veszélyeztetett épületek folyamatos monitorozását, valamint az építés előtti állagfelmérést a 25 méteren belül elhelyezkedő épületek tekintetében, a szerkezeti elváltozások mérésének érdekében.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A későbbi tervfázisokban meghatározásra kerül, hogy milyen állapotfelmérés elvégzése szükséges. A KHT-ban folyamatos monitorozás nem szerepel a javaslatok között.

A környezeti hatástanulmány 139. oldalán található következtetés alapján akár néhány percig is tartó rezgés érzékelési küszöböt meghaladó értékek alakulhatnak ki a nappali 160 km/h, valamint az éjszakai 100 km/h sebességgel haladó szerelvény értékeket figyelembe véve, éjszakai vonatkozásban félórás követéssel, nappali vonatkozásban ennél sűrűbben, ezért kérjük, hogy vizsgálják meg a rugalmas sínágyazat beépítésén kívül azt a lehetőséget, hogy Dunavarsány lakott részén áthaladáskor a sebeség határokat jelentősen lecsökkentik.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A zaj és rezgésvédelmi intézkedések a maximális tervezési sebességek és a megnövekedett távlati vasúti forgalom kalkulálásával lettek meghatározva. A javasolt intézkedések hatására a határértékek teljesülése mindenhol meg fog felelni a jogszabályban előírtaknak.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A zajvédelem kialakításánál nem találtunk utalást a 696/16 hrsz.-ú vasúti ingatlanon, a Vasút sor 1., szám alatt lévő Dunavarsány Vasútállomás épületének, a mellette lévő utasellátó épület, valamint az előtte álló fák nyomvonalal érintettségéről, azok további sorsáról, mivel a bontásra kerülő építményekről szóló listában nem került felsorolásra egyik épület sem, kérjük szíves tájékoztatásukat.

Továbbá a zajvédelem történő fejezetben bemutatásra kerül, hogy azokon a helyszíneken, ahol a zajvédő falak emelése nem lehetséges, ott passzív védelem kerül kialakításra, felsorolva az ellátandó ingatlanok helyrajzi számát.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az észrevétel vélhetően a 969/16 hrsz-ú ingatlanra vonatkozik, ami MÁV területen található épület, nem tekintjük védendő épületnek, mivel közlekedési területen helyezkedik el. Ahol zajárnyékoló fal építése nem lehetséges, ott passzív védelem lesz megvalósítva.

Azonban a Dunavarsány 17 helyrajzi számú helyi közút (a lenti szabályozási tervlap kivágaton kék színű vonallal bekeretézve) vasútvonal melletti szakasza közel helyezkedik el, az út keskeny, annak elbontása, illetőleg közúti funkciójának megszüntetése nem került bemutatásra.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Tervezés jelen állása szerint az út funkciójában megtartásra kerül.

A levegőszennyezésről szóló fejezet 163. oldalán leírtakban szereplő viszonylag alacsony forgalmú közúti szállítási fogalom Dunavarsány esetében nem fedi a valóságot, mivel az országos közúti hálózat részét képező 52101. jelű országos közút és a Halász Lajosné utca, valamint a Vasút sor elnevezésű utcák kötik össze Dunavarsány és Délegyháza településeket, aminek személy- és tehergépjármű forgalma jelentős, tekintettel arra, hogy mindkét település dinamikusan fejlődik. A napi 3 tdk/óra tehergépkocsi forgalom habár számítások alapján nem terheli meg 20 %-al a gépjármű forgalmat, azonban az utak állapotára és a levegő szennyezettségére jelentős hatással lehet. Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy a tervezéskor vegyék figyelembe, az általunk fentebb leírtakat, miszerint a helyi közutakon történő szállításokat a lakott területrészek esetén kerülendőnek tartjuk, javasoljuk az 52101. jelű országos közutat használni.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Ahogy a KHT-ban is szerepel a 2-3 tdk/óra szállítás levegőterhelése elhanyagolható mértékű. A javasolt védelmi intézkedések fejezetben megfogalmazásra került, hogy a szállítási útvonalakat amennyire lehetséges a lakott területek elkerülésével kell kijelölni, mely Dunavarsányra is értendő.

Szakmai értékelés:

Levegőtisztaság-védelmi előírásként szerepel a környezetvédelmi engedélyben, hogy a szállítási útvonalak megtervezésénél minimumra kell csökkenteni a lakott ingatlanok megközelítését.

A szállítási útvonalakra, valamint a deponálási területekre vonatkozó előírások biztosítják a szállítási útvonalak hosszának minimalizálását.

Az építés alatti porszennyezés csökkentésére kérjük a védelmi intézkedések megtételét az építkezés ideje alatt, valamint kérjük a megfelelő monitorméréseket folyamatosan elvégezni, nem csak az építés ideje alatt, hanem az üzemeltetési időszakban is.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az építés alatti porszennyezés csökkentésére vonatkozó védelmi intézkedéseket a KHT tartalmazza (4.3.8 fejezet). Dunavarsány esetében dízelvontatás nem várható, melyből következik, hogy a vasút üzemelése levegőterhelést nem okoz, így üzemelés alatt monitoring vizsgálat folytatása nem indokolt. Dunavarsányban 10 férőhelyes parkoló létesül, melytől a legközelebbi védendő épület 20 m távolságban helyezkedik el. Az alacsony férőhelyszámú parkoló üzemelésére vonatkozó modellszámítása során megállapításra került, hogy annak levegőterhelő hatása elhanyagolható mértékű már a legközelebbi védendő épület távolságában is, így üzemelés alatti monitoring vizsgálatot itt sem tartjuk indokoltnak elvégezni.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló levegőtisztaság-védelmi előírások maradéktalan betartásával az építés, anyagárolás és szállítás által generált levegőterhelés jelentős mértékben csökkenthető. A környezetvédelmi engedélyben előírtak szerint az

építés ideje alatt 2 db levegőminőségi monitoring ponton egy-egy hetes folyamatos szálló por (PM₁₀) koncentráció mérésre kerül sor Dunavarsányon (Épres u. 3., Vasút sor 18.). A települést érintő szakaszon a villamosított vasúti közlekedés – a dokumentációban foglaltak alapján – nem indokolja a levegőterheltségi szintre vonatkozó monitoring méréseket az üzemeltetés során.

Kérjük fordítsanak fokozott figyelmet a kiviteli tervek készítésekor a hulladékgazdálkodási terv elkészítésére, a hulladékok elkülönítésére, a települési hulladéktól történő megkülönböztethető elkülönítésre.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Maradéktalanul betartásra kerülnek majd a jogszabályban és a környezetvédelmi engedélyben előírtak.

A bontott, használt anyagok elszállítása és tulajdonjogának átruházása és értékesítése során kérjük fokozottan figyeljenek arra, hogy ezen anyagok tárolására csak az építési területet vegyék igénybe, továbbá a veszélyes anyagok esetében gondoskodjanak a környezeti károk elkerülése érdekében a minél hamarabbi elszállításról, amennyiben az építési területen belül mobil hulladékfeldolgozás történik, úgy kérjük, hogy annak környezetében végezzenek rendszeresen monitorozást. Kérjük az építési munkaterület szennyezés-mentesen tartását.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Maradéktalanul betartásra kerülnek majd a jogszabályban és a környezetvédelmi engedélyben előírtak.

Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy a környezeti hatástanulmány 181-182. oldalán szereplő hulladékképződés várható területi eloszlását mutató táblázatból Dunavarsány állomás adatai hiányoznak. Kérjük ennek pótlását és bemutatását!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A hivatkozott táblázatban megadott hulladékmennyiségek nemcsak az egyes állomásokon/megállóhelyeken keletkező hulladékokat, hanem az állomásközők hulladékait is tartalmazzák. Így Taksony állomás hulladékadatai Taksony állomás, valamint a Taksony - Délegyháza állomásközőben keletkező hulladékok (beleértve Dunavarsány állomás fejlesztése során keletkező hulladékok) becsült mennyiségeit is tartalmazza.

Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy a környezeti hatástanulmány 189. oldalán található napi munkavégzés során keletkező hulladékmennyiségről szóló táblázatban nem szerepel Dunavarsány, kérjük ennek pótlását és bemutatását.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Dunavarsányban megállóhely létesül, állandó személyzet nélkül, ezért nem került feltüntetésre a napi munkavégzés során keletkező hulladékmennyiségeket összefoglaló táblázatban.

Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy a környezeti hatástanulmány 372. oldalán kezdődő tervezési szakaszokat érintő talajrétegek bemutatása között Dunavarsány nem szerepel, kérjük ennek pótlását és bemutatását!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az előzetes talajvizsgálati jelentés Dunavarsány megállóhelyre nem tartalmaz külön adatot, csak Taksony (kiz.) - Délegyháza (kiz.) szakaszra, amely azonban magában foglalja Dunavarsányt is.

Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy a környezeti hatástanulmány 383. oldalán kezdődő tervezési szakaszokat érintő talajvizsgálati jelentések alapján elkészült talajvízszint vizsgálati eredmények bemutatása között Dunavarsány nem szerepel, kérjük ennek pótlását és bemutatását!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az előzetes talajvizsgálati jelentés Dunavarsány megállóhelyre nem tartalmaz külön adatot, csak Taksony (kiz.) - Délegyháza (kiz.) szakaszra, amely azonban magában foglalja Dunavarsányt is.

A vasútvonal fejlesztésével érintett Dunavarsány és Délegyháza lakossága folyamatosan növekszik - lakosságszám növekedése a 2018. évben Dunavarsány tekintetében 3%, Délegyháza tekintetében 9 % ezzel együtt a jármű és gyalogos forgalom, és a vasúti átjárókon áthaladó forgalom is. Ezen megemelkedett és folyamatosan növekvő forgalom mellett a sorompó gyakoribb zárva tartási ideje alatt, különös tekintettel a reggeli és délutáni órákra a jelenlegi torlódás fokozódik, mely az itt élők, az itt közlekedők életét megnehezíti, számos balesetveszélyes helyzet kialakulásához vezethet. Ennek a vizsgálatát és a torlódást nem eredményező technikai-műszaki megoldások kidolgozását kérjük a beruházás tervezési szakaszában.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Tenderben meghatározott műszaki tartalom a hatályos jogszabályi előírásokban megfogalmazott követelményeket kielégíti. A forgalomtechnikai megoldások lehetőségeinek vizsgálatára sor kerül a későbbi tervfázisban.

A kisvarsányi településrész Dunavarsány Város infrastrukturális településközpontja, melyet a vasútvonal két részre tagol. A nyugati részen helyezkedik el a települési egészségház, a városi lakosság nagy része e településrészen él. Az itt található Nyugati-lakópark jelenleg is folyamatosan épül (2019. december 31 -ig 32 db lakóingatlan kerül átadásra), nem beszélve a jövőbeni fejlődést lehetővé tevő, Helyi építési szabályzattal rendelkező több, mint 42 ha nagyságú fejlesztési területünkről. (Ezen a területen tervezés alatt áll egy 4 csoportszobás bölcsődei intézmény.). A kisvarsányi településrész vasútvonaltól keletre elhelyezkedő részén találhatóak a közintézmények, közösségi közlekedési csomópontok, megállóhelyek, szolgáltatási helyek, köztük a város iskolai és óvodai intézményei. A kisvarsányi településrész keleti részében az elmúlt két évben végzett teljes közmű rekonstrukció és új közművek építése az Epres utca és térségében további területek beépítését tették lehetővé. Az itt megvalósuló folyamatos beruházások Dunavarsány Város jelentős lakosságszám növekedését eredményezik.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Az ide költöző, az itt lakó és a Délegyháza településről érkező lakosok az 51. számú másodrendű főutat a településrész keleti feléről a jelenleg meglévő két szintbeli vasúti kereszteződésen keresztül közelítik meg. A dokumentáció szerinti vasúti forgalom megnövekedése miatt a már fent említett jelentős torlódásokra lehet számítani a vasúti átjárókban, illetőleg az áthaladási idő megnövekedése a tűzoltók, mentők, rendőrök kivonulási idejét negatívan befolyásolja. Ennek megelőzése érdekében javasoljuk a tervezési fázisban, hogy a forgalmat aluljáró vagy felüljáró vagy elkerülő út megépítésével vezessék le a kisvarsányi településközponttól és ne szintbeli keresztezésekben gondolkodjanak.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tender alapján nem képezi a projekt részét alul/felüljárók építése a településen. A Tenderben meghatározott műszaki tartalom a hatályos jogszabályi előírásokban megfogalmazott követelményeket kielégíti.

A kapacitás-számításoknál kérjük figyelembe venni, hogy mindkét, lakott településrészen elhelyezkedő átjáró esetében elengedhetetlen a gyalogos, akadálymentes és kerékpáros átjáró megépítése. Továbbá információt kérnénk arról, hogy milyen menetrendi struktúra kerül majd kialakításra, hiszen ez jelentősen meghatározza a településre nehezedő forgalmi, zaj és egyéb káros környezeti hatásokat.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tender alapján a település belterületi részén található átjáróknál (Szabadkai út és Vasút sor) akadálymentes gyalogos átvezetés is épül. A KHT-ban bemutatásra kerültek a vasúti forgalmi adatok. Áthaladó vonatok tekintetében naponta kb. 46 db személyszállító és 75 db tehervonat közlekedésével kell számolni távlatban. Dunavarsány budapesti személyszállítása ezzel együtt ugrásszerűen javulni fog, a megállóhelyen a nap nagy részében várhatóan óránként és irányonként 4 db személyvonat fog megállni, azaz negyedóránként fog jönni mindkét irányban egy vonat.

Tekintettel arra, hogy a vasútvonal a város központján keresztül halad, így annak bővítése, két párhuzamosan egymás mellett haladó sínrel történő átépítése jelentős helyigénnyel rendelkezik, kérjük azon ingatlanok, köztük közterületek, utcák megjelölését, melyeket a fejlesztés kisajátítással vagy a védőtávolság meghatározásával érint. A település központjában helyezkedik el a vasúti megállóhely és a 2015. évben kiépített P+R parkoló, melyek átalakításáról, a vasútvonal fejlesztésével történő érintettségéről kérnénk információt.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az érintett ingatlanok felsorolása megtalálható a KHT-ban. A projekt során 10+20 férőhelyes P+R és B+R parkoló kialakítása tervezett (a jelenleg meglévők mellett).

A lakott településrészen áthaladó vonatszerelvények sebessége, a járatok száma a korszerűsítésnek köszönhetően feltehetően jelentősen megnövekszik. Ennek következménye a zajhatás növekedése, melynek mérséklésére tett intézkedések mind településképi, mind a mindennapi éllhetőség miatt kulcsfontosságú kérdés. Kérjük szíves tájékoztatásukat arról, hogy a vasútfejlesztéssel érintett lakott településrészen a zajhatás mérséklésére tett intézkedések között milyen lehetőségek szerepelnek. Amennyiben zajvédő fal építésére kerül sor szeretnék információt kapni arról, hogy az a lakott településrészen hol helyezkedik el, hány méter hosszban, milyen magasságban, milyen anyagból épül fel.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zajvédelmi intézkedéseket (zajárnyékoló falak szelvényeit, hosszát és magasságát) a hatályos jogszabályoknak megfelelően.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Az átjáróink közül, a megállóhely közelében lévő lámpával és sorompóval ellátott vasúti átkelőhelyen került kialakításra a gyalogos, akadálymentes és kerékpáros forgalom átvezetése. Ezért továbbra is elengedhetetlen a vasútfejlesztés során a vasút alatt vagy felett történő gyalogos, akadálymentes és kerékpáros átkelés biztosítása.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tender alapján nem képezi a projekt részét alul/felüljárók építése a településen. A Tenderben meghatározott műszaki tartalom a hatályos jogszabályi előírásokban megfogalmazott követelményeket kielégíti.

Településünk megfelelőnek tartaná az átkelő délebbre történő áthelyezését is, gyalogos, akadálymentes és kerékpáros átkelő kialakításával, melynek helyigénye így könnyebben biztosítható lenne, a P+R parkolótól Délegyháza irányában délre, de a közigazgatási határon belül történő elhelyezéssel, mely a megállóhely megközelítését is optimálisan lehetővé tenné, de ezen kívül a városon átmenő jármű forgalmat a városközpont irányából elterelné. Ezzel egyidejűleg egy új útszakasz építése is szükségessé válik, mely a forgalmat az 51. számú másodrendű főútvonal és M0 autópályára felé vezeti.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tender alapján nem képezi a projekt részét új átjáró és új útszakasz építése. A meglévő szintbeni átjárók helyben átépülnek. A Tenderben meghatározott műszaki tartalom a hatályos jogszabályi előírásokban megfogalmazott követelményeket kielégíti.

A település Szabadkai utca - Bajcsy-Zsilinszky utca - Vasút sor kereszteződésében lévő, lámpával biztosított vasúti átkelőhelye ugyanolyan jelentős szerepet tölt be, mint a sorompóval ellátott átjáró, hiszen az iskolai és óvodai intézményeket, valamint a közösségi közlekedési megállóhelyeket ezen a

csomóponton keresztül közelíti meg a lakosság nyugatról, észak-nyugatról érkező, jelentős hányada, ugyanakkor biztosítja az Egészségház megközelítését is. Ezen átkelőhely a kulcsa annak, hogy a város közlekedése ne bémúljon meg, élhetősége biztosítva legyen, hiszen a keletkező forgalmat elosztja, kiegyenlíti. Az átkelő átépítésénél a gyalogos, akadálymentes és kerékpáros átvezetés kialakítása mellett jelentőséggel bír a közúti kanyarodó sávok megfelelő kialakítása, ehhez a jelenlegi útburkolat szélesítése, a közúti gyalogos átkelők kialakítása, továbbá az ezen a szakaszon áthaladó szennyvíz nyomóvezeték átépítése.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tender alapján az átjáróban akadálymentes gyalogos átvezetés is épül. Forgalomtechnikai eszközökkel biztosítjuk az átjáró biztonságos üzemeltetését. A Tenderben meghatározott műszaki tartalom a hatályos jogszabályi előírásokban megfogalmazott követelményeket kielégíti.

Az északi átjáró jelentős mezőgazdasági célú forgalmat bonyolít, hiszen ezen járművek a település lakott részén fekvő átjárókat tehermentesítik ezen célforgalom alól. Kérjük a mezőgazdasági átjárók dokumentáció szerinti felülvizsgálatánál ennek figyelembe vételét és a mezőgazdasági átjáró megtartását. Tekintettel a kisvársányi településrész Epres utca és térségében feltárt új területeinek fejlődésére, ezen mezőgazdasági átjáró további forgalomnövekedésére kell számítani.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az átjáró megtartásra kerül és szabványos kialakítással helyben átépül.

A tervezésnél továbbá kérjük figyelembe venni az átjárók biztonságos megközelítéséhez szükséges járdák és gyalogos átjárók megépítését és MÁV hozzájárulással rendelkező, folyamatban lévő, jogerős építési engedéllyel rendelkező kerékpárút építése és Petőfi park építése beruházásainkat.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A gyalogos átjáró megépül, amit csatlakoztatunk a meglévő járdákhoz.

Észrevétel 12.:

A fejlesztés a Taksony Nagyközség településszerkezeti tervével, valamint a hatályos helyi építési szabályzattal nincs teljes összhangban, de a település további fejlesztési terveivel nem ellentétes.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Szakmai értékelés:

Az eljáró környezetvédelmi hatóság a nyilatkozatot figyelembe véve a határozat rendelkező részében előírta Taksony Nagyközség vonatkozásában a település rendezési eszközökkel való összhang megteremtését – a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházásra tekintettel – a tervezett beruházással kapcsolatos kivitelezési tevékenység megkezdéséig.

A létesítmény a helyi természetvédelmi követelményeknek nem felel meg, mert a beruházás régészeti lelőhelyet érint.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A beruházáshoz készített Előzetes Régészeti Dokumentáció (ERD) I. fázisa (Izd. a KHT mellékleteként csatolt dokumentációt) során vizsgálatra kerültek a tervezett beruházás által érintett régészeti lelőhelyek (beleértve a Taksony település területén érintett lelőhelyek is). Az ERD a tervezett beruházás földmunkái által érintett területen nem azonosított olyan helyben megtartandó örökségi elemeket, amelyeket a földmunkával el kell kerülni. A kivitelezés előtt készül el az ERD II. fázisa a próbafeltárások alapján, melyben meghatározásra kerülnek az örökségi elemek védelme érdekében szükséges további intézkedések.

Szakmai értékelés:

Az észrevétel tévesen helyi természetvédelmi követelményként kezeli az örökségvédelmi hatóság hatáskörébe tartozó régészeti lelőhelyet. A hatáskörrel és illetékességgel rendelkező örökségvédelmi hatóság szakkérdésében adott nyilatkozatát tartalmazza a határozat rendelkező része, amelyben az engedélyezést kizáró ok nem merült fel. Az örökségvédelmi érintettség nem természetvédelmi kizáró ok.

Észrevétel 13.:

Délegyháza Község Önkormányzat jelenleg nem rendelkezik hatályos helyi környezet- és természetvédelmi rendelettel, azonban a község helyi építési szabályzatáról szóló 16/2005. (IX.3.) önkormányzati rendelet V. fejezetében lévő értékvédelmi, valamint a VI. fejezetében szereplő környezetvédelmi előírásokat az engedélyes köteles betartani. A község településszerkezeti tervéről szóló 208/2005. (XI.1.) számú képviselő-testületi határozat 5.2.2. pontja alapján Délegyháza Község területén sem védett természeti, sem természeti terület nem található, nem érinti Natura 2000 hálózat és az OTTrT által lehatárolt országos ökológiai hálózat sem. A tervezett tevékenység, és az az alapján megvalósuló létesítmény nem érinti, és nincs hatással sem a község helyi építési szabályzatáról szóló 16/2005. (IX.3.) önkormányzati rendelet 45. - 46. §-ban, sem az építészeti örökség helyi védelmének szabályozásáról szóló 9/1999. (X.22.) számú önkormányzati rendeletben szabályozott helyi védettségű természeti területekre és értékekre, így helyi környezeti- és természetvédelmi szempontból a tervezett beruházással kapcsolatban kifogást nem emelek.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet I. § (6b) pontja alapján tájékoztatom, hogy a tervezett beruházással érintett délegyházi ingatlanok – a község helyi építési szabályzatáról szóló 16/2005. (IX.3.) önkormányzati rendelet alapján – az alábbi besorolásúak:

- *Délegyháza 02/1 hrsz egy része, 02/2, 03 és 04/1 hrsz – „V” jelű „vízgazdálkodási övezet (a vízbázisok, a vízfelületek meder és part területe)”*
- *Délegyháza 02/1 hrsz egy része – „Gip-4” jelű „ipari gazdasági építési övezet (a kavicsosztályozó és cementrelé területe)”*
- *Délegyháza 0112/4, 0118/1 és 0121/22 hrsz – „Má-f” jelű mezőgazdasági övezet (agrárturizmust szolgáló építmények elhelyezését megengedő, farmgazdálkodási területek)”*
- *Délegyháza 0116/2-3, 0116/6, 0116/11-15, 0116/18-27 és 0116/30 hrsz – „Má-á” „általános mezőgazdasági övezet (beépítést meg nem engedő általános mezőgazdasági területek)”*
- *Délegyháza 0116/31 és 0137/35 hrsz – „Kb-1” jelű „különleges övezet (a bányák területe)”*
- *Délegyháza 243/14, 245, 275, 276/2 és 277 hrsz – „Lf-1” jelű „lakóövezet (belterületi falusias lakóterületek)”*

Fentiek alapján a tervezett beruházás a hivatkozott ingatlanok fenti övezeti besorolással érintett részei tekintetében a településrendezési eszközökkel – a helyi építési szabályzattal nincsenek összhangban.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Szakmai értékelés:

Az eljáró környezetvédelmi hatóság a nyilatkozatot figyelembe véve a határozat rendelkező részében előírta Délegyháza Község vonatkozásában a település rendezési eszközökkel való összhang megteremtését – a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházásra tekintettel – a tervezett beruházással kapcsolatos kivitelezési tevékenység megkezdéséig.

Tájékoztatom továbbá, hogy a tervezett tevékenységgel érintett további délegyházi ingatlanok (Délegyháza 06, 07, 081/2, 0117, 0133/4, 0136, 0137/24-26, 272/1-2, 278, 339, 340 és 1687 hrsz) a község helyi építési szabályzatáról szóló 16/2005. (IX.3.) önkormányzati rendelet alapján „KÖk” és „KÖu” jelű „közlekedési és közműövezet (közúti és vasúti közlekedési területek)” besorolásúak, így a

tervezett tevékenység a megjelölt további ingatlanok tekintetében a településrendezési eszközökkel – a helyi építési szabályzattal összhangban állnak, azzal nem ellentétesek.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A tervezett beruházás kapcsán községünk az alábbi, pontokba szedett szempontok vizsgálatát, és tervbe történő beillesztését szeretné elérni:

3.1 30 férőhelynél nagyobb P+R parkoló, gyalogos átkelőhely és buszöböl kialakítása:

Egy korábbi, „az elővárosi vasútvonalak és vasútállomások fejlesztése” projekt keretében délegyházi vasútállomás a környéken elsőként, 2011. szeptember 16. napján kapott engedélyt 22 db P + R parkoló (és kiszolgáló útja), 2 db autóbusz öböl, valamint a létesítményhez kapcsolódó járda kiépítésére (ügyiratszám: ÚT/212/1/2011.), azonban sajnálatos módon a kivitelezés – a többi környező településsel ellentétben – elmaradt. Meglepődöttségünknek és sajnálatunknak hangot adva a NIF Zrt. válaszából kiderült, hogy közlekedéspolitikai döntés értelmében az 1 parkolóhelyre jutó fajlagos költség maximalizálása miatt maradt el Délegyházán a beruházás (a viszonylag kisszámú parkolóhely - 22 db - létesítésével járó egyéb fejlesztés oly mértékben megdrágította a tervezett beruházást, hogy annak fajlagos költsége mintegy kétszerese volt a maximalizálnak). Fájó döntés volt ez községünknek, hiszen a fajlagos költség maximalizálásának ismeretében a kialakítandó parkolóhelyek számának növelésével (a terv kisebb módosításával, a valós igényekhez való igazításával) a probléma kezelhető lett volna, amennyiben erről Önkormányzatunk időben értesült volna.

Az elmaradt beruházás szükségességének bemutatása érdekében 2016. évben felmérést végeztünk a megvalósult beruházások kihasználtságának tükrében: Délegyháza, Dunavarsány, Taksony és Kiskunlacháza település vasútmegállóhelyein a parkolók kihasználtságáról fotódokumentáció készült, melyet szükség esetén rendelkezésünkre is bocsátunk. A felmérés eredményeképpen elmondható, hogy Dunavarsányon kívül Délegyháza Község Vasúti megállójában mutatkozik a legnagyobb igény a gépjárművek elhelyezését szolgáló P+R parkolóra, az eredetileg tervezett 22 db P + R parkoló még kevésnek is tűnik, hiszen sokan a vasútállomás környékén lévő szabad parkolóhelyeket is kihasználják a P + R parkoló hiányában (így növelve a vasútállomás megközelítését lehetővé tevő biztonságos gyalogos átkelőhely létesítésének szükségességét).

Délegyháza község lakosainak érdekeit szem előtt tartva tisztelettel kérem Önöket, hogy szíveskedjenek megvizsgálni annak lehetőségét, hogy a tervezett beruházás megvalósítása során miként válhatna megvalósíthatóvá a korábban már megtervezettek és engedélyezettettek alapján (jelen pontban leírt és kibővített) 50-60 férőhelyes P+R parkoló fejlesztés.

3.2 Gyalogos átkelőhely biztosítása:

A megvalósítani tervezett vasútfejlesztés eredményeként feltételezem, hogy a vasútvonal községünket érintő szakaszának forgalma jelentősen megnőne. A megnövekedett vasúti forgalom azonban olyan - Önkormányzatunk által önállóan kezelhetetlen - forgalmi helyzetet teremtene településünkön, mely során a Majosi úton élő lakosok ingatlanjainak megközelítése (gyalogosan, illetve kerékpárral) településünk központjából szinte teljesen ellehetetlenülne, de minimum veszélyessé válna. Ugyanez a helyzet állna fenn, amennyiben ingatlanjaiktól a vasútállomást kívánnák megközelíteni. Való igaz, hogy jelen helyzet sem túl kielégítő, hiszen a vasúti közlekedést igénybe vevő lakosok a vasúti megállóba érkezvén a vonatról leszállva kizárólag a gépjárművek közlekedésére alkalmas, járdával és világítással nem ellátott úton, hatalmas kerülővel tudnak csak eljutni a Majosi útra (illetve vissza), mely probléma már a Település Arculati Kézikönyvének elkészítése során megtartott lakossági fórumon is elhangzott, s mely probléma megoldása azóta is várat magára.

Délegyháza község lakosainak érdekeit szem előtt tartva tisztelettel kérem Önöket, hogy a tervezett beruházás megvalósítása során segítsék Önkormányzatunkat a jelenleg fennálló helyzet kezelésében, segítsenek megteremteni a községünkbe látogató utazóközösség, valamint a helyi lakosok - vasútállomás területét érintő - biztonságos közlekedésének feltételeit.

3.3 Gépjárműforgalom zökkenőmentes biztosítása vasúti aluljáró/felüljáró kiépítésének igénye:

A fent (3.2. pontban) leírt probléma ugyanakkor nem csupán a gyalogosan, illetve kerékpárral közlekedőket érintik, hiszen a megvalósítani tervezett vasútfejlesztés eredményeképpen létrejövő jelentős forgalom-növekedés hatással lesz településünk gépjármű-közlekedésére is. Feltételezem, hogy komoly gondot okoz majd a Majosi út felé vezető vasúti átjárón gépjárművel közlekedők megnövekedett várakozási ideje, a feltorlódások miatt kialakuló forgalmi helyzet kezelése/kezelhetősége.

Délegyháza község lakosainak érdekeit szem előtt tartva tisztelettel kérem, hogy szíveskedjenek megvizsgálni, hogy a tervezett beruházás megvalósítása során miként válhatna kezelhetővé a fenti probléma - a vasútállomást és a településközpontot a Majosi úttal közvetlenül összekötő – kétirányú forgalmat lehetővé tevő vasúti felül/aluljáró kialakításával.

Délegyháza Község Önkormányzata természetesen mindennemű segítséget kész és hajlandó a fent (3.1. - 3.3. pontokban) hivatkozott problémák megoldásának érdekében megadni, azonban azt tudni kell, hogy az érintett terület nem önkormányzati ingatlanon helyezkedik el, így elsősorban a terület tulajdonosának, a Magyar Államnak (illetve kezelőjének a MÁV Zrt-nek) egyező álláspontja és egyező elszántsága szükséges a jelen, illetve Önkormányzatunk álláspontja szerint jövőben (a kínai beruházás megvalósulása esetén) kialakuló helyzet minden érintett fél által megnyugtatónak tartott kezeléséhez. További kérdésként fogalmazódott meg Önkormányzatunk részéről a tervezett zajvédő fal pontos helyszínének kijelölés, melyről jelen levelük keltezéséig - amint az egész beruházás Délegyházát érintő szakaszáról - vajmi keveset tudunk, kérnék válaszukban e kérdéskör tisztázását is.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A parkolózámokat az Ajánlatkérési Dokumentáció (tender) tartalmazza, a Tervező feladata a tender szerinti műszaki tartalom megtervezése.

A Majosi úti átjáróban a tender nem tartalmaz gyalogos- és kerékpáros átvezetést. A Majosi út tender szerint szintbeni átjáró marad. A feladatkiírás nem tartalmaz Délegyháza területén külön szintű átvezetéseket.

Délegyháza vasútállomáson az Ajánlatkérési Dokumentációval összhangban a saját célú vasúti pálya csatlakozásokkal kapcsolatban a következő beavatkozásokat tervezzük:

- az állomás végpontján, a vasútvonal bal (keleti) oldalán lévő Újbánya saját célú vasúti pálya bekötését a továbbiakban is tervezzük;
- az állomáson, a vasútvonal jobb oldalán lévő (a tó felé tartó) Homokbánya osztályozó I-II. saját célú vágányok pótlás nélküli bontását tervezzük. A Tenderben meghatározott műszaki tartalom a hatályos jogszabályi előírásokban megfogalmazott követelményeket kielégíti.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A környezeti hatásvizsgálati eljárás során a tervezett projektekkel kapcsolatban pedig az alábbi – a vasútvonalat, illetve annak védőtávolságát feltételezhetően érintő – tervezett beruházásokkal kapcsolatban – azokra vonatkozó hatások körültekintő elbírálása érdekében – az alábbiak szerint tájékoztatom:

1. Délegyháza 0116/30 hrsz - kutyafuttató létesítése

Délegyháza Község Önkormányzat tulajdonában lévő Délegyháza 0116/30 hrsz-ú ingatlan tervezett felhasználási célja kutyafuttató, ahol a település lakói - a felmerült igényüknek megfelelően – kutyasétáltatásra alkalmas lekerített területen élvezhetik kedvencük és egymás társaságát.

2. Délegyháza 040 hrsz tanya - kalandpark létrehozása

Délegyháza Község Önkormányzat többségi tulajdonában lévő Délegyháza 04/2 hrsz-ú ingatlan tervezett felhasználási célja egy, az Önkormányzattal szoros együttműködésben lévő Cseppkő

Gyermekotthon Központ (Reménysziget SE) gyermekei és mások által élvezhető kalandpark (öko-, sportpark és képzési központ) létrehozása és üzemeltetése a gyermekek szabadidejének tartalmas eltöltése és kikapcsolódás céljából.

3. Délegyháza 07 és 340 hrsz folytatása - Dunavarsány - Délegyháza összekötő út

Az összekötő út egy része jelenleg állami tulajdonban van, vagyonkezelési/bérleti jogviszonyban állunk, de szeretnénk saját tulajdonba venni.

4. Délegyháza és 5 hrsz - Helyi Építési Szabályzat módosítása - Településközpont területe

Délegyháza 281/2, 281/3, 281/4 és 281/5 hrsz-ú terület övezeti tervének módosítása folyamatban van, a terület - központi elhelyezkedése miatt - olyan övezeti besorolást kapna, mely lehetővé teszi településünkre látogató, valamint a helyben élő lakosok új településközpontjának szolgáltatásait (szolgáltatóházak, irodák, bevásárló központ, park) igénybe venni.

5. Délegyháza OVI, 014'6 és 10 hrsz (River Water Kft.) - iparvágány, logisztikai központ

A Kft. jelezte, hogy távlati tervei közt szerepei egy új logisztikai központ létrehozása, melynek egyik kiemelt eleme a terület vasúthálózatba történő bevonása, új iparvágány létrehozása.

6. Lasselsberger Kft. - iparvágány

Bányavállalkozó jelenleg is használja és – tájékoztatásuk alapján – a jövőben is használni kívánja a meglévő iparvágányát, melynek megjelölése: „Saját célú vágány Bp – Kelebia (150.számú) vasútvonal 273+94 szelvényénél ágazik el és az LB Bazalt kavicsbánya 2.sz. kitérőjéig vagy mivel csak egy ilyen vágány van „Délegyháza magáncélú vágány”

7. Délegyháza 1715/1,2 és 3 hrsz - autómosó

A tulajdonos a közeljövőben az érintett hrsz-okon egy autómosó szolgáltatást tervez megvalósítani.

8. Délegyháza 1713 hrsz területe lakóövezet

Délegyháza Község Önkormányzata 23/2015. (XI.25.) Önk. rendeletével jóváhagyott szabályozási terve alapján az egész ú.n. „Kamion tavak” területe jelenleg már lakóövezet besorolású, a tulajdonos tájékoztatása alapján a szabályozási tervben foglalt építési telkek kialakítása és beépítése a közeljövőben tervezi.

9. Víz/csatorna beruházás Majosi útra

Délegyháza község az utóbbi időben igen népszerű célja lett az agglomerációs térségbe kiköltözni szándékozók körében, így a közelmúltban újabb és újabb beépítésre szánt területek kijelölésére került sor. Ennek okán a meglévő közművek fejlesztése is időszerűvé vált, ennek egyik jelentős eleme a Majosi út mentén elhelyezkedő beépítésre szánt területek közműhálózattal (jellemzően víz és szennyvízcsatorna) történő ellátása, mely beruházás elvégzését a meglévő vasúthálózat nyomvonalának keresztezésével lehet csak ellátni. Ez ügyben (vasútpálya keresztezése) a közműszolgáltató (DPMV Zrt.) rendelkezik előzetes egyeztetési anyaggal.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Észrevétel 14.:

A tevékenység összhangban van a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással – Kunszentmiklós Város Önkormányzata Képviselő-testületének 2/2019. (II.21.) önkormányzati rendelete a helyi építési szabályoktól – alapján.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A helyi településrendezési eszközöknek való megfelelés érdekében a tervezett fejlesztés megvalósításához várhatóan módosítani szükséges a helyi építési szabályzatot a Környezeti Hatástanulmány további megállapításai alapján:

A Budapest-Belgrád vasútvonal a település közigazgatási területének nyugati szélén fut, jobbra a közigazgatási határ mentén, mely jellemzően egyben a „KÖk” besorolású vasúti terület határa is. Külterületen „Má” mezőgazdasági terület övezetei kísérik a vasúti pályát. A központi belterület a közigazgatási terület nyugati határán fekszik, a vasútvonalra simulva. A központ felé eső oldalon -Lke” kertvárosi lakóterület építési övezet, míg egy rövid szakaszon, a vasút nyugati felén, az 5205 j. országos út két oldalán, „Gksz” gazdasági, kereskedelmi szolgáltató terület övezet kíséri a vasutat. A közigazgatási terület déli részén lévő Bösztör városrész „Z” jelű zöldterülettel közelíti meg a pályát. A központi belterület déli részén, kelet felől jelentős hosszban műemléki terület csatlakozik a vasúthoz.

A keresztaszelvény bővülése és a vonalvezetés korrekciója miatt a pálya területigénye kisebb-nagyobb mértékben érinti, érintheti a szomszédos övezeteket. Északról haladva a két új vágány vonalvezetése ívkorrekció miatt „Má” mezőgazdasági területen áthaladva nyugati irányba kitér a meglévő vasúti területről, majd Tass területén vezet át. Kunszentmiklós-Tass állomás előtt, a kereskedelmi gazdasági területek sarkánál, a vasútvonal visszatér a város vasúti területére, de a városközpont felőli oldalon érinti a szomszédos kertvárosi lakóterületet.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Észrevétel 15.:

A Fővárosi Ásványvíz és Üdítőipari Zrt. és a Magyarüditő Raktározó Kft. 1239 Budapest, Helsinki út 121.sz. alatti gyártelepén feltárt ásványolaj szennyeződés tekintetében folyó kármentesítési eljárás érinti az említett területtől dél-délnyugati irányban található vasúti bevágást.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A későbbi tervfázis során fogjuk egyeztetni az illetékes Kormányhivatallal, hogyan legyen figyelembe véve az említett kármentesítés.

Szakmai értékelés:

A kármentesítési eljárás során, a kármentesítési határozatban foglalt előírások maximális betartása szükséges.

Az eljáró hatóság figyelemmel lesz arra, hogy az érintett területen a tervezett vasúti beavatkozások ne akadályozzák az érvényben lévő kármentesítési határozat előírásainak teljesítését, a feltárt ásványolaj szennyezés ne tevődjön át másik környezeti elemre.

A hatásvizsgálati dokumentáció szerint a zajhatárérték túllépése várható, ezért zajvédelmi intézkedések szükségesek, hogy a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket. A dokumentáció szerinti megvalósulás esetén a határérték túllépése nem feltételezhető.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A beruházás kivitelezése során a keletkező hulladékok jellegüknek megfelelő gyűjtését és elszállítását biztosítani szükséges.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Az építési fázisban a durva földmunkákkal járó porterhelés csökkentése érdekében a munkafázisok során és a területek mentén védelmi intézkedések szükségesek.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló levegőtisztaság-védelmi előírások maradéktalan betartásával az építés, anyagárolás és szállítás által generált levegőterhelés jelentős mértékben csökkenthető.

Észrevétel 16.:

A környezeti hatásvizsgálati eljárásban a környezetvédelmi engedély megadásához, az ipari baleseteknek és katasztrófáknak való kitettségéből eredő várható hatások szakkérdésben: katasztrófavédelmi szempontból az alábbi feltétellel hozzájárulok. A tárgyi Környezeti Hatástanulmány 528. oldalán a 4.15.2 Veszélyes üzemek bemutatása szakaszban lévő „Alsó vagy felső küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek” 221. táblázat pontosítása haladéktalanul szükséges. A tárgyi Környezeti Hatástanulmány 528. oldalán a 4.15.2 Veszélyes üzemek bemutatása szakaszban lévő „Alsó vagy felső küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek” 221. táblázatban Szakhatóságunk illetékességi területén lévő, említett MOL Nyrt. Kiskunhalasi Főgyűjtő 6401 Kiskunhalas, 0782/12 hrsz. alatti telephelye, a Szakhatóság, mint iparbiztonsági hatóság által 2016. augusztus 16-án kiadott 35300/2918-8/2016.ált számú veszélyes tevékenység végzését engedélyező határozat szerint felső küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemnek minősül.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A jelölt üzem besorolását javítjuk.

A kérelem az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettség tekintetében jogszabályt nem sért, a környezetvédelmi engedély megadásához hozzájárultam.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Észrevétel 17.:

A környezetvédelmi engedély megadásához, az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettség szakkérdésével kapcsolatos katasztrófavédelmi szempontból feltételekkel járulok hozzá: A dokumentáció 4.15. fejezetében a 4.15.2 alpontnál vizsgált veszélyes üzemeknél a Budapest XXIII. kerületnél feltüntetett Agro Multisector Kft. (1239 Budapest Ócsai út 1-3, valamint Ócsai út 6. telephelyek) kivezetése a működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek listájából.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Javítjuk, a jelölt üzemet a listából kivezetjük.

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 XXIII. kerületben található Agro Multisector Kft.; Waberer's-Szemerey Logisztika Kft.; Első Vegyi Industria Zrt.; Matriál Vegyipari Zrt. vonatkozásában.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

A veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetektől származó hatótényezők bemutatása arányban áll a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ből származó, a telepítési helyet esetlegesen érintő károsító hatásokkal; így különösen a települési veszélyelhárítási tervben valamint a külső védelmi tervben található tényezők összevetése a veszélyes üzemek hatásterületeivel, valamint az azokban tárolt illetve technológia során alkalmazott veszélyes anyagok hatásaival.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

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.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

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 XXIII. kerületre vonatkozó katasztrófavédelmi osztályba sorolást (II. osztály) érintő tényezőket.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Észrevétel 18.:

Dömsöd nagyközség közigazgatási területén a tervezett vasút nyomvonala nem érint helyi rendelettel kijelölt helyi természet- és környezetvédelmi területet.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Dömsöd hatályos településrendezési eszközei nem tartalmazzák a tervezett vasútfejlesztés nyomvonalát és védőterületét.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Tájékoztatom, hogy Dömsöd településrendezési eszközeinek felülvizsgálata és új településrendezési eszközök készítése jelenleg folyik.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállapítás nem igényel választ.

Észrevétel 19.:

- nem tudom megnyitni, így megtekinteni a nyilvánosan közzétett környezetvédelmi hatástanulmány közérthető összefoglaló 1. és 2. számú mellékletét: összefoglaló térkép és zajvédelem.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az észrevétel megválaszolása nem tartozik a tervező/beruházó kompetenciájába.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmány és annak mellékletei a megadott linken keresztül elérhető és megtekinthető, továbbá az észrevételt tevőt külön levélben is tájékoztatta a környezetvédelmi hatóság a kérelem és mellékletei elektronikus elérhetőségeiről.

- lakóházunk 30 km/h-s pihenő, lakóövezetben van, az átépítendő szakasztól 200 mre, ahol jelenleg 50mFtot is meghaladja egy ingatlan forgalmi értéke, ez hogyan fog változni Önök szerint a megnövekedett zajterhelés illetve az építkezés miatt?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zajvédelmi intézkedéseket. A javasolt zajvédelmi intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket. Távlatban a zajárnyékoló falakkal alacsonyabb lesz a zajterhelés. Építkezés alatt is be kell tartani a zajvédelmi előírásokat. Az ingatlan forgalmi érték változásának megállapítása nem tárgya a környezeti hatástanulmánynak.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

- jelenleg 2 felszíni vasúti átjáró van a közelünkben, a temetőnél, ebből hány marad a tervek szerint?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az átjárók megtartásra kerülnek és szabványos kialakítással helyben átépülnek.

- mi lesz a piaccal?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A piac területét nem érinti a fejlesztés.

- lesz e zajvédő fal a Bezerédi lakópark felé, ahol jelenleg is új házak épülnek, közvetlen a sín mellett?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Igen, lesz zajárnyékoló fal az érintett területen.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

- milyen emberi egészséget károsító hatása várható a megnövekedett éjszakai zajterhelésnek, mely Dunaharasztiiban majdnem 14dB plusz is lehet a jogszabályban előírt határérték felett?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Zajárnyékoló falakkal a jelenlegi zajterheléshez képest kisebb és elviselhetőbb lesz az átépítés utáni zajterhelés mértéke. Az éjszakai zajterhelés így nem lesz egészséget károsító mértékű. A Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zajvédelmi intézkedéseket. A javasolt zajvédelmi intézkedések

alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket. Így Dunaharaszti esetében sem lesz határérték túllépés a zajvédelmi intézkedések alkalmazása esetében.

- a Somogyvári utca milyen szerepet kap az építkezés során, megnyitják e az építési forgalomnak?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A szállítási útvonalak meghatározására későbbi tervfázisban, az organizációs tervben kerül sor (kiviteli tervfázis).

Észrevétel 20.:

A Budapest XXIII. kerületében bontással, kisajátítással vagy funkcióváltással érintett ingatlanok tulajdonosai többnyire idősek, nem rendelkeznek ügyfélkapuval, nem tartozik a mindennapi rutinjaik közé a Facebookon vagy a Soroksári Önkormányzat, a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal illetve a Magyar Közlöny honlapjain közzétett információk átnézése, így csupán a véletlen folytán jutott tudomásunkra, hogy komoly előrelépések történtek az idei évben a fenti beruházás kapcsán. Reméljük, hogy az ügy előrehaladtával folyamatos, hiteles tájékoztatásra és az ügyfélkapuval nem rendelkezők hivatalos postai levelezésre számíthatnak.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Beruházó a jogszabályok szerinti tájékoztatási kötelezettségének eleget tesz.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatásvizsgálati eljárás során a nyilvánosság bevonása, az érintettek tájékoztatása a vonatkozó jogszabályi előírások maradéktalan betartásával történt meg. A határozat indokolása részletesen tartalmazza a jogszabályi helyeket és az ezek alapján elvégzett eljárási cselekményeket.

A Környezeti Hatástanulmány 47. és 142. oldalán megfogalmazott „kisajátítás vagy funkcióváltás” mit rejt magában, ez pontosan mivel jár a tulajdonosokra, lakókra nézve?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A határérték feletti rezgésterheléssel érintett ingatlanok esetében a jelenlegi lakófunkció megszüntetése szükséges. A megvalósítandó intézkedések a későbbi tervfázisban kerülnek meghatározásra. A Beruházó a jogszabályok előírásai szerint jár el.

Miért van az, hogy egy utcában, egymás szomszédságában lévő házak egy részének lebontását, a többi ingatlanok viszont csak a funkcióváltását tervezik?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vágánytengelytől számított 9.0 m-es távolságon belül csak vasútüzemi célt szolgáló épületek lehetnek (vasúti védősáv). Amennyiben a fenti értéknél nagyobb a távolság a vágánytengely és az épület között, de határérték feletti rezgésterhelés várható, akkor kisajátítás vagy funkcióváltás javasolt.

Hány méter a vasúti védősáv, ami meghatározza a bontandó és nem bontandó épületeket? A 185366 helyrajzi számú ingatlan esetében mekkora a mért távolság, ami miatt már a nem bontandó épületek közé tartozik?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Nem vasútüzemi célt szolgáló épületek esetében ez a távolság a vágánytengelytől 9.0 m. A 185366 HRSZ-ú ingatlanon az épület földhivatal szerint nyilvántartott helye és a tervezett vágánytengely között a távolság 14.5 m.

Az említett ingatlan határérték feletti rezgésterhelés miatt kisajátításra vagy funkcióváltásra javasolt ingatlanok között szerepel.

A hatástanulmányból úgy értelmezzük, hogy amennyiben nem lehet a jelenleg lakóingatlanként használt épület rezgésterhelését a határérték alá csökkenteni, az nem alkalmas lakóingatlanként való használatra, csak más funkcióra. Az ingatlan lakóinak tehát máshol kell lakhatást biztosítani ebben az esetben. Kisajátítás nélkül milyen megoldások lehetségesek? Az átminősített házak, ingatlanok lekerülnek-e a neviükről az ingatlan-nyilvántartásban, vagy ezután a számunkra lakás céljára használhatatlan és eladhatatlan ingatlanok után fizethetjük a XXIII kerületi Önkormányzat által kivetett ingatlanadót és a fenntartás egyéb költségeit?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2007 évi CXXIII. Tv. szerint kisajátításnak akkor van helye, ha a közérdekű cél megvalósítása az ingatlanon fennálló tulajdon korlátozásával nem lehetséges. A kisajátítandó ingatlanrészeket, a rendeltetésszerű használatra alkalmatlan területek kisajátításának, kártalanításának szabályait is e törvény rendezi, és a kisajátítási eljárásban a kisajátítási hatóság dönt róla. Amennyiben kisajátítás megtörténik, úgy az ingatlanok tulajdonjoga megváltozik. Az ingatlannal kapcsolatosan felmerülő költségek és kötelezettségek a mindenkorai tulajdonost terhelik.

Mikor lesznek a „későbbi tervfázisok”? Mennyiben változnak majd az engedélyeztetésre benyújtott hatástanulmányban foglaltak? Változhat-e a későbbi tervfázisokban a jelenleg benyújtott tanulmányban bontásra illetve kisajátításra vagy funkcióváltásra javasolt épületek minősítése?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A következő tervfázisok egy éven belül elkészülnek. Az engedélyezési tervektől eltérő minősítés csak hatósági előírás esetén várható.

Az ingatlan kisajátítási értékét (Ft/nm) milyen módon állapítják meg (hirdetőújság, internet, szakértő, stb.)? Hiszen nincs két egyforma ingatlan, Erre a XXIII. kerületi átlag ingatlanár véleményünk szerint nem alkalmas.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Igazságügyi szakértőt rendel ki a kisajátítási hatóság, és a törvényi szempontokat figyelembe vevő igazságügyi szakértői véleményében meghatározott mértékű kártalanításra kerül sor.

Az ingatlanok kisajátítása, funkcióváltása mikorra várható?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kisajátítási munkarészek kézhezvételétől számított 8-10 hónap (értékbecslés + kisajátítás + IANY átvezetés).

A kártalanítás összegére mikorra lehet számítani?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2007 évi CXXIII. Tv. rendelkezik arról, hogy a kártalanítás összegét a véglegessé vált kisajátítási határozat alapján, a véglegessé válástól számított 15 napon belül kell megfizetni.

Milyen határidővel kell kiköltözni? Hetek, hónapok vagy évek kérdése?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2007 évi CXXIII. Tv. Rendelkezik arról, hogy a kisajátított ingatlan birtokba adása a véglegessé vált kisajátítási határozat alapján történik, kisajátítási hatóság a kártalanítás kifizetésétől számított 2 hónapos, építmény nélküli ingatlan esetében legfeljebb 1 hónapos határidőt állapíthat meg. A kisajátítási hatóság ennél hosszabb határidőt is megállapíthat, ha ebben a felek megállapodtak.

A hatástanulmány 4.8.4. fejezete az egészségügyi hatásokról csak az építés és az üzemelés során fellépő környezetterhelés hatásairól számol be, azonban sajnos nem foglalkozik a Magyar Közlönyben a Kormányrendelet megjelenése óta tartó bizonytalanság, félelem, kiszolgáltatottság, stressz hatásával,

ami az érintett ingatlanok többnyire idős, krónikus betegségekben szenvedő lakóinak egészségi állapotát nem jó irányba befolyásolja.

Az utcában nagyon sok az idős ember, de az összefüggést az ingatlanjaik helyzetének bizonytalansága miatt fellépő egészségromlással szinte lehetetlen bizonyítani.

Milyen kártérítést kapunk időnk, energiánk, munkavégzésünk, szervezőmunkánk, egészségünk igénybevételéért, lakhatásunk és életmódunk, életminőségünk megváltoztatásért, a kilátástalanságért, ügyvéd, ingatlanszakértő, stb. igénybevételéért?

Hiszen Önök - akaratunk ellenére - olyan munkák és feladatok elvégzésére kényszerítenek, amire nem lett volna szükség a vasútvonal átépítése nélkül (költözés, lakhatás, Dél-pesti Kórház ellátás igénybevételének megszűnése abban az esetben, ha nem a XXIII. kerületben találunk lakhatásunk megoldására ingatlant). Ezen feladatok jó része olyan, amit számlával nem lehet igazolni: pakolás, költözés, új ingatlan keresés, ott berendezkedés vagy akár több hónapnyi létbizonytalanság, stressz, idegeskedés, egészségromlást

Szándékoznak-e az okozott anyagi, erkölcsi és egészségi károkat is helytállni?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megjegyzésben szereplő hatásokat a környezeti hatástanulmány nem tudja vizsgálni. A Beruházó a jogszabályok előírásai szerint jár el.

A vasúti felsővezetékét 50 Hz és 25 ezer Voltos feszültségre tervezték, az általa keltett elektromágneses terek (elektroszmog) az egészségi állapotot súlyosan befolyásoló és ismert környezeti tényező. A Környezeti Hatástanulmány 4.8.4. „Egészségügyi hatások” fejezete miért nem tér ki és miért nem vizsgálja ezt a fontos tényezőt is, amely a vasútvonal közvetlen közelében élőkre hasonlóan káros élettani hatással van, mint a túlzott mértékű zaj, rezgés vagy levegőszennyezettség, amelyre mérési adatokkal viszont kitér a tanulmány?

Történtenek-e az elektroszmogra vonatkozó mérések az érintett lakóingatlanokban, rendelkeznek-e adatokkal a jelenlegi állapotról, amely viszonyítási alapul szolgálhat a jövőben? E tekintetben lesz-e műszaki szempontból különbség a jelenlegi illetve a beruházással megvalósuló új állapot között? Javulás vagy romlás lesz tapasztalható?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A környezeti hatástanulmány összeállítása során nem került sor elektromágneses terekre vonatkozó mérésekre, nincs erre vonatkozó jogszabályi kötelezettség, illetve nem is tartjuk indokoltnak.

A rezgés-, zaj- és elektromágneses térerősség méréssel kapcsolatos monitoring tevékenységet nem tapasztaltunk ezidáig az ingatlanunkon. Mi ennek az oka? Várható-e?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmányban szerepelnek zaj- és rezgésvédelmi monitoringra vonatkozó javaslatok. A monitoringra kijelölt épületek fel vannak sorolva a KHT-ban. Elektromágneses térerősség mérésére nincs jogszabályi kötelezettség ilyen jellegű beruházás esetében.

A Környezeti Hatástanulmány 97. oldalán úgy értelmezzük, hogy a védőtávolság a 1239 Bp. Vasút u. 9. számnál a felsővezetékétől számítva 25 méter. Véleményünk az, hogy a mi ingatlanunk lakóépülete közelebb van ennél a 25 méteres távolságnál a felsővezetékhez. Kérdésünk, hogy ez nem jelent-e problémát?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 25 m nem a felsővezetékétől értendő, hanem a pálya nyomvonalától, így a felsővezeték valóban közelebb lehet az épülethez. Akusztikai szempontból ez nem releváns.

A Szabóky R. u, páros oldalán lakók mire számíthatnak abban az esetben, amikor a páratlan oldalon a I 85362-185366, hrsz. ingatlanok funkcióváltása bekövetkezik? Ezek milyen funkciót fognak betölteni?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az említett ingatlanok esetében nem jelentkezik határérték feletti terhelés, ami olyan intézkedéseket tesz szükségessé, mint a páratlan oldalon lévő ingatlanok esetében javasolt. Az érintett ingatlanok esetén a Beruházó a jogszabályi előírások szerint jár el.

Maradnak a házak, épületek vagy teljesen átalakul az utcakép a nem bontásra, „csak” funkcióváltásra javasolt ingatlanok helyén is?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A nem bontásra szánt épületek megmaradnak, a funkció váltás a projekt későbbi időpontjában határozható meg.

A bontásra szánt épületek területének felhasználására mit terveznek az építési illetve a megvalósítás utáni szakaszban (felvonulási terület, raktározás, munkagépek, parkolók teherautók részére, stb.)? Ugyanez a kérdés a funkcióváltás alá eső épületeknél is.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az építési tevékenységek helyigényének meghatározására későbbi tervfázisban, az organizációs tervben kerül sor (kiviteli tervfázis). A beruházás részeként a bontási területek rekultiválása megtörténik.

Az építkezés, a házak bontása (185367-185371. hrsz.) előreláthatólag mennyi időt vesz igénybe és mikorra várható?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kisajátítást követően kerülhet sor a házak bontására ennek ütemezése a Projekt ütemterve alapján határozható meg.

A Szabóky R, utcában való közlekedést, a környék forgalmát hogyan befolyásolja a beruházás az építési illetve a megvalósítás utáni szakaszban?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A szállítási útvonalak és a szállítási forgalmak meghatározására későbbi tervfázisban, az organizációs tervben kerül sor (kiviteli tervfázis).

A Tárcsás utcai szintbeni vasúti átjáró a gépkocsi forgalom illetve a gyalogos forgalom számára meddig marad biztosított? A jelenlegi nem csekély mértékű átmenő gépjármű forgalom és a vonatforgalom növekedése hogyan lesz összhangba hozva? Erre miért nem tér ki a hatástanulmány?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az átjáró tender szerint szintbeni marad. A jelenlegi forgalmi rend marad életben, mivel ezzel biztosítható az átjáró megfelelő kiürítése, biztonságos üzemelése. Az állomás és a Vecsés utca között az önkormányzat beruházásában épülő közúti aluljárónak köszönhetően a forgalom egy része várhatóan áthelyeződik, így a Tárcsás utcai átjáróban kisebb forgalom lesz.

A Környezeti Hatástanulmány 3.4. számú melléklet — „Érintett ingatlanok” táblázatban sok helyrajzi szám mellett nem szerepel a tulajdonos neve, csak egy jel található, míg máshol kiírásra került, hogy magántulajdonos. Kérjük a javítását.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az észrevételben említett ingatlanok nagy része magántulajdonban van, művelési áruk pedig "kivett lakóház, udvar" vagy "kivett lakóház, udvar, gazdasági épület.

Milyen jogorvoslati lehetőségek állnak a „kisajátítással vagy funkcióváltással” illetve bontással érintett ingatlantulajdonosok és lakosok rendelkezésére?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kisajátítási határozat bírósági felülvizsgálatát lehet kérni a bíróságtól (peres eljárás).

Észrevétel 21.:

Édesanyám Soroksáron, a 185365 hrsz-ú ingatlanban lakik több mint 50 éve. Rajta kívül a ház másik két tulajdonosa testvérem, és jómagam. A fejlesztési tervről és annak (ránk nézve negatív) következményeiről ismerőstől értesültünk, akinek pedig a Magyar Közlönyből jutott mindez a tudomására. Egyikünk sem kapott hivatalos értesítést arról, hogy a MÁV-nak mi a szándéka a tulajdonunkat képező lakóingatlanl. Édesanyám, aki a mai napig a házban él és a digitális világban nem ismeri ki magát, sem kapott semmilyen írásos tájékoztatást minderről. Hosszas utánajárás után jutott el hozzánk az a környezattanulmány, amely tartalmazza a bontandó és a kisajátításra javasolt ingatlanok listáját helyrajzi szám szerint. Ebből derült ki, hogy a kisajátítandó ingatlanok között szerepel az a lakóház is, amelyben idős édesanyám él.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2007 évi CXXIII. Tv. szerint kisajátításnak akkor van helye, ha a közérdekű cél megvalósítása az ingatlanon fennálló tulajdon korlátozásával nem lehetséges. A kisajátítandó ingatlanrészeket, a rendeltetésszerű használatra alkalmatlan területek kisajátításának, kártalanításának szabályait is e törvény rendezi, és a kisajátítási eljárásban a kisajátítási hatóság dönt róla. Az érintett ingatlan esetében határérték feletti rezgésterhelés várható, ezért kisajátítás vagy funkcióváltás (lakófunkció megszüntetése) javasolt. A megvalósítandó intézkedések a későbbi tervfázisban kerülnek meghatározásra és egyeztetésre.

Információink szerint a Polgármester Úr a vasúti bővítés kapcsán – lakossági kezdeményezésre – felvette a kapcsolatot a MÁV Start Zrt.-vel, ha már a MÁV (vagy a kormány) nem teljesítette a lakosság felé tájékoztatási kötelezettségét. Az első egyeztetés kapcsán számunkra annyi derült ki, hogy a legtöbb ingatlan csak az érintettség okán került bele a listába, a második egyeztetésükön pedig megállapodtak arról, hogy a MÁV Start Zrt, vezetője online meghallgatást fog tartani, amely során megválaszolja a Budapest-Belgrád vasútvonal fejlesztésével kapcsolatban az érintett soroksári lakosságban felmerült és előre megküldött kérdéseket.

A tárgyban egy petíció is készült az Innovációs és Technológiai Minisztérium felé, amit jelenleg közel kétszer annyian írtak alá, mint amennyi aláírás az érvényességhez szükséges lett volna. Ebből is látszik, hogy milyen nagy horderejű és közfelháborodást kiváltó ügyről van szó.

Tudomásunkra jutott továbbá az is, hogy a vasúti bővítés következményeként napi szinten úgy megnőne a vonalon a teherforgalom, ami nemcsak a közelben lévő ingatlanokra és lakóikra, hanem az egész kerület életére hatással lenne a zajterhelés, környezetszennyezés, forgalmi változások miatt.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A környezeti hatástanulmány tartalmazza azokat a hatáscsökkentő intézkedéseket, amelyek alkalmazásával biztosítható, hogy a környezetterhelések határérték alatt maradnak. A javasolt zajvédelmi intézkedések alkalmazása mellett távlatban a jelenlegihez képest alacsonyabb lesz a zajterhelés. Építés közben és átadás után monitoring zajmérések végrehajtására kerül sor a Környezeti Hatástanulmányban kijelölt pontokon, a zajvédelmi intézkedések megfelelésének biztosítása érdekében. A beruházó a jogszabályokban előírtak szerint jár el.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A MÁV Start Zrt. miért nem értesítette mindaddig a bővítésben érintett ingatlanok tulajdonosait hivatalos úton? Miért az interneten elszórt információk alapján kellett arról értesülnünk, hogy édesanyám házát ki akarják sajátítani közérdekből?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2007 évi CXXIII. Tv. szerint kisajátításnak akkor van helye, ha a közérdekű cél megvalósítása az ingatlanon fennálló tulajdon korlátozásával nem lehetséges. A kisajátítandó ingatlanrészeket, a rendeltetésszerű használatra alkalmatlan területek kisajátításának, kártalanításának szabályait is e törvény rendezi, és a kisajátítási eljárásban a kisajátítási hatóság dönt róla. Az érintett ingatlan esetében határérték feletti rezgésterhelés várható, ezért kisajátítás vagy funkcióváltás (lakófunkció megszüntetése) javasolt. A megvalósítandó intézkedések a későbbi tervfázisban kerülnek meghatározásra és egyeztetésre.

A kisajátítás fogalma a MÁV Start Zrt. értelmezésében mit takar? Az a teljes ingatlanra vonatkozik, vagy csak egy részére, értem ez alatt, hogy a telekből akarnak esetleg elvenni, vagy az egész telek a rajta lévő ingatlannal kerülne a MÁV birtokába?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2007 évi CXXIII. Tv. szerint kisajátításnak akkor van helye, ha a közérdekű cél megvalósítása az ingatlanon fennálló tulajdon korlátozásával nem lehetséges. A kisajátítandó ingatlanrészeket, a rendeltetésszerű használatra alkalmatlan területek kisajátításának, kártalanításának szabályait is e törvény rendezi, és a kisajátítási eljárásban a kisajátítási hatóság dönt róla. Az érintett ingatlan esetében határérték feletti rezgésterhelés várható, ezért kisajátítás vagy funkcióváltás (lakófunkció megszüntetése) javasolt. A megvalósítandó intézkedések a későbbi tervfázisban kerülnek meghatározásra és egyeztetésre.

Amennyiben a telekből akarnak elvenni, akkor a lakóingatlan gyakorlatilag lakhatatlanná válna, A 70-es években már mindenféle kártérítés nélkül a MÁV kisajátított egy 3-4 méteres szakaszt a családi házunk kertjéből. A telekhatártól 1,5 méterre van a támfal, amely mögött már most is 6 pár sín fut. Mindenféle további csonkítás az ingatlan teljes elértéktelepedéséhez vezetne, állaga leromlana, élehetlenné válna a zaj- és rezgésterhelés miatt. A környezettanulmányban szereplő megfogalmazás a kisajátításra „javasolt” kifejezést tartalmazza. Ez azt jelenti, hogy e tulajdonos dönti el, hogy átengedi-e a MÁV-nak az ingatlanját (egy általuk felajánlott, valószínűleg az ingatlan piaci értékénél jóval alacsonyabb összegért), vagy a tulajdonos vállalja, hogy az ingatlanban marad és elszenvedi a bővítéssel járó kellemetlen hatásokat, illetve azt, hogy a háza gyakorlatilag eladhatatlanná válik?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2007 évi CXXIII. Tv. szerint kisajátításnak akkor van helye, ha a közérdekű cél megvalósítása az ingatlanon fennálló tulajdon korlátozásával nem lehetséges. A kisajátítandó ingatlanrészeket, a rendeltetésszerű használatra alkalmatlan területek kisajátításának, kártalanításának szabályait is e törvény rendezi, és a kisajátítási eljárásban a kisajátítási hatóság dönt róla. Az érintett ingatlan esetében határérték feletti rezgésterhelés várható, ezért kisajátítás vagy funkcióváltás (lakófunkció megszüntetése) javasolt. A megvalósítandó intézkedések a későbbi tervfázisban kerülnek meghatározásra és egyeztetésre. Igazságügyi szakértőt rendel ki a kisajátítási hatóság, és a törvényi szempontokat figyelembe vevő igazságügyi szakértői véleményében meghatározott mértékű kártalanításra kerül sor.

Észrevétel 22.:

Balotaszállás tekintetében nincs érvényben lévő helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozás, azonban a Balotaszállási Vasútállomás (16. hrsz.) helyi egyedi védelem alatt álló épület, kérjük, hogy amennyiben a tervezett munkálatok az ingatlant érintik, akkor azok során Balotaszállás Községi Önkormányzat Képviselő-testületének Balotaszállás településképezének védelméről szóló 12/2019. (VIII.15.) önkormányzati rendelete alapján járjanak el.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Érintettség esetén figyelembe vesszük az észrevételben jelzett önkormányzati rendeletben foglaltakat.

A tervezett beruházás, valamint a dokumentáció Balotaszállás Község településrendezési eszközeivel és fejlesztési terveivel összhangban van.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az észrevétel választ nem igényel.

A tervezett beruházás – a dokumentáció szerint – a településrendezési eszközök módosítását teszi szükségessé, mely során várhatóan a KÖK jelű kötőpályás közlekedési és közműövezet határának módosítására lesz szükség. A megküldött dokumentáció alapján azonban – annak léptékéből és részletességéből adódóan – jelenleg még nem lehet azt megállapítani, hogy pontosan hol és mekkora területet érintően lesz szükség a módosításokra.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A pontos területi érintettséget az Engedélyezési tervek elkészülte után lehet meghatározni.

Balotaszállás Községi Önkormányzat aggodalmát fejezi ki a vasúti pálya, illetve a vasúti átjáró közvetlen közelében lévő lakóházak zajártalma tekintetében. A dokumentáció tartalmazza a zajvédő falak telepítését, paramétereit. Bízunk benne, hogy a beruházás miatt az ott lakók nem kerülnek kedvezőtlenebb helyzetbe, e tekintetben sem.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zajvédelmi intézkedéseket. A javasolt zajvédelmi intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket. Távolabban a zajárnyékoló falakkal alacsonyabb lesz a zajterhelés. Építés közben és átadás után monitoring zajmérések végrehajtására kerül sor a Környezeti Hatástanulmányban kijelölt pontokon, a zajvédelmi intézkedések megfelelőségének biztosítása érdekében.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Észrevétel 23.:

Feltételezhető, hogy a Budapest-Belgrád vasúton keresztül vegyi anyagokat is fognak szállítani. A balesetek elkerülése érdekében milyen intézkedéseket tesznek majd?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A veszélyes anyagok (pl.: vegyi anyagok) vasúti szállítására szigorú szabályok vonatkoznak, amelyek alkalmazásával minimalizálhatók a balesetek bekövetkezésének kockázata. Az esetlegesen bekövetkezett havária esetek kezelésére külön szervezeti egységgel rendelkezik a MÁV Zrt.

Szakmai értékelés:

Az üzemi kárelhárítási tervre vonatkozó jogszabályi követelményeket a környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet rögzíti. A forgalomba helyezési kérelem benyújtásakor a vasúti szakasz üzemeltetőjének a környezetvédelmi hatóság által elfogadott üzemi kárelhárítási tervvel kell rendelkeznie. Erre vonatkozó előírás szerepel az engedélyben.

Mérlegelik-e egy elkerülő vasúti szakaszt, hogy a vasút ne vágja ketté az érintett településeket? .

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tender alapján nem képezi a projekt részét települést elkerülő vasúti szakasz építése. Megjegyzendő, hogy egy már meglévő vasútvonal fejlesztésére kerül sor. A Tenderben meghatározott műszaki tartalom a hatályos jogszabályi előírásokban megfogalmazott követelményeket kielégíti.

Dunaharasztn jelenleg csak egy aluljáró van. Tervbe veszik-e átalakítani a jelenlegi vasúti átjárókat aluljárókká?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A meglévő szintbeni közúti átjárók helyben átépülnek és szintbeni keresztezések maradnak. Új különszintű közúti átjáró kialakítása nem szerepel a tervezési feladatok között. Az Eötvös utcánál a jelenlegi szintbeni gyalogos átvezetés átépül és aluljáró lesz helyette. A Tenderben meghatározott műszaki tartalom a hatályos jogszabályi előírásokban megfogalmazott követelményeket kielégíti.

Ha megmaradnak az átjárók, a város ketté lesz vágva mert a 6-7 percenkénti vonatáthaladás miatt azok szinte zárva lesznek egész nap. Továbbá, az átjárók a lehetséges balesetek helyszínei lehetnek majd, ami csak az aluljárók kiépítésével orvosolható.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az útátjárók korszerű kiépítése és a biztosítóberendezések korszerűsítése a vasúti üzembiztonság mellett a közúti és gyalogos közlekedés lehetőségeit és biztonságát is javítják. Ezen beavatkozásokkal az elvágó hatás mérsékelhető, illetve a biztonság növelésével a vasúti balesetek bekövetkezési valószínűsége csökkenthető, amely várhatóan azt eredményezi, hogy a vasúttal kapcsolatos balesetek viszonylag kis száma még a nagyobb forgalom mellett sem növekszik érdemben.

Az átjárók megmaradása rontani fog a zajvédelmen, mivel azokon a helyeken a zajvédelmi falat meg kell szakítani.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Ahol zajárnyékoló fal építése nem lehetséges, ott passzív védelem megvalósítására kerül sor (pl.: ablakcsere). A zajterhelési határértékek az átjárók környezetében is teljesülni fognak.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Ahhoz, hogy a zaj ne lépje túl az értékhátárt, a vonatoknak csökkenteni kell a sebességet a településeken belül. Ez viszont rontja a vonat folyamatos sebességtartását és indokoltá tenné az elkerülő szakaszt.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zajvédelmi intézkedéseket. A javasolt zajvédelmi intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket. Távolabban a zajárnyékoló falakkal alacsonyabb lesz a zajterhelés. A vonatok sebességének csökkentésére nincs szükség a zajterhelési határértékek betartása érdekében.

Építés közben és átadás után monitoring zajmérések végrehajtására kerül sor a Környezeti Hatástanulmányban kijelölt pontokon, a zajvédelmi intézkedések megfelelőségének biztosítása érdekében.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Észrevétel 24.:

Az érintett Bajza utcai lakóingatlanokat milyen mértékben érinti/ érintheti a tervezett beruházás?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Bajza utcai ingatlanok a beruházással közvetlenül nem érintettek.

A lakóingatlanok jelenleg 50 méteren belül helyezkednek el a sínpártól. AZ építkezés során a legközelebbi sínpár hány méterre fog esni a lakóingatlanoktól, illetve ezek telekhatáraitól?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Bajza utca hosszában a tervezett szélső vágány jellemzően néhány méterrel (maximum 4 m-rel) távolabb kerül az ingatlanoktól, mint jelenleg van. Egy rövid szakaszon kb. 1-1.5 m-rel kerül közelebb, itt az ingatlanhatár és a vágánytengely közötti távolság kb. 47 m lesz.

A jelenlegi aszfaltút az ingatlanok előtt érinti-e ezt a szakaszt bármilyen aszfaltút- vagy járda- felújítási munkálat?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A rakodóterület megközelítéséhez szükséges út építése minimálisan érinti a Bajza utcát a Kéve utcai csomópontban.

Az építkezés miatt elképzelhető-e, hogy tartósan vagy időszakosan akadályoztatottá válik a jelenlegi aszfaltút használata, ezzel összefüggésben pedig a lakóingatlanok használata valamint a garázshasználat?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az építés során várható a forgalom korlátozása, azonban az ingatlanok megközelítései folyamatosan biztosítva lesznek.

Terveznek-e zajvédő falat? Ez milyen kivitelű lesz? Ez hány méterre esik a lakóingatlanoktól, illetve telekhatároktól, valamint az aszfalt úttól.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti Hatástanulmányban bemutatásra kerültek a zajárnyékoló falak elhelyezkedése. Az érintett terület környezetében végig sor kerül zajárnyékoló falak kialakítására. A zajárnyékoló falak és az ingatlanhatár közötti távolság kb. 40 m lesz.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Terveznek-e más kiegészítő megoldást zaj-illetve környezetvédelmi szempontból (különös tekintettel az épületek minőségének megóvása, valamint a lakók életminőségének megóvása érdekében)?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Passzív akusztikai védelem, vagyis nyílászáró csere lesz ott ahol zajárnyékoló falakkal az előírt zajvédelmi határértékek nem tarthatók be.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A rezgésekből származó épület állagromlás megakadályozására milyen lehetőségek vannak? Ezek megvalósításához a lakók milyen segítséget kapnak?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Építés előtti állagfelmérés szükséges. Építés alatt a megengedett rezgés értékeket nem lehet túllépni.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Ezen a szakaszon villamos energetikai rekonstrukció várható-e? Ez milyen hatással lehet a környezetre, az utcaképre és a lakók egészségére?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A jelenleg is meglévő vasúti villamos felsővezeték átépítésre kerül.

Egyéb közmű rekonstrukció várható-e ezen a szakaszon? Ez érintheti-e a lakóingatlanokat vagy azok használatát (pl: szolgáltatások kimaradása)?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Tervezési fázisban meglévő közművek elhelyezésére vonatkozóan szabványossági vizsgálatot a szakági tervezők elvégzik, az üzemeltetők pedig adatszolgáltatás és tájékoztatást adnak a vezetékek állapotáról. Ezen adatok együttese alapján dől el az adott közmű vezeték kiváltása vagy védelembe helyezése, amely a projekt által okozott beavatkozás szerinti mértékben jogszabályokban előírtaknak megfelelően fog megtörténni.

Elképzelhetőnek tartja-e, hogy a beruházás értékcsökkenést eredményez az érintett lakóingatlanárakban vagy azok környezetében?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az észrevételben jelzett ingatlanok hozzávetőlegesen 50 m-re helyezkednek el a vasútvonaltól, az érintett szakaszon tervezett hatáscsökkentő intézkedések (pl.: zajárnyékoló falak) jelentős mértékben (határérték alá) csökkentik a terheléseket. Megítélésünk szerint a beruházás nem okoz értékcsökkenést a lakóingatlanárakban.

Ki tudja-e zárni azt a lehetőséget, hogy a beruházás az érintett ingatlanok állapot/állag romlásához vezethet rövid vagy hosszútávon?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A későbbi tervfázisokban meghatározásra kerül, hogy milyen állapotfelmérések elvégzése szükséges az esetlegesen kivitelezés során bekövetkező állagromlások monitorozása, nyomon követése érdekében. A Környezeti hatástanulmányban javasolt hatáscsökkentő intézkedések alkalmazása mellett biztosítható,

hogy határérték túllépések ne következzenek be. A Környezeti hatástanulmányban szerepelnek monitoringra vonatkozó javaslatok, amelyek segítségével nyomon követhetők a releváns környezeti terhelések.

Ki tudja-e zárni azt a lehetőséget, hogy a beruházás negatívan befolyásolhatja rövid vagy hosszútávon az itt élők fizikális és emocionális/mentális életminőségét?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A fejlesztés hatására bekövetkező fizikai és mentális egészségromlás általában véve kizárható, tekintettel arra, hogy a kedvezőtlen hatások csökkentésére érdemi környezetvédelmi beavatkozások is a projekt részét képezik. Egészségromlás – és itt elsősorban mentális egészségromlást kell említeni – pusztán a vasút hatására nem várható, már meglévő, előrehaladottabb állapotban lévő pszichés problémák esetében azonban a megnövekvő vasúti forgalom egyedi és elenyésző számú esetben előfordulhat; a vasút hatása egy ilyen folyamatban egészségügyi szempontból gyakorlatilag kimutathatatlan.

Elképzelhetőnek tartja-e azt, hogy az itt élők számára kártalanítási vagy más alternatív lehetőséget ajánljanak fel az általunk megfogalmazott aggályok/sérelem, pszichés distressz és negatív kilátásaik miatt?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Törvény nem teszi lehetővé az ilyen típusú igényekért való kártalanítást.

A tervek szerint átlagosan illetve maximálisan hány vonat/szerelvény fog napi szinten közlekedni a vonalakon (mindkét sínpár forgalmát összesítve) hétköznapokon illetve hétvégén, valamint éjjel 22.00 és 6.00 között?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 150-es vonalon Kiskunhalas térségében hétköznap átlagosan 117 vonat fog közlekedni. A személyszállító vonatok forgalma várhatóan egyenletes lesz, mind a hétköznap, mind a hétvége tekintetében, a tehervonatok száma azonban igazodik a pillanatnyi forgalmi igényekhez, így jelentősen tud egyik napról a másikra változni. Éjszaka kb. 30 vonat fog közlekedni.

Milyen hosszú lehet a leghosszabb össz-szerelvény hossza? Mi lehet az érintett szakaszon a maximális sebesség?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vonalon közlekedő maximális vonathossz 750 m. Kiskunhalas területén a legnagyobb engedélyezett sebesség 160 km/h. A tehervonatok maximális sebessége várhatóan 100 km/h lesz.

Milyen balesetvédelmi intézkedéseket tettek a város ezen a szakaszainak közvetlen környezetében?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vonatkozó jogszabályok és előírások betartásával járunk el.

Észrevétel 25.:

Elképesztőnek és sértőnek tartjuk, hogy a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánított (102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet) a Budapest-Belgrád vasútvonal építkezéséhez kapcsolódóan a Bács-Kiskun megyei Kormányhivatalhoz benyújtott Környezetvédelmi Hatástanulmányban az új vasúti pálya építése és a vasúti védősáv áthelyeződése miatt lakóingatlanunkat bontásra jelölték ki és erről csak az internetre kirakott anyagból értesültünk. A felújítással kapcsolatos eddig meghozott jogszabályok (már említett Kormányrendelet valamint a 2020. XXIX tv. a Budapest-Belgrád vasútvonal ...) egyértelműsítik számunkra, hogy a terveken változtatni nem áll módunkban. A magántulajdon védelmét Magyarország Alaptörvénye is deklarálja. Sajnos azonban arra vonatkozóan nem találtam jogszabályi rendelkezést} hogy egy kisajátítási folyamat

tényleges szakaszait mikor kell elkezdni, de erkölcsileg már elkésettnek tartjuk az önk reakcióit a pandémiás helyzettől függetlenül. Tájékoztatjuk Önöket arról, hogy a bontással illetve funkcióváltással érintett Soroksári ingatlanok egy részének olyan idős tulajdonosa van, aki nem használ internetet, nem rendelkezik ügyfélkapuval tehát számukra az online kapcsolat felvétel, az e-papír beadása illetve az e-mail-es „közmeghallgatás” nem elérhető, nem megfelelő. Az email-es közmeghallgatás kivitelezését sem tudjuk igazán értelmezni, mert azzal, hogy beküldjük az eddig felmerült kérdéseinket és arra majd kapunk választ (igaz az már sehol sem szerepel, hogy milyen formában és mikor) további interakciókra nem látjuk a lehetőséget.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A magántulajdon sérelmének kérdése a közérdek- magánérdek összevetésével ítélandó meg. Az Alaptörvénnyel összhangban álló, a kisajátításról szóló 2007. évi CXXIII. Tv. rendelkezései a közérdekű cél – infrastruktúra fejlesztés – megvalósítása érdekében teszi lehetővé a tulajdonjog elvonását. A kisajátítási törvény pontosan meghatározza a kisajátítás, a tulajdonjog elvonásáért járó kártalanítás szabályait. A kisajátítási eljárás megindításáról papíralapú értesítést fognak kapni az érintett tulajdonosok, postai úton.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatásvizsgálati eljárás során a nyilvánosság bevonásának formája, az érintettek tájékoztatása a vonatkozó jogszabályi előírások maradéktalan betartásával történt meg. A határozat indokolása részletesen tartalmazza a jogszabályi helyeket és az ezek alapján elvégzett eljárási cselekményeket.

A közmeghallgatást a környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása idején hatályos jogszabályoknak megfelelően tartotta meg a környezetvédelmi hatóság, a veszélyhelyzet fennállására tekintettel az érintettek személyes megjelenés nélkül, írásbeli formában. Az észrevételeket, és feltett kérdéseket, valamint az azokra adott válaszokat a hatóság a közmeghallgatásra vonatkozó közleményében foglalt tájékoztatásnak megfelelően mindenki számára hozzáférhetővé tette a honlapján. A közmeghallgatás tartásának jogszabályi előírásait és annak való megfelelést a határozat indokolása tartalmazza.

A kisajátítási eljárás nem része közvetlenül a környezeti hatásvizsgálati eljárásnak, arra önálló eljárás keretében kerül sor az alkotmányos és a jogállami garanciák betartása mellett.

A Bács-Kiskun megyei Kormányhivatalhoz benyújtott Környezetvédelmi hatástanulmány 3.4. melléklete – Érintett ingatlanok felsorolásában hiányosan és helytelenül szereplő adatokat javítani szükséges. A mellékletben ugyanis a tulajdonos nevével több esetben nem szerepel a magántulajdonos/ok azonosítása és a művelési ágnál is hiányzik, a belterületi „lakóház, udvar, gazdasági épület” megnevezés. Az ingatlan a Földhivatali nyilvántartás szerint belterület.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az észrevételeben említett ingatlanok nagy része magántulajdonban van, művelési águk pedig "kivett lakóház, udvar" vagy "kivett lakóház, udvar, gazdasági épület".

Mikor válik eldöntötté, hogy a környezetvédelmi hatástanulmány 47. oldalán felsorolt és a mellékletében szereplő (Bp. XXIII. Soroksár Szabóky Rezső utcai) lakóingatlanok tényleg és biztosan bontásra, kisajátításra, funkció váltásra kerülnek?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az engedélyezési tervektől eltérő minősítés csak hatóság előírás esetén várható.

Mikor kezdődik a kisajátítási folyamat? Továbbá hogy a kisajátításoknak mi a legvégső határideje?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kisajátítási eljárások várhatóan 2021. IV. negyedévében kezdődnek. Az eljárási határidőket törvény szabályozza, a kisajátítási határozat véglegessé válásától számított legfeljebb 2-2 és fél hónapon belül kell az ingatlan birtokba adására sort keríteni, mivel a kártalanítás kifizetésére a határozat véglegessé válásától számított 15 napon belül kell sor kerüljön, és legkésőbb ezt követő 2 hónapon belül kell birtokba adni a kisajátított ingatlant.

Mikorra várható a szakértő megjelenése az ingatlanjaink felmérése miatt?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Várhatóan 2021. IV. negyedévben megindulhatnak a kisajátítási eljárások, amely első lépése, hogy a Kormányhivatal igazságügyi szakértőt rendel ki, aki elvégzi az érintett ingatlanok értékbecslését.

A szakértő milyen igazolvánnyal és hogyan fogja igazolni magát és ez hol/hogyan lesz ellenőrizhető?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A szakértő rendelkezik igazságügyi szakértői igazolvánnyal, és a hatóság kirendelő végzésével igazolja az eljárási jogosultságát.

Mennyivel előbb fognak írásban tájékoztatni a szakértő érkezéséről?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Igazságügyi szakértőt rendel ki a kisajátítási hatóság, amiről értesítést küld, várhatóan kb. 1 hét.

Mivel ezeket az ingatlanokat lakjuk és nem szándékoztunk eladni nincsenek olyan tartalékaink, hogy a költözéssel másik ingatlan keresésével kapcsolatos költségeket állni tudjuk. Ezek bele számítanak-e a kártalanításba? (pl. egy ingatlanos megbízási díja, stb.)?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2007 évi CXXIII. Törvény rögzíti a kártalanítási összeg, és az elismerhető járulékos költségek lehetséges körét. Új ingatlan keresésével felmerülő ügyvédi, közjegyzői díj nem esik a kártalanítás körébe, a kisajátított ingatlanért kapott kártalanításból vásárolt ingatlan megszerzése illetékmentes, a költözködéssel felmerült, igazolt költség járulékos költségként minősülhet.

Mi számít bele a forgalmi értékbe (lakóterület meghatározása?) lakóterület nagysága?, közművekkel való ellátottság?, gazdasági épület?, gépkocsi beálló/garázs?, ingatlan nagysága?) mit fognak felmérni? Pl. a beépített és szigetelt tetőtér hasznos lakóterületnek számít-e?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az építésügyi szabályok adják meg a kiindulási pontot ahhoz, hogy egy adott ingatlan részei milyen szempontok alapján értékelhetőek. Az igazságügyi szakértő szabadpiaci viszonyok figyelembe vételével határozza meg az adott ingatlan értékét, mint a kártalanítás alapját.

Milyen módszerrel fogják kiszámítani a m2 átlagárát? Az interneten fent lévő Budapest XXIII. kerületre vonatkozó ingatlan hirdetésekben szereplő m2 árat mennyire vehetjük alapnak?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az igazságügyi szakértő szabadpiaci viszonyok figyelembe vételével határozza meg az adott ingatlan értékét, mint a kártalanítás alapját. Nem az interneten hirdetett kínálati árakat veszik alapul, hanem az adóhatóságtól szereznek be ténylegesen megvalósult adásvételekre vonatkozó összehasonlító adatokat, amelyek valós piaci adatok.

Mikorra várhatunk konkrét összegeket tartalmazó ajánlatot?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Várhatóan a kisajátítási eljárások a 2021. IV. negyedévben fognak elindulni, ezt követően várható vételi ajánlat.

Magántulajdonos lakóként kivel fognak kapcsolatot tartani és milyen formában?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Kormányhivatallal, mint kisajátítási hatósággal, illetve a kisajátítást kérő MÁV Zrt. képviselőjével.

Kivel, mely szervezettel fogunk, kell majd megállapodni?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A MÁV Zrt kisajátítást kérővel, aki a Magyar Állam nevében jár majd el, illetve az ő meghatalmazott képviselőjével.

Egy kérdés – válasz átfutási ideje kb. hány napot fog igénybe venni az eljárási határidők szerint?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2007 évi CXXIII. Törvény tartalmazza az eljárási határidőket, az eljárás adott lépéseire különböző határidők vonatkoznak.

Az ügyintézési határidőket hogyan befolyásolja a 2020. évi XXIX. tv. 3. §-ában megfogalmazott soronkívüliség?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2020 évi XXIX. Tv. Rögzíti, hogy az eljárási határidő a hatósági eljárásokban legfeljebb 30 nap, és legfeljebb 3 alkalommal van mód hiánypótlásra.

A bontással – funkció váltással – kisajátítással érintett ingatlan adás-vételi szerződésén kívül a kártalanítás külön egyezségben realizálódik?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Nem. Az adásvételi szerződésben realizálódik, abban kell megállapodni ezekben a kérdésekben.

Az adás-vételi szerződés keretein belül vagy külön kell a részletekről (kiköltözési határidő, ingatlan átadási állapota, kártalanítási tételek, stb.) tételesen megállapodni?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az adásvételi szerződésben kell megállapodni minden részletről, a teljes kártalanításról.

Milyen kárpótlást ajánlanak a tételesen nem forintosítható érzelmi károkért a hosszan tartó stressz okozta egészségkárosításért?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Érzelmi károk kompenzálására nincs jogi lehetőség. A 2007 évi CXXIII. Tv. Alapján, az ott meghatározott körben kerül sor a kártalanításra.

A várhatóan közeli költözés és a majdani új ingatlanunkkal kapcsolatos ügyintézés is sok időt vesz igénybe (pl. lakcím változás bejelentése, közműszolgáltatói szerződések felmondása/megkötése, stb.) ezekre a napokra szabadságot vagy rosszabb esetben fizetés nélküli távollétet kell igénybe vennünk. Terveik szerint ezt hogyan akarják kompenzálni? Hiszen nem minden érintett nyugdíjas, van aki teljes munkaidőben dolgozik.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2007 évi CXXIII. Tv. Nem biztosít az ügyintézési időre kártalanítási lehetőséget, csak az ott meghatározott körben kerül sor a kártalanításra.

Felmerülhet-e a kártalanítás/kisajátítás során bármilyen formában adó illetve illeték fizetési (szja illetve ÁFA) kötelezettség magánszemély esetében?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kisajátítás során felajánlott vételár adó és illetékmentes.

Mi történik, ha a kisajátítást kérő ajánlatát a tulajdonos nem fogadja el? Mikor merül fel a kilakoltatás lehetősége?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Amennyiben a 2007 évi CXXIII. Tv.-ben rögzített határidőn belül nem jön létre kisajátítást helyettesítő adásvételi szerződés a tulajdonossal, úgy közigazgatási úton, kisajátítási eljárásban kerül sor a tulajdon elvonására, és a kártalanítás megállapítására.

A kisajátítással kapcsolatban esetleg felmerülő jogsérelem esetében a tulajdonos független ingatlanszakértő illetve jogi képviselő bevonásának költségei – mint a kisajátítással közvetlenül összefüggően kapcsolódó költségek – kit terhelnek?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kisajátítással közvetlenül összefüggő, igazolt (és reális) költségek a kártalanítás körébe tartoznak.

Egyezség esetén mennyi idő alatt történik a kifizetés és milyen ütemezésben?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Egyezség esetén a kisajátítást helyettesítő adásvételi szerződésben foglaltak szerint történik a kifizetés, azaz a felek megállapodása alapján.

Az új ingatlan keresése csak akkor kezdődhet, amikor már konkrétan tudjuk a rendelkezésre álló keretet. Mennyi időnk áll majd rendelkezésre keresni? A kisajátítási eljárási időtartamokat a kisajátítási törvény és egyéb vonatkozó jogszabályhelyek és esetek alapján ismerjük, de ez esetben mindenre szűkebb határidők állnak majd rendelkezésünkre? A szokásosnál szűkebb határidők akkor majd a lakhelyüket kényszerből elhagyók dolgát tovább nehezíti.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az eljárási határidőket törvény szabályozza, a kisajátítási határozat véglegessé válásától számított legfeljebb 2-2 és fél hónapon belül kell sor kerüljön az ingatlan birtokba adására, mivel a kártalanítás kifizetésére a határozat véglegessé válásától számított 15 napon belül kell sor kerüljön, és legkésőbb ezt követő 2 hónapon belül kell birtokba adni a kisajátított ingatlant. Kisajátítást helyettesítő adásvételi szerződés megkötése esetén az abban foglalt feltételek szerint.

Mivel a kisajátítást kérő egy kvázi „adás-vétel”-lel jut hozzá az ingatlanhoz, az energetikai tanúsítvány (mint kötelező adás-vételi kellék) kinek a költsége? Nem lehetne-e ezt a felmérést az értékbecsléssel egyidejűleg elvégezni?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Nem szükséges energetikai tanúsítvány.

A kiköltözésnél esetlegesen szükségessé váló lomtalanítási konténer(ek) ára kinek a költsége?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tulajdonosé. A birtokba adás a tulajdonos kötelezettsége, a saját ingóságai elhelyezése az ő feladata, és kötelezettsége. A költözés igazolt költségei a kártalanítás körébe tartozhatnak.

Milyen felszereltséggel kell átadni házainkat? Erről tételesen kell megállapodni? Gondolunk itt arra, hogy pl. az épület tartozékok közül mit hagyunk jelenlegi lakhelyünkön és mit viszünk magunkkal.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Mindazt az ingatlanban kell hagyni, amit a kártalanítási összeg magába foglal. Ezt a kártalanítás összegét meghatározó szakértői értékbecslés alapján lehet megítélni.

Nagyon fontos lenne tudnunk azt, hogy mennyi időnk lesz a kiköltözésre, birtokba adásra?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az eljárási határidőket törvény szabályozza, a kisajátítási határozat véglegessé válásától számított legfeljebb 2-2 és fél hónapon belül kell sor kerüljön az ingatlan birtokba adására, mivel a kártalanítás kifizetésére a határozat véglegessé válásától számított 15 napon belül kell sor kerüljön, és legkésőbb ezt követő 2 hónapon belül kell birtokba adni a kisajátított ingatlant. Ehhez mérten tanácsos felkészülni.

Az életünk során felhalmozódott ingóságaink költöztetésének költsége kit terhel?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tulajdonosé. A birtokba adás a tulajdonos kötelezettsége, a saját ingóságai elhelyezése az ő feladata, és kötelezettsége. A költözés igazolt költségei a kártalanítás körébe tartozhatnak.

Költöztető emberekben, teherautóban segít a MÁV?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Nem, ez a tulajdonos feladata.

Apróságnak tűnik, de a pakoláshoz dobozokra, ládákra lesz szükségünk. Ezeket nekünk kell meg(be)szerezni vagy kapunk ebben segítséget?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A birtokba adás a tulajdonos kötelezettsége, így a kiköltözés során a saját ingóságai elhelyezése az ő feladata, és kötelezettsége. A költözés igazolt költségei a kártalanítás körébe tartozhatnak.

Az új ingatlan adás- vételi szerződését jegyző ügyvéd illetve közjegyző díja kit terhel?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tulajdonosé. Ezek a költségek nem tartoznak a kisajátításról szóló 2007 évi CXXIII. Tv. Alapján a kártalanítás körébe vonható költségek közé.

Az új lakóingatlanunk tisztasági festését – mázolását, és a jelenlegi ingatlanunkkal azonos műszaki szintre hozását ki állja? A MÁV esetleg ehhez tud szakemberek biztosítani?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tulajdonos viseli, a kisajátítást kérőnek semmilyen feladata nincs az új ingatlanokkal kapcsolatosan. A kártalanítás összege a kisajátított ingatlan piaci értékéhez igazodik, a műszaki állapotának, jellemzőinek megfelelően.

A szolgáltatások átszerelésének (pl. parabola antenna, internet, bejövő áram, stb.) költsége kit terhel?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tulajdonos viseli, a kisajátítást kérőnek semmilyen feladata nincs a kártalanítási összegből vásárolt új ingatlanokkal kapcsolatosan. A kártalanítás összege a kisajátított ingatlan piaci értékéhez igazodik, a műszaki állapotának, jellemzőinek megfelelően.

Háziállatok (kutya, macska, baromfi, stb.) esetében törvényi kötelezettség annak biztosítása, hogy megfelelő kerítése legyen az ingatlanok, megakadályozandó a szökéseket. A szökés biztos kerítés költsége elszámolható-e a kártalanítás során? Ez a jelenlegi lakóhelyünkön megoldott.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tulajdonos viseli, a kisajátítást kérőnek semmilyen feladata nincs a kártalanítási összegből vásárolt új ingatlanokkal kapcsolatosan. A kártalanítás összege a kisajátított ingatlan piaci értékéhez igazodik, a műszaki állapotának, jellemzőinek megfelelően, így a kerítés piaci értékét is tartalmazza.

Egy új ingatlan megvásárlásához készpénzre van szükség. Az előleg – foglaló előteremtése kinek a feladata?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kisajátítási határozat véglegessé válásától 15 napon belül kell sor kerüljön a kártalanítás kifizetésére. Ezt meghaladóan nincs további jogszabályi kötelezettsége a finanszírozás biztosítására a kisajátítást kérőnek. A kártalanítás kifizetését követő legkésőbb 2 hónapon belül kell birtokba adni a kisajátított ingatlant. Ehhez mérten tanácsos felkészülni.

A felmerülő költségek döntő többségében előre fizetendők. Ezen tételekhez kapunk-e valamilyen keretet vagy nekünk kell megfinanszírozni és utólag kerül megtérítésre?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kisajátítási határozat véglegessé válásától számított 15 napon belül kell sor kerüljön a kártalanítás kifizetésére. Ezt meghaladóan nincs további jogszabályi kötelezettsége a finanszírozás biztosítására a kisajátítást kérőnek. A kártalanítás kifizetését követő legkésőbb 2 hónapon belül kell birtokba adni a kisajátított ingatlant. Ehhez mérten tanácsos felkészülni.

Illetve, ha utólag is van lehetőség bizonyos és előre meghatározott kártalanítási költségek érvényesítésére, akkor erre maximum milyen határidő áll majd rendelkezésünkre, és a számláknak kinek a nevére kell szólniuk és azoknak mi legyen a pontos tartalma?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kisajátításról szóló 2007 évi CXXIII. Tv alapján ún. járulékos költségként érvényesíthető a kisajátított ingatlan birtokba bocsátását követő legfeljebb 90 napon belül - felmerült indokolt és igazolt költség.

Észrevétel 26.:

Kb. mikorra várható a személyes értesítés és az ingatlan érték becslése?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

2021 IV. negyedévében várható.

Az érték becslés után kb. mennyi időn belül kel elköltözni?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Nem az értékbecslést követően, hanem a kisajátítási határozat véglegessé válásától számított 15 napon belül kell sor kerüljön a kártalanítás kifizetésére. Ezt meghaladóan nincs további jogszabályi kötelezettsége a finanszírozás biztosítására a kisajátítást kérőnek. A kártalanítás kifizetését követő legkésőbb 2 hónapon belül kell birtokba adni a kisajátított ingatlant. Ehhez mérten tanácsos felkészülni.

Érdemes-e bármennyit is még az ingatlanra költeni?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Ez üzleti kérdés, és személyes döntésen múlik.

Ha már költöznünk kell akkor jó lenne minél előbb mivel idős emberek vagyunk, (nem kellene megvárni még jobban lerobbanunk) így sem lesz könnyű olyant mint a mostani otthonunk vagy hasonló adottságút találni és megszokni már az új helyet, 1995-ben költöztünk ide.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az eljárási határidőket törvény szabályozza, a kisajátítási határozat véglegessé válásától számított legfeljebb 2-2 és fél hónapon belül kell sor kerüljön az ingatlan birtokba adására, mivel a kártalanítás kifizetésére a határozat véglegessé válásától számított 15 napon belül kell sor kerüljön, és legkésőbb ezt követő 2 hónapon belül kell birtokba adni a kisajátított ingatlant. Ehhez mérten tanácsos felkészülni.

Magyar közlöny szerint az mi házunk marad, de közel lesz az építkezés, ha ezt nem kellő körültekintéssel tervezik és kivitelezik károsodhat az ingatlanunk.

Ezt az elmúlt 50 év tapasztalata alapján írom, ugyanis mélyebben vannak a telkeink, házaink mint az utca. Eddig legalább 10 alkalommal úsztunk, jelentős kárral, a kertben kipusztultak a fák, újra kellett szigetelni és burkolni az épületet. Ezek okai voltak:

- felhőszakadás, hóolvadás során lezúduló víz a vasúti töltés miatt nem tudott továbbfolyni,
- eltört a főnyomó vízvezeték,
- útépités során eltömték a csapadékvíz elvezető csatorna lefolyóit,
- megszüntették, most sincs árok, mert kell a hely a közműveknek,
- csapadék elvezetőből folyt ránk a víz felhőszakadáskor.

Tisztelettel kérem a közreműködését, hogy most vegyük elejét a jelentős kárnak, hisz ez lenne a legjobb mindenkinek!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vasúti pálya vízelvezetésének tervezése során az előírásoknak és jogszabályoknak megfelelően járunk el, a vasúti pályára eső vizet megfelelően elvezetjük. Területi vízrendezési problémák megoldása és feltárása nem része jelen projektnek.

Észrevétel 27.:

Kifogcsoljuk a megállapítást, miszerint „Soroksár állomás után a pálya többnyire beépítetlen területen halad.” (Környezeti hatástanulmány, 2021. március, Végleges változat, 89. oldal, 4.2.1.4. fejezet)

Ez a megállapítás kisebbíti a jelentőségét annak a ténynek, hogy a beruházás családok százainak, emberek ezreinek az életét változtatja meg. A soroksári állomás után, északi irányban kb. 100 családi házat érint a beruházás, megváltoztatva az életkörülményeinket, életviteli-, egészségügyi- és anyagi hátrányt szenvedve.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

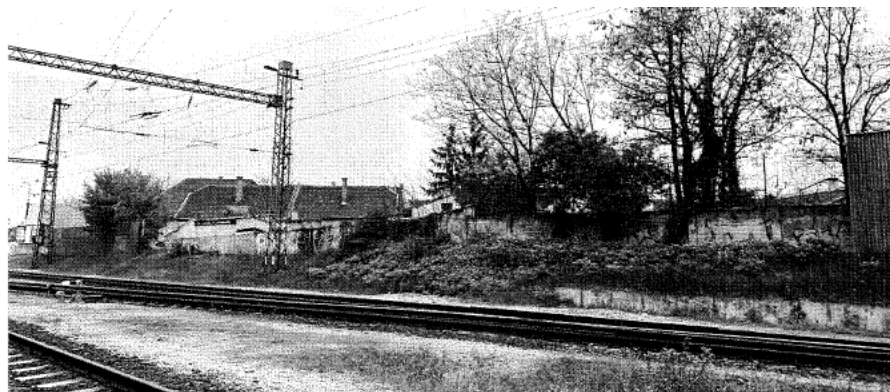
A megállapítás nem befolyásolja a környezeti hatások megítélését. Soroksár állomás után, mindkét oldalon több mint 3800 m hosszúságban lett zajárnyékoló fal tervezve. A Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zajvédelmi intézkedéseket. A javasolt zajvédelmi intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket. Így Soroksár esetében sem lesz határérték túllépés a zajvédelmi intézkedések alkalmazása esetében.

Kifogásoljuk, hogy a Környezeti hatástanulmány leírása szerint a zajvédelmet nem kívánják lakott területen megfelelően biztosítani. A jelenlegi tervek szerint a 79+95 és 81+15 szelvények között mindössze a meglévő fallal kívánják biztosítani a zajvédelmet. (Környezeti hatástanulmány, 2021. március, Végleges változat, 111. oldal, 4.2.1.6.3. fejezet)

Fal jele Oldal	Oldal	Kezdő- és végszelvény [hm]	Hossz	Magasság a pálya szintjétől (sk) [m]	Pályától való távolság (m)	Zaj- védelmi fal típusa	Megjegyzés
Budapest, Soroksár							
J75	Jobb	75+00	79+95	496,5	4	4-8,5	Vasút felé elnyelő 79+95 hm szelvényben csatlakozik a meglévő falhoz
J79	jobb	79+95	81+15	91,4	3,5	8,5	- Meglévő fal
J81	Jobb	81+15	82+15	9876	4	4-8,5	Vasút felé elnyelő 81+15 hm szelvényben csatlakozik a

								<i>meglévő falhoz</i>
<i>B75</i>	<i>Bal</i>	<i>75+00</i>	<i>77+08</i>	<i>208</i>	<i>4</i>	<i>4</i>	<i>Vasút felé elnyelő</i>	
<i>B77/1</i>	<i>Bal</i>	<i>77+08</i>	<i>77+85</i>	<i>76,6</i>	<i>4</i>	<i>4</i>	<i>Vasút felé elnyelő</i>	<i>Meglévő fal, átépítése javasolt, erősen rongálódott</i>
<i>B77/2</i>	<i>Bal</i>	<i>77+85</i>	<i>81+36</i>		<i>4</i>	<i>4</i>	<i>Vasút felé elnyelő</i>	

A jelenlegi zajvédő fal ezen a szakaszon csak néhány méteren található meg, nem egybefüggő, nem folyamatos (lásd fotó). Több tíz méteren keresztül semmilyen védelem nem biztosított, így a hang akadály nélkül terjed a messzebb fekvő ingatlanok irányába is.



TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A meglévő fal lebontásra kerül és helyette új zajárnyékoló fal lesz. A javasolt zajvédelmi intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Kérjük a zajvédő falnak a kiépítését a teljes soroksári lakóházakkal övezett területen (72-85 szelvénykő között). Reduktor felszerelését is követeljük, hiszen a tanulmányban szereplő, mért értékek mind rezgés mind zaj tekintetében messze alulméri a valóságot.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tervezési terület kezdőszelvényétől (75+00 hm) mindkét oldalon folyamatos egybefüggő zajárnyékoló fal lesz kialakítva, ott ahol valamilyen akadály miatt nem kell megszakítani. Ahol szükséges ott reduktor elem is fel lesz szerelve. A javasolt zajvédelmi intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A rezgés csökkentésre árok építését kérjük. A közvetlen vasút közeli ingatlanok kisajátításra kerülnek, így lehetőség nyílik árkok kivitelezésére.

https://tdk.bme.hu/EMK/DownloadPaper/Vasuti-palyaszerkezeti-elemek-zaj-es?fbclid=IwAR0YEeKVR96AlxrTdbSGAfXeNk3qQf8Yg7Q4RzRQ_a3d3dTRH8jF4zpc7io

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges rezgésvédelmi intézkedéseket. A javasolt rezgésvédelmi intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény rezgésterhelése ne lépje túl a határértéket.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Kifogásoljuk a zaj- és rezgésmérés hitelességét. A hatástanulmányból nem derül ki, hogy a zaj- és rezgésmérések átlagát vagy a napi legmagasabb értéket veszik-e viszonyítási pontnak. Biztosan rezgési határérték feletti a Soroksár, Tárcsás u-nál 2021.04.29 9:57-kor elhaladó tehervonat. Kérjük ezen szerelvény típusával, súlyával, hosszával és sebességével azonos tehervonat mérési eredményeit felvenni és a mért adatokhoz a kivitelezési és vasúti forgalomtervezési tervet hozzáigazítani.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Hatástanulmány és az elvégzett mérések a hatályos jogszabály szerint készültek (27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet). Zajnál az átlagos nappali és éjjeli értékekkel számolunk, rezgésnél az egyes típusú szerelvények legnagyobb rezgés értékét. Az észrevételt tevő által jelzett tehervonat rezgésterhelését nincs módunk megítélni, ellenőrizni. A méréseknél és számításoknál a vasúti forgalmi adatokban meghatározott szerelvények száma, sebessége, hossza került figyelembe vételre. A Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zaj és rezgésvédelmi intézkedéseket. A javasolt intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket. Így Soroksár esetében sem lesz határérték túllépés a zajvédelmi intézkedések alkalmazása esetében. Soroksár Tárcsás utcánál is lesz rezgésvédelmi intézkedés.

Kifogásoljuk, hogy a tanulmányban a tervezett vasúti forgalomnövekedés közútra rótt terheit nem veszik kellő súllyal figyelembe. A vasúti forgalomnövekedés azt fogja eredményezni, hogy a vasúttal kettéosztott települések két oldala csak hosszás várakozás után lesz közúton átjárható. A sorompók hosszú percekig zárva lesznek, mely megnöveli a közúton a gépkocsi feltorlódást, befolyásolja a tömegközlekedést és tovább rontja a légszennyezettséget, csökkenti a közeli lakóingatlanok piaci értékét. Kérjük ezen tények figyelembevételével állapítsanak meg egy maximum forgalmat, mely nem hagyja figyelmen kívül a környék lakóinak esti / éjszakai pihenési idejének maradéktalan biztosítását! A tanulmány a 451. oldalon szintén kitér a megnövekedett forgalom negatív következményekre (lásd beillesztés a tanulmányból), de a vasúti forgalom tervezésénél nem veszi azt figyelembe.

A vasút növekvő forgalma a közúti és gyalogos/kerékpáros átkelések lehetőségeit is rontja, még akkor is, ha a régiiek megújulása mellett, több új, korszerű biztosítóberendezésekkel ellátott vasúti átjáró is létesül. Ezen tényező hatására egyes sajátos helyzetben lévő a társadalmi státuszuk romlásával

fenyegetett településrészek, tanyák elérhetősége romlik, itt az ingatlanok értéke csökken, amely extrém esetben – összetett települési folyamatokkal karöltve – az adott terület társadalmi státuszának romlását, társadalmi szegregációt is okozhatnak.

A vasúti forgalom növekedése – közvetve – az agglomerációban a vasútállomásokhoz vezető közutak forgalmát is okozza. A tervezett P+R és B+R parkolók és a maihoz képest jelentős mértékben sűrített menetrend módváltást ösztönzi, amelynek hatására a vasútállomások környékén várható a ráhordó hálózat terhelésének esetenként jelentősebb mértékű növekedése. Ezen forgalomnövekedés egészségügyi hatásai mellett az érintett ingatlanok értékének csökkenését is okozhatják. A legjelentősebb hatások azon településrészekre várhatók, ahol a módváltó közúti forgalom és a vasúti forgalom is növekszik; ilyen esetek tipikusan az állomáskörnyéki területek elsősorban az agglomerációban.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A közút-vasút keresztezések tervezésekor a forgalmi adatok figyelembevétele, valamint a forgalom hatásainak kezelése a hatályos előírások szerint történik. Soroksár állomáson valószínűsíthető, hogy nem a vasúti forgalom, hanem az Önkormányzat fejlesztései - új Kormányhivatal, polgármesteri hivatal, rendőrség - fogják növelni a közúti forgalmat. A Vecsés utca mellett önkormányzati beruházásban közúti aluljáró épül, mely csökkenteni fogja a szintbeni átjárók forgalmát.

Kifogásoljuk a pihenéshez való jog (Alkotmány 70/B. §-ának (4) bekezdése) figyelmen kívül hagyását. A tervezett vonat darabszámmal számolva 6 percnként halad majd át egy vonat adott ponton (lásd beillesztett táblázat). Ha csak a 22-06 időszávot nézzük, 13 percnként halad majd el egy vonat, melyek 71%-a tehervonat lesz, akár 750m hosszúsággal. Bárki képes kijelenteni, hogy ez nem fogja egészségileg és/vagy pszichésen teljesen ellehetetleníteni a vasút környékén lakókat?

Kérjük a tervezett éjszakai vasúti forgalom felülvizsgálatát és a környéken lakók pihenéshez való jogának tiszteletben tartását!

TERVEZETT VASÚTI FORGALOM a hatástanulmány adatai alapján	Időszáv	Vonat/nap	Perc két vonat elhaladása között (becslés, egy vágányra számolva)
<i>személy</i>	6-18	131	5
	18-22	36	7
	22-06	11	44
	összesen	178	8
<i>teher</i>	6-18	34	21
	18-22	11	22
	22-06	27	18
	összesen	72	20
	összesen	250	6
	22-06 összesen	38	13

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmányban javasolt hatáscsökkentő intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy határérték túllépések ne következzenek be. A Környezeti hatástanulmányban szerepelnek monitoringra vonatkozó javaslatok, amelyek segítségével nyomonkövethetők a releváns környezeti terhelések.

A fentiekre, a vasút közvetlen lakóházak melletti elhaladására való tekintettel, kérjük alkalmazzák a következőket:

Minden tervezést igazítsanak a 3 megkülönböztetett időszáv (6-18, 18-22, 22-06) zaj- és rezgés legmagasabb értékéhez!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 4.§ (2) szerint nappali és éjjeli megítélési időszak van, a tervezés során ezt kell figyelembe venni.

Vegyék figyelembe a környéken lakók pihenéshez való jogát és tervezzék újra a vasúti forgalmat, csökkentsék 50%-kal a 22-06 között közlekedő tehervonatok számát!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tervezett műszaki megoldásokkal biztosítható a jogszabályok szerinti környezetterhelési határértékek betartása.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Vezessenek be sebességkorlátozást a zaj- és rezgésterhelés enyhítésére: személyvonat max. 80 km/h, tehervonat max. 60 km/h sebességgel történő elhaladása a lakott területeken, így egészen Soroksár közigazgatási határáig!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tervezett műszaki megoldásokkal biztosítható a jogszabályok szerinti környezetterhelési határértékek betartása.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A felújítás évében elérhető legkorszerűbb, maximális rezgéscsillapítás és zajcsökkentő lehetőségeket alkalmazzák, építsék be!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tervezett műszaki megoldásokkal biztosítható a jogszabályok szerinti környezetterhelési határértékek betartása.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Kizárólag kompozit fékbetétekkel működő vagonok közlekedését engedélyezzék a teljes Ferencváros – Kelebia szakaszon!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tervezett műszaki megoldásokkal biztosítható a jogszabályok szerinti környezetterhelési határértékek betartása.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Alkalmazzanak USP aljpapucsokat a teljes lakott területi szakaszon!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tervezett műszaki megoldásokkal biztosítható a jogszabályok szerinti környezetterhelési határértékek betartása.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Használjanak hézagnélküli síneket a teljes Ferencváros – Kelebia szakaszon!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tervezett műszaki megoldásokkal biztosítható a jogszabályok szerinti környezetterhelési határértékek betartása.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Alkalmazzanak acélhidakra fektetett átmeneti zúzottkő ágyazatot a zaj- és rezgés csökkentés érdekében a teljes lakott területi szakaszon!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tervezett műszaki megoldásokkal biztosítható a jogszabályok szerinti környezetterhelési határértékek betartása.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Telepítsenek alacsony zajvédő falakat is a teljes szakaszon!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tervezett műszaki megoldásokkal biztosítható a jogszabályok szerinti környezetterhelési határértékek betartása.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi

követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A rezgés útvonalát szakítsák meg árokkaal azokon a területeken, ahol a kisajátítások miatti épületbontások erre lehetőséget adnak! Ezzel a technikával jelentősen csökkenthető a szintén vasútközeli lakóházakat erő rezgés mértéke.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tervezett műszaki megoldásokkal biztosítható a jogszabályok szerinti környezetterhelési határértékek betartása.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Alakítsanak ki zajvédő falat és szereljenek fel redukort minden szakaszon, ahol lakóépületek találhatóak a vasút 100m-es körzetében!

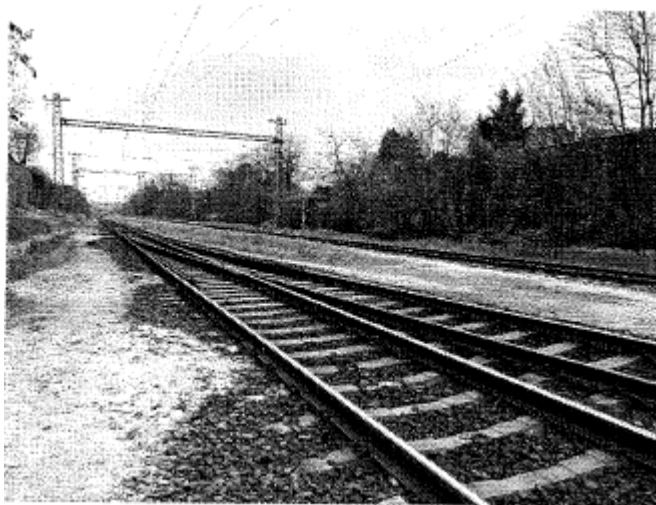
TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tervezett műszaki megoldásokkal biztosítható a jogszabályok szerinti környezetterhelési határértékek betartása.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Alakítsanak ki Soroksár északi szakaszán is egyenes és váltó nélküli nyomvonalat! Jelenleg Soroksár Tárcsás u. után északi irányba kanyarodik a vasúti sín, így a tehervonatok folyamatosan nyikorognak a kanyarodás és/vagy sínváltás miatt (lásd fotó). Ez a csikorgó hang minden egyes tehervonat elhaladásánál messze elhallatszik.



TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Soroksár állomás helyben épül át a vasútüzemi funkcióknak megfelelő vágánykapcsolatokkal. Az állomás területén az előírásoknak megfelelő hosszban zajárnyékoló falat tervezünk.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Mérjék heti rendszerességgel a zaj- és rezgésterhelést az építkezés alatt!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Építés közben monitoring zaj és rezgésmérések végrehajtására kerül sor a Környezeti Hatástanulmányban kijelölt pontokon, a zaj- és rezgésvédelmi intézkedések megfelelőségének biztosítása érdekében.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Mérjék havi rendszerességgel a zaj- és rezgésterhelést a felújítást követően településenként legalább 3 ponton! A mérések alapján folyamatosan vizsgálják felül a zaj- és rezgésvédelmi védelmet!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az átadást követően monitoring zaj és rezgésmérések végrehajtására kerül sor a Környezeti Hatástanulmányban kijelölt pontokon, a zaj- és rezgésvédelmi intézkedések megfelelőségének biztosítása érdekében.

Szakmai értékelés:

A zaj- és rezgésvédelmi monitoring előírásait a környezetvédelmi engedély tartalmazza. Azoknál vasúti pálya közelében található zajtől védendő építményeknél, ahol a monitoring előírásban zajmérési pont nem került előírásra, az üzemeltetőnek a mért zajterhelési értékek alapján, modellezéssel kell ellenőrizni a zajterhelési határértékek teljesülését.

Észrevétel 28.:

A benyújtott Dokumentáció tartalmából megállapítható, hogy a tárgyi beruházás természetvédelmi területet, településeket, polgári kártalanítást nem érint, arra nem tér ki, egyértelmű hivatalos kormányzati választ nem ad. Félrevezető és hiányos a tényleges beruházó nevesítése.

Tényleges beruházó a MAGYAR ÁLLAM, nemzetgazdasági érdekre hivatkozva, végrehajtó megbízott a MAV Zrt. Ebben az esetben nem vasútfejlesztésről és korszerűsítésről beszélünk, hanem egy hosszú távú gazdasági, (nemzetgazdasági érdek) állami beruházásról.

NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM Z. 11 17 7 Ú-i . DR. FELLEGI TAMÁS miniszter NFM/16731/ 12011. Korondi Miklós úr országgyűlési képviselő Budapest Tisztelt Képviselő Úr! Az Országgyűlés Házszabálya 91. §-ának (2) bekezdésében foglaltak alapján hozzám intézett „Van-e igazi tulajdonosa a MÁV-nak?” című, K/4194. számú írásbeli kérdésével kapcsolatban az alábbiakról tájékoztatom:

Az MNV Zrt. a legnagyobb magyar vagyongazdálkodó társaság, több száz - részben vagy egészben - állami tulajdonú társaság felett gyakorol tulajdonosi felügyeletet, így a MÁV Zrt. felett is, amelyet a Magyar

Állam tulajdonosi érdekeit szem előtt tartva képvisel. Jelenleg kormánydöntésre vár a közösségi közlekedés átalakításának koncepciója, amely alapvetően változtathat a vasúti társaságok szerkezetén

TEHÁT: Tényleges tulajdonosi jog a magyar államé a bíróság előtt.

Igy a MÁV Zrt csak képviselő. Vagyoni kártérítés esetén a magyar állam lesz a bírósági alperes.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az építetói jogokat a MÁV Zrt. gyakorolja, ezzel kapcsolatos kötelezettségek a MÁV Zrt.-t terhelik. A jogszabályok meghatározzák, hogy mely közigazgatási határozat kapcsán ki az alperes, a kisajátítási határozatban megállapított kártalanítás tekintetében a kisajátítást kérőnek is perben kell állnia. A polgári jog pedig meghatározza, hogy jogellenes károkozás esetén a károkozó ellen kell pert indítani, ő lesz az alperes.

1. Közúti átjárók Dunavarsány viszonylatban.

Ha a két vágány forgalma a mainak háromszorosa lesz, a szintbeli keresztezések sorompói sokszor - a kétirányú forgalom miatt hosszabb időn keresztül zárva lesznek. A kialakuló gépjárművek feltorlódnak a várakozás idejében, emiatt dugók képződnek. A megnövekedett számú várakozó járművek káros-anyag kibocsátása jelentős légszennyezést, és az ezzel járó légúti egészségkárosodást okoz. A jelenlegi szintbeli kereszteződés teljeskörű forgalmi felmérése szükséges ahhoz, hogy megállapítható legyen a nem szintbeli keresztezések száma, hogy semmiképpen ne növekedjen a légszennyezés.

Kérjük, megépülő vasút ne rombolja a jelenlegi állapotot! Példaként ajánlom Bp-Szfehérvár vonalon a nem szintbeli keresztezések kialakítását.

„A vizsgált beruházási szakaszon nem bővül a közúti hálózat, új út és új vasúti átjáró nem létesül, ezért a természetes forgalomfejlődésen túl más forgalom növekedést befolyásoló tényező nem lesz. A beruházás megvalósulását követően az útátjárók és párhuzamos utak továbbra is célforgalmat bonyolítanak, melyek forgalmából származó károsanyag-kibocsátás elhanyagolható mértékű levegőterhelést jelent a környezet számára.”

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Vasút sor átjárójánál készült forgalomszámlálás, ami alapján az átjáró kapacitása megfelelő lesz.

A jelenleg rendelkezésre álló adatok alapján átlag 5-6 percenként fog áthaladni egy szerelvény. A jelenlegi tapasztalatok alapján ez azt jelenti, hogy a sorompók két szerelvény között kb. 3-4 percig lesznek nyitva. Ezért várhatóan munkaidő kezdete és vége időszakában hosszú autósorok fognak kialakulni, ami nyilvánvalóan érzékelhetően növelni fogja a zajterhelést, illetve a károsanyag kibocsátás. Ez a paraméter jól modellezhető a jelenlegi forgalmi adatok, vonat járatsűrűség, és a gépjárművek károsanyag kibocsátásának összevetésével. Erre végeztek-e forgalomszámlálást, ha igen miért nem szerepelnek az anyagban az adatok? Ha nem végeztek, miért nem?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Vasút sor átjárójánál készült forgalomszámlálás, ami alapján az átjáró kapacitása megfelelő lesz.

2. Akadálymentesítés

A vasúti megállók valószínűleg a két vágány közötti utasforgalmi peron kiépítésével valósul meg. Rajzok hiányában kérem, hogyan képzelhető el az akadálymentes megközelítés?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az akadálymentes magasperonokat a két vágány külső oldalán helyezük el. A peronok között az átjárást a Halász Jánosné utcánál lévő útátjáró mellé épített szintbeni gyalogos átjárón keresztül biztosítjuk.

3. Biztonságos gyalogátkelés a vasúti pályán – felüljáró biztosítása

Ha csak a két szintbeli közúti átjáró marad, jelentős kerülőutakra kényszerülnek a lakosok, idősek, gyerekek. Ez megint egy olyan szituáció, amelyben a helyzet nem javul, romlik.

Kérjük gyalogos-, és kerékpáros felüljáró biztosítását a két felszíni közúti átjáró között, az általános iskola és óvoda közeli utcánál.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tenderben nem szerepel külön szintű átjáró építése. A Vasút sor (Szabadkai utca) átjáróban új szintbeni gyalogos átjáró létesül.

4. Szerelvények sebességkorlátozása

A belterületi szakaszon a teher- és személyforgalmi szerelvények sebességét 120 km/h sebességre korlátozni, ezáltal a menetidő pár perccel növekszik, de a zajterhelés csökken a lakóhelyeken.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zajvédelmi intézkedéseket. A javasolt zajvédelmi intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket. Távolabban a zajárnyékoló falakkal alacsonyabb lesz a zajterhelés. A vonatok sebességének csökkentésére nincs szükség a zajterhelési határértékek betartása érdekében. Az átadást követően monitoring zaj és rezgésmérések végrehajtására kerül sor a Környezeti Hatástanulmányban kijelölt pontokon, a zaj- és rezgésvédelmi intézkedések megfelelőségének biztosítása érdekében.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

5. Városképi szempontokat vizsgálják meg!

A lakosság nem kér a 4 méter magas zajvédőfalból!

Térképen ismertetni kell, hogy a közlekedési létesítmény tengelyétől számított 25 méteren belül nincs lakóépület, üdülőépület, oktatási, nevelési, egészségügyi, szociális és igazgatási épület.

A településrendezési eszközökkel való összhangot a környezeti hatásvizsgálati eljárásban vizsgálni kell, ezért a hatásvizsgálati dokumentációt úgy kell elkészíteni, hogy a közvetlenül érintett ingatlanok, beavatkozások helyek egyértelműen beazonosíthatóak legyenek.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A KHT tartalmazza a beruházás által érintett ingatlanok listáját, amely alapján a településrendezési eszközökkel való összhang - környezeti hatásvizsgálati eljárás szintjén - megállapítható, és a későbbi tervfázisokban megteremthető az összhang.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmány megfelel a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. számú mellékletében foglalt tartalmi követelményeknek.

6. Vasútforgalom fenntartása az építés ideje alatt

Mindenképpen tartsák fenn I vágányon a vasútforgalmat, és csak hétvégén legyenek teljes vágányzárak.

„Az építési munkát várhatóan csak a nappali időszakban végzik.”

Mit jelent az, hogy várhatóan?

Az autóbuszos járatpótlás menetideje egyes viszonylatokban meghaladhatja a vasúti menetidőket. Ezen helyzetben a hatások várhatóan kismértékűek, illetve csak bizonyos lakossági csoportokban jelentkeznek érdemben.

A járatpótlások az agglomerációban biztosan és durva mértékben növekedni fognak, hiszen az eddigi vonatforgalom is a gépjármű forgalomra tevődik át, ami a munkakezdés, munka befejezés időszakában már most is kriminális.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az átépítés alatti közlekedési rend kidolgozásában több szervezet közreműködik (MÁV-Csoport, VOLÁNBUSZ, ITM, KTI, települési önkormányzatok). Közös cél, hogy a zavartatások, a vonatpótlás

időszaka alatti eljutási idők a lehető legkisebb mértékben növekedjenek. Az átépítés technológiája, valamint a határidők nem adnak lehetőséget arra, hogy az egyik vágányon a vasúti személyforgalom biztosított legyen, emiatt több szintű (alap- és átemelő pótlóbuszok) autóbuzos pótlás kialakítása áll vizsgálat alatt. Jelenleg az utasforgalmi mozgások elemzése zajlik, ennek ismeretének fényében fog elkészülni a vonatpótlás részletes viszonylathálózata. A buszos pótlás teljes időszakában folyamatosan nyomon követjük majd a forgalmi rendet és a keletkező zavartatásokat és szükség esetén megtesszük az azonnali beavatkozásokat (menetrendi korrekció, esetleges útvonal módosítások, járatszámbővítés, stb.).

7. Egészségkárosító hatások

„Ennek következtében – amennyiben poros az ágyazat – kismértékben juthat por a levegőbe. Ez a hatás azonban már jelenleg is fennáll és továbbra sem lesz érzékelhető mértékű. A dízelvontatás továbbra is elenyésző marad, jelenlegi állapothoz képest részaránya csökken a villamosvontatással összevetve. A dízelvontatásból származó károsanyagkibocsátás tervezett állapotban is elhanyagolható mértékű levegőterhelést okoz, annak közvetlen hatásterülete üzemi területen belül határolható le.”

A jelenlegi vasúti forgalom megtöbbszöröződik. Mivel a vélemény nem tartalmaz adatokat, okkal feltételezhető, hogy nem készültek számítások, illetve nem állnak rendelkezésre egzakt adatok.

Álláspontom szerint ez így ebben a formában nem fogadható el.

A terhelések hatására a közvetlenül érintett lakosság egészségi állapota átmenetileg romolhat

Ezt nem ártana konkrétabban kifejteni. Főleg azt, hogy mit jelent az „átmenetileg” kifejezés.

„Első közelítésben megvizsgáltuk az építési terület mentén mobil zajvédő falak elhelyezésének lehetőségét. Ez munkavédelmi, balesetbiztonsági szempontok, valamint a helyi adottságok és a rendkívül hosszú munkaterület miatt elvetésre került.”

Miért nem tér ki részleteiben az anyag az indoklásban. A hosszú munkaterület csupán költség kérdése?

Úgy tűnik a „gazdaságosság” legyűrte az egészségkárosodások megelőzésének fontosságát.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A minimális arányú dízelvontatásból származó károsanyag-kibocsátás a távlati vonatforgalomra, pontos számítások alapján került meghatározásra. A számításhoz használt adatok részletesen bemutatjuk a környezeti hatástanulmányban.

A fejlesztés hatására bekövetkező egészségromlás általában véve kizárható, tekintettel arra, hogy a kedvezőtlen hatások csökkentésére érdemi környezetvédelmi beavatkozások is a projekt részét képezik.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmány alapján a teljes vonalszakaszon belül (a távlati állapotban) a dízelvontatás két szakaszt fog érinteni: Kiskunhalas-Balotaszállás, Fülöpszállás-Kiskőrös. Mindenekelőtt a villamosvontatás fog dominálni, melynek üzemeltetéséből származó levegőterhelés (poros ágyazat) a dokumentációban leírtak szerint nem lesz jelentős.

8. Zajterhelés

„A pályaszakaszokon nem a maximális tervezési sebességet, hanem az érvényes korlátozások szerinti tényleges sebességet vettük figyelembe (nappal és éjjel egyaránt) a zajterhelés meghatározásakor.”

Miért, amikor nyilvánvalóan modellezhető a várt sebesség mellett zajterhelés is?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az idézett mondat a jelenlegi állapotot bemutató fejezetben szerepel. A távlati terhelés meghatározása során természetesen azt a sebességet vettük figyelembe, amivel a szerelvények haladhatnak majd az egyes szakaszokon.

9. Zaj- és rezgésvédelmi szempontból

A környezeti hatásvizsgálati dokumentációnak részletesen tartalmaznia kell a fejleszteni kívánt vasútvonal mentén azokat a zajtől védendő létesítményeket, ahol a jelenlegi állapotban határérték túllépés állapítható meg. A jelenlegi és távlati állapotokban a fenti zajtől védendő létesítményekre vonatkozóan a zajcsökkentési lehetőségekre vonatkozó konkrét megoldási és megvalósítási tervet kell készíteni, amit csatolni kell a környezeti hatás- vizsgálati dokumentációhoz.

A változást megelőző zajterhelést kell követelménynek tekinteni, ha a változást megelőző állapotra vonatkozó számítások vagy mérések a határérték túllépését igazolják.

A környezet védelméről szóló 1995. évi LIII. törvény 31. § (2) bekezdés c) pontja alapján gondoskodni kell a tartósan határérték felett terhelt környezet utólagos védelméről.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A környezeti hatástanulmány tartalmazza a védendő területeket. A tervezést a jogszabályban meghatározott határértékekre készítettük, mivel évi 30 ezer szerelvéyszámnál több fog elhaladni a vonalon. A határértékre történő tervezés szigorúbb, mint a jelenlegi zajterhelési értékek.

10. Karbantartási problémák

„A kockázatértékelés alapján kiemelten kezelendő kockázatok a vasút esetében a következők: vasúti sínek kivetődése, megnövekedett dilatációs mozgások; vezetékek megnyúlása, szakadása, áramszedőtörés.”

A vasúti sínek kivetődésének lehetősége olyan területen, amely sűrűn lakott (tervezett 160km/h-s sebesség) súlyos veszélyt jelent az ott élő lakosságra. Ennek ellenére az anyag nem fogalmaz meg konkrét intézkedéseket csupán általánosan fogalmaz. („A klímaváltozás hatásainak csökkentését szolgáló javaslatok, megfelelő adaptációs intézkedések alkalmazása jelentős mértékben enyhítheti a várható negatív hatásokat a tervezett beruházásra vonatkozóan.”)

Dr. Köllő Gábor Kolozsvári Műszaki Egyetem: „Nyáron, nagy melegben a hézagnélküli vágányban nagy nyomóerők keletkeznek, amelyek, ha a vágány stabilitása nem megfelelő, kihajlást, vasúti szaknyelven vágánykivetődést okozhatnak. A kivetődött vágányra ráfutott szerelvény súlyos balesetet okozhat. Éppen ezért a vágány stabilitásának biztosítása a karbantartó cégek egyik legfontosabb feladata.”

Amennyiben a karbantartást érti az anyag „csökkentést szolgáló javaslatnak” akkor ezt a tervezett sűrűségű forgalom mellett miként kívánják végezni?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A hézagnélküli vágány tervezése során a vonatkozó jogszabályokat és előírásokat vesszük figyelembe.

11. Az ingatlanok értékének csökkenése

„Szolgáltatási színvonal növekedése; az egyes megállók és állomások, illetve környezetük megújítása növeli a közvetlenül érintett, illetve a környező területek ingatlanainak értékét.”

„A kapcsolódó közúti közlekedési elemek kapcsán ingatlanok megközelíthetősége javul, ezzel értékük növekszik, és a vasúttal kapcsolatos közlekedési baleseti kockázat csökken.”

Ez nyilvánvalóan nem igaz. Ez abban az esetben lehetne igaz, ha a fejlesztések a jelenlegi forgalom mellett valósulnának meg. A forgalom drasztikus növekedése a vasúthoz közeli ingatlanok értékét drasztikusan csökkenteni fogja, sőt akár eladhatatlanná is teszi.

Vasúti forgalom növekedése; a forgalmi terhelések a közvetlenül érintett lakóingatlanok használhatóságát korlátozhatják, az ingatlanok értéke egyes esetekben csökkenhet, és a közvetlenül érintett lakosság egészségi állapotát érintő kockázatok bizonyos esetekben kismértékben növekedhetnek.

Egyes esetekben? Kismértékben? Meghatározhatatlan fogalmak!

Mindezek mellett a kapcsolódó forgalmi létesítmények megújítása növeli a közvetlenül és közvetve érintett ingatlanok értékét, az épített környezet minőségével kapcsolatos elvárások tekintetében új minőséget teremt.

Ezt az állítás többször megfogalmazza az anyag, de nyilvánvalóan nem igaz. Az ingatlanforgalmazásban már most megjelent a vásárlók oldaláról a vasút miatti bizonytalanság, aggodalom.

A projekttel a kisebb településekről a központi települések termelési, kulturális és oktatási funkcióinak elérhetősége érdemben javul, így várható az érintett lakosság ezekhez történő hozzáférésnek érdemi javulása, valamint az elérés javulásának hatásaként a vasúttal feltárt települések és térségek felértékelődése a lakóhelyválasztás tekintetében.

Az anyag rendre (talán szándékosan) figyelmen kívül hagyja a forgalom iszonyatos volumenét, ami nyilvánvalóan (már most is érzékelhetően) a jobban érintett településeken pl. Dunavarsány ellenkező hatást vált ki.

Az életminőség és életmódbeli változások a települést, lakosságot közvetlenül érintik. Figyelembe kell venni az érintett önkormányzati vagyon, magán ingatlanok elértéktelenedését, károsan befolyásolt forgalmi értékének csökkenését. Külön kell kitérni a kártalanítás módjára és mértékére.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A lakóingatlanok értékének változása számos a vasúti forgalommal is összefüggő tényező eredője; a fejlesztésre vonatkoztatva alapvetően két, ellentétes irányú folyamattal számolhatunk: a vasúti forgalom növekedéséből származó kedvezőtlen környezeti hatások növekedése és a javuló szolgáltatási színvonal (gyorsabb elérési idők, magas minőségű, jobban használható utasforgalmi létesítmények, P+R és B+R parkolók, vasúti megállók és állomások magasabb minőségű közterületei, stb.). A forgalmi terhelések növekedése esetében – bár azok mértéke valóban érdemben növekszik – olyan műszaki-környezetvédelmi beavatkozások és építési elemek is projekt részét képezik, amelyek a megnövekvő forgalmi terhelésekből származó hatásokat jelentősen csökkentik.

Az ingatlanárak változásának becslésénél e két ellentétes folyamat egy-egy település különböző részén más- és más erővel jelentkezik. A változás irányát és mértékét nagyban befolyásolják a helyi adottságok, ennek meghatározása környezeti hatásvizsgálati szinten csak nagy bizonytalansággal lenne lehetséges.

12. Környezeti hatások - természetvédelem

Környezetvédelmi hatóság az érintett nyilvánosságtól, a megkeresett szervekről, valamint a nemzetközi környezeti hatásvizsgálati eljárás során kapott, a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételeket a szakhatóságok bevonásával érdemben meg kell, hogy vizsgálja, így indokolt a nyilvánosságtól érkezett észrevételek és az azokra adott válaszok a hatásvizsgálati dokumentáció külön fejezetében rögzíteni, közzétenni.

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény alapján: 7. § (2) bekezdésének a) pontja szerint a tájjellege, a természeti értékek, az egyedi tájértékek és esztétikai adottságok megóvása érdekében a) gondoskodni kell az épületek, építmények, nyomvonalas létesítmények, berendezések külterületi elhelyezése során azoknak a természeti értékek, a mesterséges környezet funkcionális és esztétikai - itt nem a zajvédőfalra gondolunk - összehangolásával történő tájba illesztéséről.

Az elkövetkező időben felértékelődő környezeti, természeti, biológiai értékeink elpusztulnak. Természeti sokszínűség eltűnik.

Országos jelentőségű védett természeti terület (ex lege területek): A fejlesztésre tervezett nyomvonal területfoglalás (több száz terület, növény, és állatfaj érintett) mellett érinti, vagy közvetlenül is határos 9 különálló ex lege védett láp, illetve szikes tó területtel. A Csengődi láp, a Szűcsi-erdő része, valamint a Soltvadkert határában lévő Névtelen láp megnevezésű ex lege lápterületek mindkét oldalon területfoglalással érintettek.

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény alapján: 31. § Tilos a védett természeti terület állapotát (állagát) és jellegét a természetvédelmi célokkal ellentétesen megváltoztatni.

35. § (1) bekezdés- a) pontja szerint tilos olyan épületet, építményt, nyomvonalas létesítményt, berendezést létesíteni vagy üzembe helyezni, amely annak jellegét és állapotát veszélyezteti, károsítja, vagy ott a táj- képi egységet megbontja;

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A környezeti hatástanulmány a hatályos jogszabályi előírásoknak megfelelő tartalommal készült. A hatástanulmány összeállításánál részletes élővilágvédelmi felmérés készült.

A javasolt hatáscsökkentő intézkedések maradéktalan megvalósítása esetén a nemkívánatos hatások jelentős mértékben mérsékelhetők. A tervezett beruházás hatása a pálya környezetében lévő élőhelyek és fajok tekintetében a hatáscsökkentő intézkedések megvalósulása esetén várhatóan nem lesz jelentős.

Szakmai értékelés:

A fenti észrevételben is megnevezett, természetvédelmi oltalom alatt álló területek és védett természeti értékek beruházás általi érintettsége okán a természetvédelmi hatóság a környezeti hatástanulmányban szereplő hatáscsökkentő intézkedéseken túl további előírásokat eszközölt a területileg illetékes természetvédelmi kezelő, nemzeti park igazgatóságok bevonásával. A kivitelezés során természetvédelmi szakfelügyelet alkalmazása is kötelező, amellyel az előírtak betartása ellenőrizhető. Ez azért is szükséges mivel az előírtak szigorú betartásával csökkenthetőek a természetvédelmi környezetre ható kedvezőtlen hatások.

13. *Megtérülés*

Számadatokat tegyenek közzé milyen darabszámú, menetidejű és áru tömegű szerelvényekkel számították ki a beruházás megtérülést. Ezek az adatok, igazolják, hogy az adott település és az ott élők mennyire lesznek és milyen időtartományban lesznek leterhelve.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2020 évi XXIX. Tv. rögzíti az adatok megismerhetőségének szabályait.

A kormányzati törekvés, szembeállítva a gazdasági megtérülés, környezeti, vagyoni károkozás, az országra nehezedő felvett hitel mértékével nem indokolja a beruházás elkezdését, kivitelezését. Szembefordul lokális és társadalmi érdekekkel, Nem veszi figyelembe a XXI.sz. gazdasági és környezeti elvárásait, össz-EURÓPAI érdekeinket.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2016. évi XXIV. törvénnyel kihirdetett nemzetközi Egyezményben foglaltak szerint kerül a beruházás megvalósításra.

Észrevétel 29.:

Mikor keresnek meg az ingatlannal kapcsolatban, mert nyomasztó érzés, hogy nem tudom kisajátítják-e az ingatlant vagy csak marad határos a MÁV területtel.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kisajátítás várhatóan 2021 IV. negyedévben kezdődik.

Délegyháza Majosi út belterületi lakói gyalogosan nagyon nehezen tudnak bejutni a vasút miatt a központba. Életveszélyes a Majosi úton kerékpárral és gyalogosan közlekedni a sorompó felé, főleg ha gyerekekkel és babakocsival közlekedik az utca lakója. Szeretnénk, ha egy gyalogos átjáró lenne a sínek alatt. Ez lehetne a peronaluljáró meghosszabbítása, amely átérne a másik oldalra.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Tenderben meghatározott műszaki tartalom a hatályos jogszabályi előírásokban megfogalmazott követelményeket kielégíti.

A következő észrevétel, hogy a vasút építése (vágányzár idején) alatt a Délegyháza Majosi út belterületi szakaszán a vonatpótló autóbuszok és a vasút építés következtében megnövekedett teherautó forgalom miatt kérjük a megállási és várakozási tilalom bevezetését. Az itt lakók meg tudnak állni a saját ingatlanjaikon belül. Ez biztosítaná a folyamatos haladást, nem torlódna fel a forgalom. A gyalogosok, kerékpárosok és az itt lakó emberek érdekében a zajcsökkentés érdekében a 40 km/h sebességkorlátozás átmeneti bevezetését is javasolnánk a Pest-Megyei közútkezelővel egyeztetve, mint tulajdonos.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kivitelezés megkezdése előtt organizációs terv készül, ennek keretén belül megvizsgáljuk a kérést.

Észrevétel 30.:

Megdöbönt, hogy napjainkban, amikor a járvány helyzettel összefüggő korlátozások miatt az emberi kapcsolatok a szűk családon kívül szinte megszűntek, akkor a magántulajdont érintő Budapest-Belgrád vasútvonal fejlesztésekről hozott kormányrendelettel összefüggő hatósági eljárásokról kizárólag az interneten keresztül „értesítik az érintetteket”. Csak a véletlennek köszönhetően jutott a tudomásomra, hogy otthonom a kisajátítással érintett ingatlanok listáján szerepel.

Koromnál fogva életemnek nem része az internetet, nem ismerem az online kapcsolatok lehetőségeit, nem tudom, hogyan adhatnék be e-papírt és mit jelent az online meghallgatás? Miért kellene nekem ügyfélkapu? De a Magyar Közlöny előfizetője és olvasója sem vagyok.

86 évvel ezelőtt itt, az apai nagyszüleim házában születtem. A nagyszülők Németországba történő kitelepítésével házunkat elvették. Édesapám 5 év „málenkij robot” utáni hazatérésekor szembesült

azzal, hogy a ház már nem a családunké, de a szüleimnek sok munkával sikerült előteremteni a visszavásárláshoz szükséges összeget. Számomra ez a ház több mint az otthonom, nem létezik az az új ház vagy kártalanítási összeg, ami enyhíteni tudná azt a fájdalmat és csalódottságot, amit érzek. Tudom, hogy a fejlődés nem állhat meg, de a tájékoztatásnak ezt a formáját elfogadhatatlannak és méltánytalannak érzem.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Beruházó a jogszabályok szerinti tájékoztatási kötelezettségének eleget tesz.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatásvizsgálati eljárás során a nyilvánosság bevonásának formáját a környezeti hatásvizsgálati eljárásra és a fennálló veszélyhelyzetre irányadó jogszabályok határozzák meg, az érintettek tájékoztatása a vonatkozó jogszabályi előírások maradéktalan betartásával történt meg, a közmeghallgatásban való részvétel szempontjából lényeges információkat a közmeghallgatás tartásáról szóló közleményben a környezetvédelmi hatóság és az érintett települések jegyzői is közzé tették.

Természetes személyek esetén az ügyfélkapu és az e-papír szolgáltatás igénybevétele ezen eljárás során lehetőség, nem jogszabályi kötelezettség, ennek megfelelően a postai úton is befogadta a hatóság az észrevételeket és kérdéseket.

A közmeghallgatás nyilvánosságának biztosítása a kérdések, észrevételek és arra adott válaszok honlapon való, mindenki számára hozzáférhető közzétételével valósult meg.

A közmeghallgatás tartásának jogszabályi előírásait és annak való megfelelést a határozat indokolása tartalmazza.

A Magyar Közlöny Magyarország hivatalos lapja, abban való megjelentetéssel hirdetik ki a jogszabályokat, elektronikus változata bárki számára ingyenesen hozzáférhető.

A kisajátítási eljárás nem része közvetlenül a környezeti hatásvizsgálati eljárásnak, arra önálló eljárás keretében kerül sor az alkotmányos és a jogállami garanciák betartása mellett.

Várhatóan mikor kezdődik a kisajátítási eljárás?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kisajátítási tervek elkészültét követően, várhatóan 2021 IV. negyedévében.

Mikor és milyen formában fognak értesíteni az eljárás kezdetéről, a kisajátításban résztvevő szakértők, közreműködők személyéről?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az eljárás kezdetéről a Kormányhivatal küld majd írásban értesítést. Az eljáró szakértőt a Kormányhivatal jelöli ki az igazságügyi szakértők névjegyzékéből.

Mivel fogja magát igazolni a szakértő? Honnét fogom tudni, hogy nem egy csalóval van dolgom?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Igazságügyi szakértői igazolvánnyal, és a hatóság kirendelő végzésével.

Lehetőség van-e arra, hogy a kisajátításra jelölt ingatlan helyett egy hasonló adottságokkal rendelkező csereingatlant biztosítsanak a részemre?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2007 évi CXXIII. Tv. rögzíti a csereingatlanral való kártalanítás lehetőségét, ha azonban nincs megfelelő csereingatlan, akkor pénzbeli kártalanítás jár.

Amennyiben nem tudnak megfelelő csereingatlant biztosítani, akkor a kártalanítási összeg folyósítását követően mennyi időt biztosítanak az új ház keresésére, vásárlásra?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2007 évi CXXIII. Tv. rendelkezik arról, hogy a kisajátított ingatlan birtokba adása a véglegessé vált kisajátítási határozat alapján történik, kisajátítási hatóság a kártalanítás kifizetésétől számított 2 hónapos, építmény nélküli ingatlan esetében legfeljebb 1 hónapos határidőt állapíthat meg. A kisajátítási hatóság ennél hosszabb határidőt is megállapíthat, ha ebben a felek megállapodtak.

Mi alapján kerül meghatározásra a kártalanítási összeg és az ingatlan értékén kívül tartalmaz-e egyéb nem vagyoni kárt?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kártalanítás összege igazságügyi szakértői értékbecslés alapján kerül meghatározásra, a szabadpiaci viszonyok figyelembevételével. "Nem vagyoni kár" megtérítésére a törvény nem ad lehetőséget.

Új ingatlan keresésével, vásárlásával összefüggő költségeket (ügyvédi, közjegyzői, illeték stb.) továbbá a költözés költségeit megtérítik-e?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Új ingatlan keresésével felmerülő ügyvédi, közjegyzői díj nem esik a kártalanítás körébe, a kisajátított ingatlanért kapott kártalanításból vásárolt ingatlan megszerzése illetékmentes, a költözködéssel felmerült, igazolt költség járulékos költségként minősülhet.

Várhatóan mi az a legkésőbbi időpont, amíg a folyamatot le kell zárni és az otthonomat el kell hagynom?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kisajátítási határozat véglegessé válásától számított, legfeljebb 2-2 és fél hónap, mivel a kártalanítás kifizetésére a határozat véglegessé válásától számított 15 napon belül kell sor kerüljön, és legkésőbb ezt követő 2 hónapon belül kell birtokba adni a kisajátított ingatlant.

Meghatározott ideig el kell hagynom az ingatlant, vagy valamilyen formában át is kell adni valakinek?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Birtokba bocsátásról javasolt jegyzőkönyvet felvenni, közüzemi mérőórák leolvasása mellett, a kisajátítást kérő képviselőjének kell átadni az ingatlant.

Észrevétel 31.:

Véleményünk szerint a Budapest-Belgrád vasútvonal korszerűsítésének következtében a vonalon egységnyi idő alatt átközlekedő szerelvények száma jelentős mértékben növekedni fog. Mivel nem áll rendelkezésünkre tervezési adat a szerelvényszám tervezett növekedéséről ezért csak feltételezni tudjuk azt, hogy a Kelebia belterületén áthaladó vasútvonal kihasználtsága nagyságrendekkel növekedni fog. Mindezt javasoljuk a szintalatti vagy feletti kereszteződés lehetőségének megvizsgálását a vasúti pálya és az 5501-es közút kereszteződésénél.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A szerződés alapján nem képezi a projekt részét alul/felüljárók építése a településen. A Tenderben meghatározott műszaki tartalom a hatályos jogszabályi előírásokban megfogalmazott követelményeket kielégíti.

Kelebia Község Önkormányzata előzetes megvalósíthatósági tanulmányt készített az 55 és 53-as főutak között húzódó 5501 közút komplex felújítására és ugyanezen közút mellett építendő kerékpárút kialakítására. A fentebb említett vasúti átjáró megszakítja ennek a tervezett kerékpárútnak a folytonosságát. Ezért kérném, hogy vizsgálják meg annak lehetőségét, hogy kerékpáros és gyalogos aluljáró épüljön a vasúti vonal felújítása során. Az említett előzetes megvalósíthatósági tanulmányt a tervezők rendelkezésére tudjuk bocsájtani.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A szerződés alapján nem képezi a projekt részét külön szintű átvezetés.

A Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztését taglaló környezeti hatástanulmányban Kelebia belterületét érintő zajvédő falak építését is tervezik. A Bács-Kiskun Megyei klímastratégiában és a helyi klimatikus erőforrások erősítésében nagy szerepet játszik a zöldfelületek növelése. Ezért kérnénk annak megvizsgálását, hogy a zajvédő falak egy környezetkímélő és modernebb változatát (zöldfal) építenék meg, amely gyakorlat Nyugat Európában elterjedt módszer.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A zajárnyékoló falak színezési és anyag típus terve a kiviteli tervfázisban lesz aktuális.

A vasútvonal építése során a meglévő kőagyazat cseréje valósul meg. Magyarországi példa alapján kérnénk, hogy kikerülő kömmennyiséget Kelebia közigazgatási területéről a kelebiai önkormányzat rendelkezésére bocsátsák. Ennek hatósági lebonyolítását és depózását az önkormányzat vállalná. Útépítő mérnök szakvéleménye alapján a kitermelt kő kiváló minőségű anyag útalap kialakításához.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Amennyiben építési törmelékként kerül kitermelésre és az önkormányzat azt építési törmelékként hasznosítani kívánja, rendelkeznie kell hulladékkezelési engedéllyel. Abban az esetben ha visszanyereményi anyagként kerül kitermelésre, akkor azt a Magyar Államtól meg kell vásárolnia.

A 102/2021 (III.3.) Korm. rendelet mellékletében a jogszabályalkotó felsorolja azokat a helyrajzi számokat amelyeket a vasútépítés érint. Az érintett lakosok jelzését tolmácsolva határozottabb választ kérnénk arra vonatkozólag, hogy a felsorolt ingatlanok vagy a vasúttal párhuzamosan futó önkormányzati utak mennyiségi paraméterei milyen mértékben fognak változni a beruházás során.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A területmegközelítő utak vizsgálata jelenleg folyik, de a felsorolt ingatlanokon felül már nem várható jelentős változás.

Észrevétel 32.:

A Budapest-Belgrád vasútfejlesztési projektben érintett települések lakói nevében arra kérem Önt és az Innovációs és Technológiai Minisztériumot, hogy a szóban forgó, Budapest-Kelebia határátkelőhely közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő vasúti nyomvonal teherforgalma kerülje el a lakott területeket. A felújítás keretében a jelenlegi, egy fő vágánnyal rendelkező szintopológia a mai kor műszaki igényeinek megfelelően felújított módon, de változatlan nyomvonallal, egy fő vágánnyal maradjon meg kizárólag a személyszállító vonatközlekedés lebonyolítására! A vonalra tervezett, óriási mértékű teherforgalom kiszolgálására a településeken kívül kiépített, azok lakott területeit nagy mértékben elkerülő, a települések infrastruktúráját és lakosait zaj- és rezgéstani módon nem terhelő, új, korszerű vasútvonal legyen kiépítve! Az emberek nyugalmanak és a településeink élhetőségének megőrzése mellett a beruházás kiemelt nemzetgazdasági érdekeit és a modern környezetvédelmi igényeket is kizárólag a kérvényezett műszaki megoldással tudja a fejlesztési projekt elérni.

A Budapest-Belgrád nemzetközi vasútvonal hazai szakasza a Bp.-Kelebia állomások között húzódó, jelenleg is üzemelő 150-es számú vasútvonal. Számos településen, sűrűn lakott területeken halad keresztül. A felújított vonalra előirányzott napi vonatszám 197 db (szemben a mostani 30-40 vonattal!!!), mely növekménynek igen jelentős része tehervonat lesz (akár 750 méter hosszúak). Ez azt jelenti, hogy a felújított vonalon átlagosan 6-10 percenként fog elhaladni egy adott helyen szerelvény (ez nagyjából a Budapest, Róbert Károly körüti 1-es villamos közlekedési sűrűsége normál időszakban, hétköznap), tehát az átkelők a tervezett vonatforgalom mellett nagyon rövid ideig lesznek nyitva. Ez amellett, hogy növeli a légszennyezést is (holott a XXI. századi vasút fejlődésének épp csökkentenie kéne azt...), számos érintett település már amúgy is (túl)terhelt infrastruktúráját teljesen tönkreteszi. Mivel a vasúti vonal rengeteg település esetében - éppen a személyszállítás miatt - a lakott területek között halad jelenleg is (így biztosítva a vonatot használó közösség minél szélesebb körében a megközelíthetőséget), a településeket a szinte folyamatosan zárva tartott szintbeli átjárók gyakorlatilag ketté fogják szelni.

A jelenlegihez képest 5-7-szeres vasúti forgalom hasonló mértékben megnövekedett zaj- és rezgésterhelést fog okozni a vasút környezetében élőkre, amely számos esetben az életük tönkretételével egyenlő. (A 2021. március 3-án kiadott 102/2021. (III. 3.) Korm. rendeletben ráadásul rögzítették, hogy a vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségűek, azaz a fejlesztést érintő ingatlanok részbeni vagy teljes, átmeneti vagy végleges használatával, kisajátításával kapcsolatos hatósági ügyek könnyített eljárások keretében zajlanak, gyakorlatilag fellebbezésnek sok helye nincsen. A rendelet továbbá jelölte a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok helyrajzi számait minden érintett településre nézve, szám szerint 3440-et. Ennyi tehát a tervezett vonaltól 20-30 méteres sávon belüli ingatlanok száma (Soroksártól Kelebiáig). A jelenleg ismert adatok szerint elenyésző ezek közül a kisajátítandó ingatlan. A fentiekből valószínűsíthető, hogy a környező lakóingatlanok tulajdonosai többsége nem, vagy csak óriási ráfizetés árán tud megválni az élhetetlenné vált, elértéktelenedett ingatlanjuktól. Ráadásul ennél jóval több lesz az értékcsökkenést elszenvedő ingatlan, amelyekben még ha kicsit távolabbról is, de szinte ugyanúgy „élvezhető” a zaj- és a rezgés...)

Gazdasági szempontból a Magyar Államnak és a MÁV Zrt-nek is az lenne a hosszú távú érdeke, hogy a személy- és a teherforgalom elkülönülő nyomvonalakon történjen, a következők miatt: a felújított vasúti pálya 160 km/h-s sebességre van tervezve. Ha ugyanazon pályán sűrű követési időkkel egymás után közlekednek eltérő névleges sebességű szerelvények, könnyen belátható, hogy a lassabbakat gyakran utoléri a gyorsabbak. Utóbbiak nem tudnak bárhol előzni, hiszen a két vágányos pálya irányonként csak 1-1 vágányt takar, tehát alapvetően az ellenkező irányba tartó szerelvények használják a másik sínpart. Magyarán a 160 km/h pályasebesség mellett egyik szerelvény sem fogja ezt a sebességet átlagban még megközelíteni sem. Pontosan ez a helyzet itt is, hiszen a személyvonatoknak 3-5 kilométerenként megállója van, tehát üzemszerű, tervezett állási, valamint gyorsítási-lassítási időkkel rendelkezik. A tehervonatoknak ezzel szemben csak egynehány állomáson kell megállniuk ideális esetben, tehát útjuk zömét akár 160 km/h-s sebességgel tehetnék meg akadályoztatás nélkül. Nem elhanyagolható módon gigantikus mértékű energiát is spórolnának a tehervonatok, hiszen a több ezer tonnás, óriási tömegek gyorsításához és fékezéséhez nagyságrendekkel több energia szükséges, mint ugyanezen tömeg állandó sebességen történő haladásához.

Összefoglalva: ha a tehervonatok a településeket elkerülő, külön vágányokon fognak közlekedni, a személyvonatok pedig a jelenleg is használatos, egyvágányú nyomvonalat használják, akkor gördülékenyebb lesz mind a személy-, mind a teherszállítás, sokkal energiatakarékosabb lesz a vasúti szállítás, a települések infrastruktúrája nem romlik le drasztikus mértékben, a vasút mellett és annak környezetében élők a jelenleginél is jóval csendesebb környezetben élhetnek a tehervonatok hiányának – és az egyre több korszerű motorvonatnak – köszönhetően. Ez még akkor is igaz, ha a személyvonatok járatsűrűségét megnövelik. A csendesebb működéssel, kisebb tömeggel, kevesebb rezgést generáló szerelvényekkel rengeteg helyen szükségtelenné válhatnak a városképet – és a közeli lakók kilátását – elcsúfító magas zajfogó falak. A jellemzően jóval rövidebb hosszúsággal és nagyobb dinamikával, könnyebb súllyal rendelkező személyvonatok esetén az átjárók biztosító berendezését kevesebb ideig kell zárva tartani. az ingatlanok szükségszerű kisajátítása, ill. a vasúti építkezéshez szükséges használata minimálisra csökken.

A fentiekben túl a kínai állam felé kommunikált 160 km/h-s sebességű pályán a tehervonatok tényleges átlagsebessége nem lesz csúfosan alacsony, vállalhatatlan érték.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A korábbi években készült előtanulmányok vizsgálták ezt a lehetőséget is. A megoldás a komplex, többszemponútú elemzések eredménye alapján elvetésre került. A tervezett műszaki megoldások és a korszerűsödő járműpark biztosítja, hogy a településeken az életminőség ne romoljon a fejlesztés miatt.

ZTV-Tavlat vasúti védelem, hatástanulmány 5. sz melléklet.

A tanulmányban szereplő mérési eredményeket elvileg az adott és megjelölt ingatlannál végezték, többek között nálunk is, 2330 Dunaharaszti Eötvös utca 94.

Szeretném tudni, hogy a mérést végző szakemberek mikor jártak nálunk illetve a többi megjelölt helyen és milyen eszközökkel, illetve mennyi ideig mértek és milyen típusú szerelvényeket?

Mi ugyanis nem találkoztunk velük sem a többi érintett, egy kivétellel, pláne nem az udvaron vagy a házon belül!

Az így kapott adatok ránk és a többi érintettre nézve is minimum aggályosak.

Leszögezem, hogy semmi közöm ehhez a szakmához csak, mint laikus kérdezem, hogy a hiteles mérési eredmények érdekében a mérést nem az ingatlanon belül kellett volna elvégezni zárt és nyitott ajtó- ablakok mellett a földszinten és az emeleten is, valamint az udvar több pontján zaj és rezgés tekintetében is?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az említett ingatlannál nem volt se zaj, se rezgésmérés. A zajterhelési adatok számítással lettek megállapítva. A méréseket a hatályos jogszabályoknak megfelelően végezzük, ott, ahol az ki lett jelölve.

Szintén a már említett tanulmányra hivatkozva kérdezném, hogy mi alapján döntenek el, hogy kinek jár és kinek nem jár a passzív zajvédelem, ez a kifejezés pontosan mit takar?

Ha a nyílászárók cseréjét, akkor örömmel értesítem Önöket, hogy mi a tavalyi év folyamán ezt mi tettük!

A jelenleg fellelhető legmodernebb darabok és mindössze 1 évesek, a beépítését is szakemberek végezték, így semmilyen szinten nem kifogásolhatók, ellenben a vonat kelleltet zajjal szemben szinte hatástalanok!

Amatőr módszerekkel (mobiltelefon és zajmérési és rezgésmérési applikáció) mértünk mi is különböző helyeken, melyek a hiteles és korrekt eredményektől valamennyire eltérnek, de talán kontrolnak vagy figyelemfelkeltésnek jók.

*Az eredmény a tehervonatnál 80DBA is volt, igaz nyitott ablaknál. Ez csak azért fontos, mert az ember a nyár folyamán sokszor alszik nyitott ablak mellett. *

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Ott kell nyílászáró csere, ahol a zajárnyékoló falakkal nem lehet határérték alá vinni a zajterhelést.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Az immissziós táblázatban és a zajtérképen van néhány hrsz ami nem egyezik és van olyan hrsz is a nyomvonal mentén ami egyik helyen sincs feltüntetve. Ezekben a helyeken az épületek és a vágány között nincs semmilyen takarás. Ezekkel mi lesz?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Mindenhol lesz zajvédelem, ahol szükséges, függetlenül attól, hogy a hrsz. fel van-e tüntetve.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A vasút mellett élők nevében kérem Önöket, hogy a méréseket ismét végezzék el a lakóépületeken belül, több zónára osztva a településeket a geológialilag vet legmagasabb és legmélyebb pontokon is! A távlati zajt és rezgést csak mérésekkel lehet megállapítani számításokkal nem (egy ebben a szakmában dolgozó megállapítása, nem saját szavak)!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Távlati zaj- és rezgésterhelést csak számítással lehet meghatározni. Méréssel a jelenlegi zaj- és rezgésterhelés állapítható meg.

Észrevétel 33.:

Az újonnan megépülő Budapest- Belgrád vasútvonal vonatkoztatásában, mely jogszabályok vannak érvényben a vasúti védősávot, illetve a védőtávolságot tekintve?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vasúti védőtávolsággal kapcsolatban a "103/2003. (XII. 27.) GKM rendelet a hagyományos vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról" fogalmaz meg előírásokat.

Maga a tanulmány nem tartalmaz részletes tervezetet az újonnan telepített nyomvonal elhelyezését illetően. Ebből kifolyólag ezúton szeretném tájékoztatásukat kérni, hogy a környezeti hatástanulmány 3.2.2.1.1 pontjában foglaltak értelmében, mely szerint „a jelenlegi vágány mellé kerül bal oldalra elhelyezésre a második vágány 5,0 m vágánytengely távolságra”, az épülő nyomvonalat a187853 helyrajzi számon lévő ingatlanhoz közelebbi területre tervezték, vagy 187947/1 helyrajzi számon lévő ingatlanhoz közelebb eső területre. A „bal oldal” kifejezés, a jelenlegi telepített vágányokhoz viszonyítva, mely területre értendő?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tervezett új vágány az érintett ingatlan környezetében a jelenlegi vágányok jobb (nyugati, azaz a Csendes utca felőli) oldalára, a meglévő vágánytól kb. 4.2 m-re kerül.

Kérném tájékoztatásukat továbbá mi várható a fejlesztés kivitelezése során lakóingatlanunkkal, mivel a 187947/1 helyrajzi számon lévő ingatlant bontásra javasolták, mely abban az esetben, ha a nyomvonalat a 187853 helyrajzi számon lévő lakóingatlanhoz közelebb eső területre tervezik, ebben az esetben egy az újonnan épülő nyomvonalától távolabb eső terület.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 187853 helyrajzi számon lévő épület a beruházással nem érintett, azt nem kell elbontani. Az ingatlanból a földhivatali nyilvántartás szerint kb. 1-1.5 m széles sáv kisajátítása szükséges.

A kisajátítandó, illetve bontásra javasolt építmények esetén, mi az eljárás menete, és mi az eljárás menete egy helyrajzi számon lévő több tulajdonossal rendelkező (osztatlan közös tulajdonú) lakóingatlanok esetében? Mi az eljárás abban az esetben, ha kisajátításra kerül az ingatlan, viszont bármely tulajdonos és a kivitelező között nem történik megegyezés, ez milyen hatással lehet a többi tulajdonosra?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kisajátítási eljárás egy ingatlanra vonatkozik. A kisajátítással érintett ingatlanra a 2007 évi CXXIII. Tv. Rendelkezése szerint vételi ajánlatot kell tenni a tulajdonosnak, ha több tulajdonos van, akkor mindegyik tulajdonosnak, a tulajdoni hányada tekintetében. Amely tulajdonostárs az ajánlatot elfogadja, azzal kisajátítást helyettesítő adásvételi szerződést kell kötni, aki nem fogadja el, azzal szemben a Kormányhivatal előtt a kisajátítási eljárást meg kell indítani. A kisajátítást helyettesítő adásvétel esetén a társtulajdonosoknak nincs egymás hányadára elővásárlási joga.

101,54 nm-es jelenlegi lakóingatlanunk 1 évvel ezelőtt teljeskörű felújításon esett át, a ház 472 nm-es külön kertrésszel rendelkezik, továbbá kerti sütőgetőhelyiséggel, elektromos kapuval, kocsibeállóval, 18 nm-es terasszal, mely az erdőre néz, lakóingatlanom 7 km-re található munkahelyemtől, mely, mint tudjuk a jelenlegi üzemanyagárakat tekintve kevesebb anyagi ráfordítást igényel. Amennyiben kisajátítási eljárásra kerül sor biztosítani tudják részünkre ugyanezen feltételek meglétét? Anélkül, hogy azért, mert újdában állunk az Önök által tervezett új nyomvonal létesítésének, vagy éltünk végéig eladósítanának, hitelbe felvételére kényszerítenének és anyagi- életkörülménybeli romlásra ítélnének.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az ingatlan kisajátításának szabályait, közte a kártalanítás szabályait a 2007 évi CXXIII. törvény részletesen rendezi. Eszerint megfelelő csereingatlant is biztosíthat a kisajátítást kérő, ha ilyen csereingatlan nem áll rendelkezésre, akkor pénzbeli kártalanítást fizet. A kártalanítás az ingatlan

szabadpiaci értékének megfelelő, igazságügyi szakértői véleményen alapuló összeg. Az ingatlan szabadpiaci árának megfelelő kártalanítási összeg megfizetése nem eredményez eladósodást, a kártalanítási összeg a magánszemély részére szája-mentes, és a kártalanítási összegből vásárolt másik ingatlan megszerzése illetékmentes.

Amennyiben nem történik kisajátítás, a megnövekedett zaj és rezgésterhelés miatt, lakóingatlanunk teljes mértékben elértéktelenedik, sőt az sincs kizárva, hogy olyan súlyos szerkezeti károk érik, melyek a ház elvesztésével is járhatnak. Milyen kompenzációra, kártalanításra lehet ebben az esetben számítani?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A jogszabályoknak megfelelő zajvédelem kerül megvalósításra. Amennyiben ennek ellenére a zaj- és rezgéskárok következnenek be, az ebből adódó értékcsökkenés kártérítési igényt alapozhat meg, ha az ingatlan nem kerül kisajátításra. Ugyancsak kártérítést alapozhat meg az emiatt elszenvedett állagsérelem, megsemmisülés. A kártérítés a vagyonsökkenés megtérítését jelenti.

Hivatkozva a tanulmány 4.2.1.4.3 pontjában meghatározott zaj- és rezgésszint mérésre, melyet a 187947/1-es helyrajzszámú ingatlanon végezték A-hangnyomásszint nappal nem, éjjel 3,6 dB-lel haladja meg a határértéket. Kérem tájékoztatásukat, hogy további zaj- és rezgésszintmérés várható-e a fejlesztéssel kapcsolatban, mivel egyéni mérések során meghatározható akár 80,1 dB határérték is, mely méréseket levelem mellékleteként csatolok.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmányban szerepelnek monitoringra vonatkozó javaslatok (zaj- és rezgésmérés), amelyek segítségével nyomonkövethetők a környezeti terhelések.

Amennyiben kisajátításra nem kerül sor kifogásolom a pihenéshez, (Alkotmány 70/B. § -ának (4) bekezdés), illetve a 2018. évi LIII.tv. Magánélet védelméről szóló tv. 1997. évi CLIV. törvény (1), (2) figyelmen kívül hagyását, mely kimondja „az egyén egészséghez fűződő érdeke és jólléte elsőbbséget kell élvezzen”.

Hivatkozva a következőkre:

„A WHO új ajánlása szerint a pihentető alvás alapvető feltétele, hogy a lakókörnyezet, a lakóház zajterhelése ne haladja meg a 40 decibelt. 55 decibel felett az alvó ember vérnyomása emelkedik, szívverése felgyorsul, vércukorszintje megemelkedik. Ez hosszú távon növeli a szívroham és a stroke kockázatát és érszűkület kialakulásához is vezethet.

A zaj az említett egészségügyi hatása mellett, az ingatlan értékének lényeges értékcsökkenését is eredményezi.

Az éjszakai zajártalomnak leginkább a gyerekek, valamint az idősek és a krónikus betegségekben szenvedők vannak kitéve, hiszen érzékenyebbek a zavaró tényezőkre.”

<https://www.victofon.hu/hu/hirek/egyeb/milyen-kovetkezmenyekkel-jarhat-a-zajszennyezés-73>

A zaj hatása szervezetünkre

Hosszú időn át fennálló vagy ismétlődő zajok hatással vannak az ember pszichés, vegetatív és hallászervi működéseire. A zaj az átlagos emberi szervezetre gyakorolt hatásai:



A zaj rontja az alvás minőségét és idejét, ezen keresztül megváltoztatja a szervezet napi ritmusát, mely végül az idegrendszer túlterheléséhez vezethet: fokozódik a fáradékonyság, megnő a reakcióidő, ingerlékenyebbek leszünk.

<https://www.webbeteg.hu/cikkek/ful-orr-gegeszet/19927/zaj-hatas-emberi-szervezet-stressz-alvaszavar>

A zaj káros lehet az Ön egészségére

Becslések szerint 113 millió európai van kitéve 55 decibelt meghaladó, hosszú távú, egész napos időszakra vonatkoztatott zajterhelésnek. Emellett 22 millió európai van kitéve a vasút által okozott magas zajszintnek, 4 millióan légi járművek okozta magas zajszintnek, és 1 milliónál kevesebben az ipar által okozott magas zajszintnek.

Sokan nem tudják, hogy a hosszú távú zajterhelésnek – már a városi területeken megszokott mértékű zaj esetén is – jelentős egészségügyi hatása van. A legtöbb európai országban a városi környezetben élők több mint 50%-a 55 decibelnél magasabb közúti zajnak van kitéve a vizsgált, egész napos időszakra vonatkoztatott zajterhelést tekintve. Az Egészségügyi Világszervezet (WHO) szerint az ilyen zajszintnek való hosszú távú kitettség valószínűsíthetően kedvezőtlen hatással az egészségre.

Az EEA becslései szerint a környezeti zajnak való hosszú távú kitettség évente 12 000 idő előtti halálesetért felelős, és Európa-szerte 48 000 új iszkémiás szívbetegezéshez járul hozzá. Becslések szerint emellett 22 millió embert érint tartósan erősen zavaró zajterhelés, és 6,5 millióan szenvednek krónikus alvászavarban.

A WHO adatai szerint ezek az egészségi hatások egész napos időszakra vonatkoztatott zaj esetén már 55 decibel zajszint alatt, illetve az éjszakai időszakban 50 decibel zajszint alatt is jelentkeznek – ezek az EU környezeti zajról szóló irányelvében meghatározott adatszolgáltatási küszöbértékek. Ennélfogva ezek a számadatok minden bizonnyal alulbecsültek. Emellett az országok által az uniós jog alapján szolgáltatott információk nem terjednek ki minden városi területre, közútra, vasútra és repülőtérre, továbbá az összes zajforrásra sem.”

<https://www.eea.europa.eu/hu/jelzesek/jelzesek-2020/articles/a-zajszennyezés-továbbra-is-elterjedt>

Jelenleg fizikai munkát végzek, így fizikai és szellemi pihenésre is szükségem van. Biztosítani tudják számomra, olyan zaj és rezgésvédelem kiépítését, mely következménye képen az zajterhelés nem éri el az éjszakai 30 dB határértéket?

Amennyiben nem, milyen kártalanítás történik ebben az esetben?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A lakószobában, csukott ablakoknál, jó nyílászáróval teljesülhet éjjel a 30 dB. Amennyiben valamely ingatlan kisajátítással nem érintett, de a Beruházás folytán ténylegesen kár éri, úgy a polgári jog általános szabályai szerint mód van kártérítési igény érvényesítésére, mely csak egyedileg bírálható el.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Kérem tájékoztatásukat, hogy a megmaradó építményekre statikai mérések várhatóak-e, hogy a már megnövekedett forgalom esetén szerkezetileg milyen hatások érhetik a lakóingatlanokat, mivel lakóingatlanunk a jelenleg telepített nyomvonalaktól számítva 14 m távolságra található.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Építés előtt javasolt az épület állagfelmérése. Építés előtt sor kerül az épület állagfelmérésére.

Észrevétel 34.:

Az átépítés miatt házunk a kisajátítandó-bontandó házak között szerepel. Szeretnék informálódni mi lesz ennek a menete, mennyi idő lesz a költözésre, ki fogja kárpótolni és hogyan a 70 éves édesanyámat, hogy el kell hagynia a szülőházát.

Nem szándékozott költözni, a ház jó állapotú, azt hittük az ő életében már kitart. Értem és elfogadom, hogy a vasutat fejleszteni kell, de ez az ügy mindannyiunkat mellbe vágott.

Kérem tájékoztassanak engem, hogy meg tudjam végre nyugtatni édesanyámat, hogy lesz lehetősége ugyanezen a színvonalon tovább élni.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Amennyiben az ingatlan kisajátítása indokolt, úgy arra a 2007 évi CXXIII. Törvény rendelkezése szerint kerül sor. A kisajátítást megelőzően vételi ajánlatot kell tenni a tulajdonosnak az ingatlan megvásárlására, igazságügyi szakértő által meghatározott ellenérték fejében, amely az ingatlan szabadpiaci árának kell megfeleljen. Amely tulajdonos az ajánlatot elfogadja, azzal kisajátítást helyettesítő adásvételi szerződést kell kötni, aki nem fogadja el, azzal szemben a Kormányhivatal előtt a kisajátítási eljárást meg kell indítani. A kártalanítás összegét az adásvételi szerződés szerint, ill. ennek hiányában a kisajátítási határozat véglegessé válásától számított 15 napon belül kell kifizetni, és ezt követő legfeljebb 2 hónapon belül kell birtokba adni a kisajátított ingatlant. Így a kártalanításból másik ingatlant lehet vásárolni. Ugyanakkor nem vagyoni kártérítésre nincs lehetőség.

Észrevétel 35.:

A 2336 Dunavarsány, ... lakóiként kívánjuk előadni álláspontunkat, ugyanis a vasútvonal közvetlen vonalában van az ingatlanunk, így fokozottan érintettek vagyunk. A ház és a most meglévő nyomvonal között 25 méter a távolság.

Előjáróban megjegyzem, hogy a jelenlegi vasúti forgalom teljesen elfogadható számunkra, időnként van ugyan hangosabb tehervonat, azonban ez a ritkább. A koncepció alapján viszont óránként 10-12 vasúti szerelvényvel kellene számolni, amely teljesen élehetlenné tenné az ingatlanunkat.

Elsődlegesen szeretnénk kérni, hogy a Budapest-Kelebia határátkelőhely közti 150. számú vasútvonal teherforgalma kerülje el a lakott területeket. A felújítás keretében a jelenlegi, egy fő vágánnyal rendelkező szintológia a mai kor műszaki igényeinek megfelelően felújított módon, de változatlan nyomvonallal, egy fő vágánnyal maradjon meg kizárólag a személyszállító vonatközlekedés lebonyolítására. A vonalra tervezett, óriási mértékű teherforgalom kiszolgálására a településeken kívül kiépített, azok lakott területeit nagy mértékben elkerülő, a települések infrastruktúráját és lakosait zaj- és rezgéstani módon nem terhelő, új, korszerű vasútvonal legyen kiépítve! Az emberek nyugalmanak és a településeink élhetőségének megőrzése mellett a beruházás kiemelt nemzetgazdasági érdekeit és a modern környezetvédelmi igényeket is kizárólag a kérvényezett műszaki megoldással tudja a fejlesztési projekt elérni.

A Budapest-Belgrád nemzetközi vasútvonal hazai szakasza a Bp.-Kelebia állomások között húzódó, jelenleg is üzemelő 150-es számú vasútvonal. Számos településen, sűrűn lakott területeken halad keresztül. A felújított vonalra előirányzott napi vonatszám 197 db (szemben a mostani 30-40 vonattal), mely növekménynek igen jelentős része tehervonat lesz (akár 750 méter hosszúak). Ez azt jelenti, hogy a felújított vonalon átlagosan 6-10 percenként fog elhaladni egy adott helyen szerelvény (ez nagyjából a Budapest, Róbert Károly körüti 1-es villamos közlekedési sűrűsége normál időszakban, hétköznap), tehát az átkelők a tervezett vonatforgalom mellett nagyon rövid ideig lesznek -nyitva. Ez amellel hogy növeli a légszennyezést is (holott a XXI. századi vasút fejlődésének épp csökkentenie kéne azt), számos érintett település már amúgy is (túl)terhelt infrastruktúráját teljesen tönkreteszi. Mivel a vasúti vonal rengeteg település esetében - éppen a személyszállítás miatt - a lakott területek között halad jelenleg is (így biztosítva a vonatot használó közösség minél szélesebb körében a megközelíthetőséget), a településeket a szinte folyamatosan zárva tartott szintbeli átjárók gyakorlatilag ketté fogják szelni.

A jelenlegihez képest 5-7-szeres vasúti forgalom hasonló mértékben megnövekedett zaj- és rezgésterhelést fog okozni a vasút környezetében élőkre, amely számos esetben az életünk tönkretételével egyenlő. (A 2021. március 3-án kiadott 102/2021. (III. 3.) Korm. rendeletben ráadásul rögzítették, hogy a vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségűek, azaz a fejlesztést érintő ingatlanok részbeni vagy teljes, átmeneti vagy végleges használatával, kisajátításával kapcsolatos hatósági ügyek könnyített eljárások keretében zajlanak, gyakorlatilag fellebbezésnek sok helye nincsen. A rendelet továbbá kijelölte a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok helyrajzi számait minden érintett településre nézve, szám szerint 3440-et. Ennyi tehát a tervezett vonaltól 20-30 méteres sávon belüli ingatlanok száma (Soroksártól Kelebiáig). A jelenleg ismert adatok szerint elenyésző ezek közül a kisajátítandó ingatlan. A fentiekből valószínűsíthető, hogy a környező lakóingatlanok tulajdonosai többsége nem, vagy csak óriási ráfizetés árán tud megválni az élehetlenné vált, elértéktelenedett ingatlanjuktól. Ráadásul ennél jóval több lesz az értékcsökkenést elszenvedő ingatlan, amelyekben még ha kicsit távolabbról is, de szinte ugyanúgy „élvezhető” a zaj- és a rezgés...)

Gazdasági szempontból a Magyar Államnak és a MAV Zrt-nek is az lenne a hosszú távú érdeke, hogy a személy- és a teherforgalom elkülönülő nyomvonalakon történjen, a következők miatt: a felújított vasúti pálya 160 km/h-s sebességre van tervezve. Ha ugyanazon pályán sűrű követési idővel egymás után közlekednek eltérő névleges sebességű szerelvények, könnyen belátható, hogy a lassabbakat gyakran utoléri a gyorsabbak. Utóbbiak nem tudnak bárhol előzni, hiszen a két vágányos pálya irányonként csak 1-1 vágányt takar, tehát alapvetően az ellenkező irányba tartó szerelvények használják a másik sínpárt. Magyarán a 160 km/h pályasebesség mellett egyik szerelvény sem fogja ezt a sebességet átlagban még megközelíteni sem. Pontosan ez a helyzet itt is, hiszen a személyvonatoknak 3-5 kilométerenként megállója van, tehát üzemszerű, tervezett állási, valamint gyorsítási-lassítási idővel rendelkeznek. A tehervonatoknak ezzel szemben csak egynehány állomáson kell megállniuk ideális esetben, tehát útjuk zömét akár 160 km/h-s sebességgel tehetnék meg akadályoztatás nélkül. Nem elhanyagolható módon gigantikus mértékű energiát is spórolnának a tehervonatok, hiszen a több ezer tonnás, óriási tömegek gyorsításához és fékezéséhez nagyságrendekkel több energia szükséges, mint ugyanezen tömeg állandó sebességen történő haladásához.

Összefoglalva: ha a tehervonatok a településeket elkerülő, külön vágányokon fognak közlekedni, a személyvonatok pedig a jelenleg is használatos, egyvágányú nyomvonalat használják, akkor gördülékenyebb lesz mind a személy-, mind a teherszállítás, sokkal energiatakarékosabb lesz a vasúti szállítás- a települések infrastruktúrája nem romlik le drasztikus mértékben – a vasút mellett és annak környezetében élők a jelenleginél is jóval csendesebb környezetben élhetnek a tehervonatok hiányának és az egyre több korszerű motorvonatnak – köszönhetően.

Ez még akkor igaz, ha a személyvonatok járatsűrűségét megnövelik. A csendesebb működéssel, kisebb tömeggel, kevesebb rezgést generáló szerelvényekkel rengeteg helyen szükségtelessé válhatnak a városképet – és a közeli lakók kilátását – elcsúfító magas zajfagó falak.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A korábbi években készült előtanulmányok vizsgálták ezt a lehetőséget is. A megoldás a komplex, többszempontú elemzések eredménye alapján elvetésre került. A tervezett műszaki megoldások és a korszerűsödő járműpark biztosítja, hogy a településeken az életminőség ne romoljon a fejlesztés miatt.

Amennyiben a házunkból kinézünk, kb. 15-20 méterre egy óriási 4 méteres hanggátló fal lesz. Ez nem a kert végében, a kerttel kizárólag párhuzamosan fog futni, hanem a házból kilépve ezt fogjuk látni. Nyilvánvaló, hogy nem ilyen feltételekkel vettük meg ezt az ingatlant, és számunkra – bár értjük a nyilvánvaló célját – ez elfogadhatatlan. Ismét jelzem, hogy a hanggátló fal mellett is megnövekedő zaj és rezgés is elfogadhatatlan.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A közérdekű cél megvalósítása járhat egyéni érdeksérelmekkel, amelyek kompenzálására többféle jogi eszköz is van: pl. kisajátítási kártalanítás, bekövetkezett károk, pl. értékvesztés esetén kártérítés. Ezek törvényen alapulnak. A kisajátítási eljárásban az érintett tulajdonosok személyesen vesznek részt, a Kormányhivatal által kirendelt igazságügyi szakértő által készített értékbecslés alapján, szabadpiaci áron alapuló módon egyedileg kerül meghatározásra a kisajátítási kártalanítás. A kártérítési igények polgári jogi úton érvényesíthetőek. Amennyiben valamely ingatlan kisajátítással nem érintett, de a Beruházás folytán ténylegesen kár éri, úgy a polgári jog általános szabályai szerint mód van kártérítési igény érvényesítésére, mely ugyancsak egyedileg bírálendő el.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A házunk 1970-es években épült, javarészt vert fal- kisebb részt téglá. A megnövekedő rezgés mellett félő a statikai állagváltozás, így kérem, hogy a helyszíni szemle során erre vonatkozóan is végezzenek szakértői vizsgálatot.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A későbbi tervfázisokban pontosan meghatározásra kerül, hogy milyen állapotfelmérések elvégzése szükséges az esetlegesen kivitelezés során bekövetkező állagromlások monitorozása, nyomon követése érdekében.

Amennyiben nem alkalmaznak kisajátítást, kérem, hogy olyan összegű kártalanítást adjanak, ami kitér egyrészt a nyílászárók korszerűsítésére, az előző tulajdonos ugyanis az ablak feletti részt (redőny doboza) csak bedobozolta, ez pedig mérsékelten szűri a hangot, mely a jelen forgalom mellett elviselhető, de már egy minimális forgalomnövekedés mellett sem tudjuk azt elfogadni.

Környezeti szempont, hogy eddig a vasút mellett egy zöld, fás övezetet nézhettünk, ott kutyát sétáltattunk, futottunk, ehelyett egy szinte mondhatni, hogy „betonalagutat” (nem szó szerint, csak hatásában) nézhettünk. Dunavarsány olyan mértékben csúnyul ez ezzel, hogy ha ez meg lett volna építve, biztosan nem itt, ezen a részen veszünk házat. Számtalan bokor, fa és egyéb növény elpusztításával jár mindez.

A jellemzően jóval rövidebb hosszúsággal és nagyobb dinamikával, könnyebb súllyal rendelkező személyvonatok esetén az átjárók biztosító berendezését kevesebb ideig kell zárva tartani.

Az ingatlanok szükségszerű kisajátítása, ill. a vasúti építkezéshez szükséges használata minimálisra csökken.

A fentiekén túl a kínai állam felé kommunikált 160 km/h-s sebességű pályán a tehervonatok tényleges átlagsebessége nem lesz alacsony, vállalhatatlan érték.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A jogszabályoknak megfelelő zajvédelem kerül megvalósításra. A zaj- és rezgéskárok esetleges bekövetkeztéből adódó értékcsökkenés kártérítési igényt alapozhat meg, ha az ingatlan nem kerül kisajátításra.

A férjem ... személygépjárművel közlekedik. Felvetődik a kérdés, hogy ekkora forgalomnál hogyan fog tudni munkába járni? Hajnal 5kor el kell indulni, hogy átjusson a vasút túloldalára? Ez olyan életkörülménybeli romlás, amit nem elfogadni. Ezt tetőzi, hogy 2022. február 01-2022. december 31. közötti időszakra már vágányzár van hirdetve, vagyis nem lesz vasúti közlekedés. Az emberek jelentős része személygépkocsiba fog kényszerülni (nyilván, akinek van, csak célszerűségi okból nem ezt használta), illetve a gyerekeket nem vonattal küldik iskolába, hanem be fogják vinni. Ez olyan forgalomnövekedést fog eredményezni, amely szintén kiemelt jelentőségű életkörülmény romlást fog okozni. Az építkezés alatt ezen kívül hosszú hónapokon át megnő az autó, tehergépkocsi, építőipari gépek forgalma, a por-, hang- és zajhatás.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az átépítés alatti közlekedési rend kidolgozásában több szervezet közreműködik (MÁV-Csoport, VOLÁNBUSZ, ITM, KTI, települési önkormányzatok). Közös cél, hogy a zavartatások, a vonatpótlás időszaka alatti eljutási idők a lehető legkisebb mértékben növekedjenek. A több szintű (alap- és átemelő pótlóbuszok) autóbuszos pótlás kialakítása áll vizsgálat alatt. Jelenleg az utasforgalmi mozgások elemzése zajlik, ennek ismeretében fényében fog elkészülni a vonatpótlás részletes viszonylathálózata. A buszos pótlás teljes időszakában folyamatosan nyomon követjük majd a forgalmi rendet és a keletkező zavartatásokat és szükség esetén megtesszük az azonnali beavatkozásokat (menetrendi korrekció, esetleges útvonal módosítások, járatszámbővítés, stb.).

A tervek szerint éjszaka is óriási forgalom lesz. Amennyiben nem fogok tudni megfelelően aludni, szintén a kártalanítási per tárgyát fogja képezni. Ez egy egyéni érzékenység tárgyát képező dolog, ugyanakkor orvosilag teljesen igazolt, hogy a krónikus alváshiány, a fokozott stressz az élettartamot is csökkenti, így ezt nyilvánvalóan nem fogjuk szó nélkül hagyni. A hálószobánk a sínek felé néz, a ház szerkezet alapján ezt átalakítani sem lehet, így ezt is vegyék figyelembe a helyszíni eljárás során.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A jogszabályoknak megfelelő zajvédelem kerül megvalósításra. Amennyiben ennek ellenére zaj- és rezgéskárok következnek be, az ebből adódó értékcsökkenés kártérítési igényt alapozhat meg.

Amennyiben a vasút mindenképpen megépül, kérem, hogy az ingatlanunkat érintő ingatlan helyszíni felmérés, szemle alkalmával mindenképpen személyes jelenléte biztosítsanak, így a kellő időben értesítsenek minket. Szeretnénk magunkat képviselni, erre pedig a COVID helyzet sem adhat kibívót. Amennyiben erre nem lesz lehetőségünk, illetve méltánytalan anyagi kár ér minket, bírósági felülvizsgálatot fogunk kezdeményezni.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Kisajátítási eljárás során a Kormányhivatal által kirendelt igazságügyi szakértő köteles értesíteni a helyszíni szemléről az érintetteket, így a helyszíni szemlén való részvétel lehetősége biztosított lesz.

Most szeretnénk jelezni, hogy álláspontunk szerint felmerül a kisajátítás az ingatlanunk esetében, így arról mindenképpen kérem, hogy egyeztessenek velünk, ugyanis ha a térképet megnézik (egyébként a környezetvédelmi tanulmány által használt térkép nem a hatályos!!!), látható, hogy a mi 1000 nm-es ingatlanunk a fekvése alapján is kiemelt értékű az alábbiak miatt:

- a település közepén fekszik

- nagy méretű

- két kijárata van: a Rákóczi utca felőli zsákutcába és Dunavarsány főterére a kért másik végéből, az ingatlan közelében (500 méteren belül) vannak az alábbiak: önkormányzat, iskola, óvoda, bölcsőde, posta, vasútállomás, buszmegálló hely, 2 élelmiszerbolt, pékség, hentes, 2 virágüzlet, cukrászda, 2 vegyes bolt, festékbolt, papír írószert, állateledel volt, edzőterem, 2 étterem, vasáru bolt, italdiszkont. Mindezek kiemelt mértékben növelik meg az ingatlanunk forgalmi értékét, melyek kikompenzálása szükséges, ugyanis ilyen feltétellel nehezen találunk más ingatlant. Mivel én, dr. Tulipán Beatrix nem vezetek gépjárművet, mindenképp könnyen megközelíthető, megfelelő tömegközlekedés mellett kerestünk házat.

- A Rákóczi utca 4. szám alatt él a 81 éves anyósom, így az ingatlan érzelmi értékkel is bír. Mindemellett ez összegben is számszerűsíthető, ugyanis anyósom önellátásra már nem képes, így a sógoromékkal közösen látjuk el. ha messzebb lalnánk (és nem találnánk ilyen paraméterekkel házat Dunavarsányban), az utazási költségeket is fizetni kellene.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Kisajátítási eljárás során a Kormányhivatal által kirendelt igazságügyi szakértő köteles értesíteni a helyszíni szemléről az érintetteket, így a helyszíni szemlén való részvétel lehetősége biztosított lesz. Az ingatlan tulajdonjoga elvonásáért megállapítandó kártalanítás a szabadpiaci árak megfelelő kell legyen a jogszabályok szerint.

Amennyiben ezek nem lesznek megfelelően kompenzálva, szintén bírósághoz fordulunk. Abban az esetben is bírósághoz fordulunk, ha nem lesz kisajátítás, az életkörülményeinkben (magnövekedő zaj, rezgés, a közúti forgalom ellehetetlenítése, 4 méteres hanggátló fal esztétikai körülményekben okozott változása) változás következik be ez esetben kártalanítást fogok követelni.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Amennyiben a tulajdonos nem tartja megfelelőnek a kisajátítási határozatban meghatározott, igazságügyi szakértői véleményen alapuló kártalanítás összegét, jogorvoslatért bírósághoz fordulhat. A jogszabályoknak megfelelő zajvédelem kerül megvalósításra. A zaj- és rezgésekáros esetleges bekövetkeztéből adódó értékcsökkenés kártérítési igényt alapozhat meg, ha az ingatlan nem kerül kisajátításra.

Észrevétel 36.:

Kérjük, a tisztelt hatóságot, hogy az engedélyeztetési eljárást addig ne zárja le, engedélyt ne adjon ki, amíg az engedélyeztető a lakossággal közmeghallgatásokon meg nem ismerteti az engedélyeztetni kívánt projektet. A lakossági tájékoztatásban mindenre kiterjedő, köznyelven érthető, emberközpontú tájékoztatásra van szükség. Kérjük, kerülni azt a kifejezést (vagy legalább kifejtetni), hogy mit jelent adott esetben a törvényi szabályozás. A lakosság nem dolgozik nap mint nap ezekkel a törvényi pontokkal, így azt nem ismeri naprakészen, illetve ez a mondat jó alkalom arra, hogy a hiányosságokat ezzel elfedjék. Előző beadványunk kérdéseinél sokszor olvastuk ezt a mondatot, minden kifejtés nélkül.

Továbbá azt a választ sem tudjuk engedélyeztetési fázisba elfogadni, hogy „még nem tudjuk” „a tanulmány nem tárgya”.

pld. 4. „...részletes elemzés során megtörténtek a jogszabályoknak megfelelő vizsgálatok, és megfogalmazásra kerültek a zajvédőfalakra vonatkozó javaslatok is.” Kérjük, hogy ezt fejtsék ki! Ne bújjanak a jogszabályok mögé. Ha kérdése merül fel a lakosságnak, akkor bizonyára az a téma nem ismeretes a lakosság előtt, és nem hobbyból fogalmazza meg a kérdését. A lakosság nem hatóság, nem dolgozik nap mint nap ezekkel a jogszabályokkal, ezért kérjük a lakosság nyelvezetén, szintjén megválaszolni ezeket a kérdéseket.

Több ponton most is hiányosnak véljük az új engedélyeztetési anyagot. BK-05/KTF/04155-61/2019 sz. előzetes konzultációs véleményében előírt hiánypótlás jelenleg sem lett pótolva több helyen.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A jogszabályokat az eljáró hatóságok ismerik, és alkalmazzák. Valamely döntésük akkor jogszerű, ha megfelel az oda vonatkozó jogszabálynak. Ez független attól, hogy a lakosság ismeri-e a jogszabályt. A törvényi vagy valamely jogi szabályozás a konkrét kérdés tekintetében vizsgálható, általánosságban pedig a nyilvánosan is elérhető adatbázisokból a jogszabályi előírások bárki által elérhetőek, megismerhetőek.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatásvizsgálati eljárás során a nyilvánosság bevonásának formáját a környezeti hatásvizsgálati eljárásra és a fennálló veszélyhelyzetre irányadó jogszabályok határozzák meg. A tervezett beruházás a nyilvánosság számára való bemutatása, az érintettek tájékoztatása a vonatkozó jogszabályi előírások maradéktalan betartásával történt meg. A közmeghallgatásban való részvétel szempontjából, valamint a tervezett beruházás megismeréséhez szükséges lényeges információkat a környezetvédelmi hatóság és az érintett települések jegyzői is közzé tették. A dokumentáció kötelező tartalmi eleme, az úgynevezett „közérthető összefoglaló”, amely a nyilvánosság számára is érhető módon bemutatja be a tervezett beruházást, ezen dokumentumrész az eljárás során végig elérhető volt.

A közmeghallgatás nyilvánosságának biztosítása a kérdések, észrevételek és arra adott válaszok honlapon való, mindenki számára hozzáférhetővé közzétételével valósult meg.

A közmeghallgatás tartásának jogszabályi előírásait és annak való megfelelést a határozat indokolása tartalmazza.

A környezeti hatástanulmány megfelel a *környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet* 6. számú mellékletében foglalt tartalmi követelményeknek.

A környezetvédelmi engedély közérthető módon megfogalmazott, álláspontunk szerint mindenki számára értelmezhető, ezen felül kötelező tartalmi eleme a jogszabályhelyekre való hivatkozás, ami egy jogszerű döntés elengedhetetlen része.

4. (külön közérthető összefoglalót kell készíteni) Hogy lehet közérthető az a tanulmány, ami nem érvényes térképekkel dolgozik, nem a jelen állapotban jelzi az érintett ingatlanokat? Hogy lehet közérthető, ha más hrsz. szám jelenik meg a Magyar Közlönyben, és más a tanulmányban az ügy kapcsán?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A KHT a beruházás által közvetlenül érintett ingatlanok listáját tartalmazza, a 102/2021. (III. 3.) Korm. rendeletben szereplő lista jóval nagyobb környezet ingatlanjait tartalmazza. A KHT az aktuálisan elérhető ingatlannyilvántartási állapot szerinti adatokat tartalmazza.

5. Nyilvánosságtól való érkezett észrevételeket figyelembe kell venni... Szóba se állnak velünk, semmiféle tájékoztatást nem kaptunk kérdéseinkre.

„Forgalomszervezési kérdések vizsgálata nem része a környezeti hatástanulmánynak” - de igen, hiszen a mi útjainkra terelik a plusz forgalmat, ami légszennyezést stb. okoz. Aminek valóban köze van a környezetvédelemhez.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az építéshez szükséges organizációs tervek készítése később történik, ennek keretén belül lehet vizsgálni, hogy melyik utakat használják az építés során.

Szakmai értékelés:

A nyilvánosságtól való érkezett észrevételeket és arra adott tervezői válaszokat a környezetvédelmi hatóság a közmeghallgatás tartására vonatkozó tájékoztatásának megfelelően közzétette honlapján.

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése szerint a környezetvédelmi hatóság az érintett nyilvánosságtól, a megkeresett szervektől, valamint a nemzetközi környezeti hatásvizsgálati eljárás során kapott, a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételeket a szakhatóságok bevonásával érdemben megvizsgálja.

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (5a) bekezdése b) pontja értelmében a környezetvédelmi hatóság határozatának indokolása – törvényben meghatározottakon túl – tartalmazza az érintett nyilvánosság észrevételeinek összefoglalását és értékelését.

7. Ki kell térni az „... esetleg beálló életmódbeli változásokra.” Ez a rész szakember bevonása nélkül, tanulmányokra való hivatkozás nélkül készült. Indokolatlanul elhanyagolt pontja az emberi életre tett hatása a beruházásnak, pedig igen sok embert érint!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A jogszabályi előírásoknak megfelelően a KHT 4.8 fejezet részletesen ismerteti a gazdasági- társadalmi hatásokat (azon belül egészségügyi hatások).

Zaj és rezgésvédelmi szempontból:

17., Nem a jelenlegi állapotot tükrözik azok a térképek, amikkel dolgoztak (akár 10-20 éves elmaradásokkal, kuszasággal szerepelnek az ingatlanok a térképeken).

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Minden épület ellenőrzésre sor került, amire zajszámítást számoltunk.

18., Konkrét megvalósítási tervet kell készíteni... itt csak egy körülbelüli felvázolt méretbeli zajvédelem van felsorolva. Sem annak anyaga, minősége, összetétele ingatlanokra lebontva nem szerepel!

Taksonyban, Dunaharaszttiban biztos, hogy a lakosságot az engedélyezettő meg nem kereste, meg nem ismertette vele az engedélyeztetésre beadott projektet. Sok olyan kérdés van az emberekben, amit senkitől nem tudnak megkérdezni, illetve senki nem ismeri a környezetünkben a projektet. Fontosnak tartjuk egy ilyen nagyszabású projekt megismertetését az érintettekkel még az engedélyek kiadása előtt! Hiszen csak akkor tudjuk felhívni mind az építető, mind az engedélyezettő hatóságnak a figyelmét azokra a hiányosságokra, helyi sajátosságokra, amiket csak egy érintett ügyfél ismer. Helyi ismeret nélkül, ezek a szempontok gyakran rejtve maradnak. Ezért is fontos még idejében egy pontos projektbemutató. Még mindig ebből a több száz oldalas beadványból nem tudunk sok mindent, illetve nem elvárható 72 éves Mari nénitől, vagy a 2-3 gyerekes anyukáktól, hogy elolvassák, értelmezzék és a gyakorlatba átültetve tudják a tanulmány alapján, hogy mi és, hogy fog épülni.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Kiviteli terv készül. Kiviteli szinten a zajvédelmi beavatkozásokra részletes terv készül.

a.) Igaz, hogy mire átadják a vasutat, a vonalon közlekedő összes teherkocsi öntvény féktuskóit átszerelik kompozit féktuskóra?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vasútvonalon távlatban közlekedő tehervonatok műszaki követelményeinek meghatározása nem tartozik jelen környezetvédelmi engedélyezés tárgykörébe. A zajszámítás során – a biztonságra való törekvés érdekében – részben hagyományos fékberendezésű tehervonatokkal számoltunk, és határoztuk meg a szükséges zajvédelmi intézkedéseket.

b.) *A keresztaljpapucsot szükségesnek tartanánk a lakott területek (Taksony) teljes szakaszán alkalmazni, nem csak a tervezett helyeken, mert a rezgés átterjed a vasúttal párhuzamos második utcákhoz is.*

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezetvédelmi Hatástanulmány tartalmazza azokat a szakaszokat, ahol a rezgésvédelem miatt szükséges az aljlapucsok beépítése.

A tervezett műszaki megoldásokkal biztosítható a jogszabályok szerinti környezetterhelési határértékek betartása.

c.) *A kettős hangolású sínzaj - tompító, azaz sínkamra elemeket a 2020. június 23. - án tartott KTE/MÁV vasúti zaj- és rezgésvédelemről rendezett konferencián említik, mint csillapító elemet. A BME vizsgálati eredményei szerint a sín kamrájába helyezett elemek zaj- és rezgésre gyakorolt hatásai kedvezőnek bizonyultak. A lakott területeken (Taksony) területén fontosnak tartjuk ennek a csillapító elemnek az alkalmazását is. Pl.: Sofidon sínkamraelemet már építettek be az országban is.*

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A tervezés és a kivitelezés során a ma használatos anyagokat fogjuk alkalmazni.

1., Kérjük az itt élők jogait figyelembe venni a 2018 évi LIII. tv. Magánélet védelméről szóló tv. 1997. évi CLIV. törvény az egészségről 1., bekezdés, 2., bekezdés az egyén egészséghez fűződő érdeke és jólléte elsőbbséget kell élvezzen”

„I.EGÉSZSÉGÜGYI JOG 1. Alkotmányjogi háttér Az egészséghez való jogot (egészségügyi jogot) az alapvető jogok közül a szociális és kulturális jogok közé sorolhatjuk. Ezen alapvető jogok korlátozzák és kötelezik az államot. Érvényesülésük az egyének szolgáltatási és juttatási igényeként jelentkeznek. A szociális jogok célja az alapvető emberi szükségletek kielégítése, mert minden embernek joga van az élethez, s mindenkinek joga van a maga és családja egészségének, valamint jólétének biztosításához (táplálkozás, ruházkodás, lakhatás, rászorultság esetén gondoskodás).”

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A magánélet védelme, az egyén egészségének védelme biztosítása érdekében a beruházás megvalósításának építésügyi, környezetvédelmi feltételeit jogszabályok határozzák meg, amelyek mindenkire kötelezőek. A jogszabályokat a beruházás során meg kívánja tartani a Beruházó, a hatóság pedig csak a jogszabályoknak megfelelő engedélyt adhat ki. Ez biztosítja a jogszerűséget.

2., Miért 25 m belül akarnak zajszint mérést tenni, a későbbi viták elkerülése érdekében, amikor leírják, hogy 100-100m az a terület, amire hatása lehet a megváltozott terhelésnek? Kiemeli a tanulmány, hogy 50 m-en belül növekedni fog a rezgés. Akkor miért is 25 m-en fogják felmérni az ingatlanok jelenlegi állapotát?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Amennyiben 25 m-en belül megszűnik a rezgésterhelés határérték túllépése, akkor a terhelés 50 m-es távolságban sem okoz túllépést.

3., Mivel zömében a lakóházak sokkal alacsonyabban vannak, mint a vasúti töltés, így a zajt is a csattogó kerekek miatt hatványozottan kapja a lakosság, így kérjük pontosítani, hogy mihez képest 1,5m magasságban kell zajszintet mérni. Pl. ott, ahol két-három szinten élel szerűen élnek, ott tessék minden szintet mérni, hiszen minden szinten más értékek jelennek meg.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A mérések a jogszabálynak megfelelően kerültek végrehajtásra. A felsőbb szinteken kiszámoljuk a várható zajterhelést a mérés alapján.

- Leghatározottabban visszautasítjuk a Taksonyban a gumiágyba ágyazott sorompónál való mérést! Ez nem a mi valós terhelésünk! Ott egy szinten van a sín a lakóházzal, új gumiágyba ágyazott váltónál volt

a mérés, ahol amúgy is lassít a vonat. Továbbá, minket háttérzajként az 510-es felüljáró zaja is érint, míg a mért helyen ez sem olyan mértékű. Valamint a lakoházak felső szintje van egy szinten a töltéssel, így a földszinten jelentős zajterhelés a magasság miatt is kialakul.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A zajvédelmi intézkedéseknél minden épületszint figyelembe van véve. Minden szint védve lesz.

Továbbá kérjük a mérési napokon a jegyzőkönyvet, hogy aznap volt-e bármilyen szabályozás, hány vonat közlekedett milyen sebességgel. Mi jellemző egy átlagos napon. Az adott pontokon mennyi volt egy-egy vonat zaja és rezgése, nem csak az egy 24 órás eredmény a mérvadó.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A KHT tartalmazza a zajmérésekre vonatkozó adatokat. Az észrevételből nem megállapítható, hogy melyik ingatlanra vonatkozik a kérdés.

Kérjük, az engedélyeztetésnél kössék ki, hogy meghibásodás esetén a bejelentés követő 24 órán belül intézkedésre kötelezzék a fenntartót! Jelenleg van, amikor egy évet is várunk egy hiba elhárításáért, addig állagromlás, alvási zavarokat, megnövekedett stresszt élünk át. Nemtörődömség jellemzi a fenntartót!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A hatósági eljárások rendjét törvény határozza meg. A hatósági eljárásokban az ügyfeleket a vonatkozó törvényben biztosított jogok illetik meg, melyet gyakorolhatnak. A Beruházó és az Üzemeltető csak a jogszabályi előírások szerint kötelezhető, azon felül nem.

Valamint kérjük, kötelezzék a fenntartót arra, hogy a lakosság kapjon betekintést a mérési eredményekbe, irat-betekintési joga legyen. Jelenleg nem kapunk ilyen jogot. Minden mérésnél csak a helyszín biztosításához van jogunk, sem kérdéseink, sem az adatokhoz való hozzáférési jogunk nincs! Teljes jegyzőkönyvet kapjon minden érintett! Mindezt kérjük azért is, mert volt függetlenszakértős vasúti zajmérésünk más ügy kapcsán úgy, hogy mérték az asznapi vágányzár miatt nem közlekedő vonatokat és abból akartak zajszint mérési eredményt beadni... továbbá volt zaj és rezgésterhelés mérés régebben a házunkban a Máv által, és semmiféle betekintést nem engedélyeztek a mérési jegyzőkönyvbe. Ez jogellenes! Mégis megtehetik!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A hatósági eljárások rendjét törvény határozza meg. A hatósági eljárásokban az ügyfeleket a vonatkozó törvényben biztosított jogok illetik meg, melyet gyakorolhatnak. A Beruházó csak a jogszabályi előírások szerint kötelezhető, azon felül nem.

3., Kérjük egy olyan zajvédő technika kidolgozását, ami a zöldterületeknél nem zárja el a kilátást. Olyan megoldást, ami nem tájidegen az adott területen. Pontosan kérünk településre lebontott részletes modellezést, hogy melyik ingatlan milyen védelemben fog részesülni. Ezt még az engedélyeztetés előtt kérjük elérhetővé tenni a lakosság körében (hiszen csak így tudjuk megvitatni, hogy mit akarnak engedélyeztetni).

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmány részletesen bemutatja a szükséges zajvédelmi intézkedéseket.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

4., *A tanulmány is elismeri, hogy három, négyszeres terhelés fogja érni az ott lakókat a tervezett forgalomnövekedés miatt, így kérjük, hogy dolgozzanak ki kártalanítási eljárást azon beteg emberek részére, akik ezeket a többletterheléseket rosszul viselik. Gondolok itt a szellemi fogyatékosokra, autistákra, SNI-s gyerekekre, pszichés zavarokkal élőkre. Ők bizony minden zajt, zajforrást még hatványozottabban érzékelnek. Az Ő életük minden változástól felborul. Felborul, ha holnaptól nem az erdőt látja, hanem egy lezárt palánkot! Ez pánikot, rohamot okozhat, ami visszafordíthatatlan állapotrosszabbodáshoz vezethet. Ezeket a kérdéseket kiemelten kezeljék! Sok esetben már most is nehezen viselik az elmúlt időben megnövekedett forgalmat, az évek óta nem karbantartott vonalon, de mivel ezek a gyerekek ide születtek, így őket kiragadni a születési környezetükből csak egy sokkal jobba lehetne, mivel minden változás megzavarja őket. Ahol pedig ilyen gyerekek élnek, ott amúgy is nagy teher nehezedik a családokra, így ezt önerőből nem képesek megtenni, ezért ezeknél a családoknál a kártalanításnál ezt is figyelembe kell venni. Valamint az ilyen érintett helyen, a védelmet ehhez kell alakítani, ha a család elfogadja ezt az állapotot.*

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A fejlesztés hatására bekövetkező egészségromlás általában véve kizárható, tekintettel arra, hogy a kedvezőtlen hatások csökkentésére érdemi környezetvédelmi beavatkozások is a projekt részét képezik.

5., *Azt vizsgálta a tanulmány, hogy az építési terület szomszédos területein mohásodás várható. Vizsgálták-e, hogy a tervezett zajvédő falak milyen környezeti hatást fognak okozni? Gondolok itt a megnövekedett hőmérsékletre, üvegházhatásra, gyomosodásra, tájidegen beillesztésére? Az addig ott élő növényzetre milyen hatással lesz? Fáink, növényeink ezt, miként fogják megélni?*

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Ilyen jellegű tanulmány nem áll rendelkezésre, ilyen vizsgálat elvégzésére nincs előírás.

6., *Mivel a Szerb oldalon a beruházás elkerüli a településeket, nálunk az agglomerációban miért nem gondolkodnak el egy lakosságot elkerülő teherforgalomban? Mivel a település jelentős része a fővárosból költözött ki, miért nincs a beruházás tekintettel az „alvóvárosokra”?*

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A korábbi években készült előtanulmányok vizsgálták ezt a lehetőséget is. A megoldás a komplex, többszemponú elemzések eredménye alapján elvetésre került. A tervezett műszaki megoldások és a korszerűsödő járműpark biztosítja, hogy a településeken az életminőség ne romoljon a fejlesztés miatt.

7., *Levegőszennyezést kérjük, hogy Taksonyba mérjenek (régebbi méréseket vegyenek figyelembe) a környéken lévő szántokról szálló por miatt, illetve szélcsatornába vagyunk és a Dunaújvárosi erőmű is érzékelhető időnként településünkön, valamint az 510-es, 51-es, M0 utak nagyfokú terhelése jelentősen terheli Soroksártól Taksonyig a levegőnket. Mivel a főváros is közel van, így az onnan lecsapódó légszennyezettség is ezeken a területeken megtalálható, amire rakódik a saját terhelési szintünk. Persze a mostani adatok nem lennének valóság...a covid mindent felül irt, így a covid előtti állapotot lehetne figyelembe venni.*

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Taksony esetében a Csepelen működő automata mérőállomás levegőminőségi adatait vettük figyelembe, mely a biztonság felé tévedve jellemzi Taksony levegőminőségét. A csepeli mérőállomás külvárosi ipar légszennyezettségét méri, mely szintén azt támasztja alá, hogy Csepelen rosszabb a levegőminőség, mint Taksonyban.

8., *Dunavarsány, Kiskunhalas kiemelt I. katasztrófavédelmi besorolásba van. A kockázati mátrix szerint ezen területeken gyakori, nagyon gyakori a súlyos, nagyon súlyos hatás várható akár évente. Dunavarsáynak nincs menekülési útvonala! Ha történik valami, ami esetleg mindkét vasúti átjárót lezárja mi lesz? Dolgoztak-e ki erre valamilyen megoldást? Vagy majd lesz valahogy? Mivel csak szintbeli vasúti átjárója van, így ezek alapján is indokolt egy felüljáró vagy esetleg egy aluljáró létesítése.*

4.15.1 Telepítési hely katasztrófavédelmi besorolása

A tervezett beruházás által érintett települések katasztrófavédelmi besorolását a 61/2012. (XII. 11.) BM rendelet tartalmazza. A rendelet alapján a beruházást érintő településeket és azok katasztrófavédelmi osztályokba sorolását az alábbi táblázat tartalmazza.

Megye	Település	Katasztrófavédelmi osztály
Budapest	Budapest XXIII. ker.	II.
	Dunaharaszti	II.
	Taksony	III.
Pest megye	Dunavarsány	I.
	Délegyháza	III.
	Kiskunlacháza	III.
	Dömsöd	III.
Bács-Kiskun megye	Tass	II.

E-00-E0-00-01-01-M10_KHT 526 / 564

219. táblázat: A beruházás által érintett települések katasztrófavédelmi osztályba sorolása

Hatás	Bekövetkezési gyakoriság			
	Ritka	Nem gyakori	Gyakori	Nagyon gyakori
Nagyon súlyos	II. osztály	II. osztály	I. osztály	I. osztály
Súlyos	III. osztály	II. osztály	II. osztály	I. osztály
Nem súlyos	III. osztály	III. osztály	II. osztály	II. osztály
Alacsony mértékű	III. osztály	III. osztály	III. osztály	III. osztály

220. táblázat: Az egyes katasztrófavédelmi osztályok meghatározása a kockázati mátrix útján

Ritka: az elkövetkező néhány évben (10 év) nem valószínű, hogy bekövetkezik.
 Nem gyakori: bekövetkezhet, de nem valószínű, hogy néhány (5) éven belül.
 Gyakori: valószínű, hogy bekövetkezik, néhány (3) éven belül.
 Nagyon gyakori: nagyon valószínű, hogy bekövetkezik, egy éven belül minimum egy alkalommal vagy többször.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az adott települések önkormányzatánál elérhető a település osztályba sorolásának adatlapja, mely részletes magyarázatot ad.

9., *Ahol HÉSZT kell módosítani, ott ki fogja a költségeket viselni? Milyen terheket fog róni az Önkormányzatokra?*

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A rendezési terv módosításának költségviselője a beruházás (Vállalkozó). A módosítás a jogszabályi előírások szerint történik.

10., *„A települések veszélyelhárítási tervei tartalmazzák a nukleáris katasztrófa esetén teendőket.*

Közlekedési balesetek - Veszélyes anyagok szállítása

A tervezett beruházás tekintetében a közlekedési balesetekből eredő, illetve elsősorban a veszélyesáruszállításból eredő kockázatokkal is számolni kell.

A szállított tartányok sérülése esetén (kiömlés) a területet minden irányban 100-200 méter sugarú körben azonnal le kell zárni, a lakosság kimenekítését azonnal el kell rendelni. Ha tartály, vasúti kocsis vagy tartányjármű érintett a tűzben, a területet 800 méter sugarú körben azonnal le kell zárni, a lakosság kimenekítését azonnal el kell rendelni.”

Megvizsgálták-e, hogy ezeknek a vasút menti házaknak van-e menekülési útvonaluk, vagy esetleg egy ilyen esetben elzártan a lakosság is magára lenne hagyva, és bent rekedne? Nem látom a tanulmányban az ez irányú megemlítést. Pld. Taksonyban hivatalosan egy kijárata van egy jelentős településrésznek (Zsellérerdő), így egy katasztrófa esetén, beláthatatlan következmények állhatnak elő.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A veszélyes anyagok (pl.: vegyi anyagok) vasúti szállítására szigorú szabályok vonatkoznak, amelyek alkalmazásával minimalizálhatók a balesetek bekövetkezésének kockázata. Az esetlegesen bekövetkezett havária esetek kezelésére külön szervezeti egységgel rendelkezik a MÁV Zrt.

Az észrevételben jelzett témakör (menekülési útvonalak vizsgálata) nem tárgya a környezeti hatásvizsgálatnak.

Szakmai értékelés:

Az üzemi kárelhárítási tervre vonatkozó jogszabályi követelményeket a környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet rögzíti. A forgalomba helyezési kérelem benyújtásakor a vasúti szakasz üzemeltetőjének a környezetvédelmi hatóság által elfogadott üzemi kárelhárítási tervvel kell rendelkeznie. Erre vonatkozó előírás szerepel az engedélyben.

11., *Az 5. számú melléklet nagyon hiányos, nem naprakész. Sok épület nem szerepel rajta, vagy csak egy régi, akár több évtizedes állapotban. Mennyire lehet ilyen adatokkal számolni, vagy kalkulálni?*

Hogy lehet úgy tervezni a védendő ingatlanokról, ha nem a valóság szerepel rajta? Dunaharaszti a piac mellett több mint 10 éve 4 emeletes házak állnak, Taksonyban is 20 éves elmaradások vannak a jelenlegi mellékletben.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Nem minden épületre végeztük el a számításokat. A közölt adatok az adott területen legközelebbi vagy legmagasabb épületekre vonatkoznak. A számításba felvett épületek a mai valóságnak megfelelnek.

12., Megvizsgálta-e szakértő, hol szerepel a tanulmányban, hogy a katasztrófális közlekedési dugóink elbírják-e a vasút teljes vágányzárát? Hova fogja terelni az utasforgalmat? Ki fogja az újabb terhelésből fakadó közúti kárainkat fedezni? Útjainkat karban tartani? Bugyi és Taksony között csúcsidőbe az átjutás elképzelhetetlen, állandó baleseti gócok vannak ezeken a vonalakon. Az M0 Dunai szakaszát ismét leköröltözték, sávokat zártak le, a Dunaharaszti M0-ra való eljutás dugója Taksonyban, Szigethalmon érzékelhető már. Sokszor a Budapestre való bejutás 15-20km-erét egy óra alatt tesszük meg, olyankor, amikor nincs baleset! Budapest közlekedése ehhez képest álom! A környező települések folyamatosan fejlődnek, felújítanak, így náluk is várható az átépítések miatti útlezárás...(ami szintén újabb dugók kialakulásához vezetnek) Tudomásunkra jutott, hogy 2022 februártól a teljes vonalat hozzávetőlegesen év végéig lezárják. Ez igaz? Átgondolták, készült erre vonatkozóan számítás, hogy miként tudják kiszolgálni az utasokat? Hány autóbusszal? Mivel fogják ide szállítani, és hol az építéshez szükséges anyagokat? Ezzel mekkora plusz stressz, levegőszennyezés, zajhatás nehezedik az itt élőkre? (ha jól láttam a tanulmányban) az utas szállítást nem szerepelteti a tanulmányban...

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az átépítés alatti közlekedési rend kidolgozásában több szervezet közreműködik (MÁV-Csoport, VOLÁNBUSZ, ITM, KTI, települési önkormányzatok). Közös cél, hogy a zavartatások, a vonatpótlás időszaka alatti eljutási idők a lehető legkisebb mértékben növekedjenek. Az átépítés technológiája, valamint a határidők nem adnak lehetőséget arra, hogy az egyik vágányon a vasúti személyforgalom biztosított legyen, emiatt több szintű (alap- és átemelő pótlóbuszok) autóbusszos pótlás kialakítása áll vizsgálat alatt. Jelenleg az utasforgalmi mozgások elemzése zajlik, ennek ismeretének fényében fog elkészülni a vonatpótlás részletes viszonylathálózata. A buszos pótlás teljes időszakában folyamatosan nyomon követjük majd a forgalmi rendet és a keletkező zavartatásokat és szükség esetén megtesszük az azonnali beavatkozásokat (menetrendi korrekció, esetleges útvonal módosítások, járatszámbővítés, stb.). A kivitelezéssel kapcsolatban részletes organizációs terv készül.

13., Rengeteg oldalon vizsgálták a növények, állatok jelenlétét, életterét. Sajnos a tanulmány ismét alig egy oldallal érintette az egészség részét az emberek vonatkozásába... Ez számunkra azt bizonyítja, hogy ez a kérdés vak foltja a tanulmánynak. Bizonyára orvos, pszichológus, pszichiáter sem lett bevonva a tanulmány elkészítéséhez. Kérjük, hogy szakemberektől, szaklapokban, tanulmányokban nézzenek utána, hogy az ilyen nagyforgalmú vasút mellett élőknel milyen egészségi hatások szoktak megjelenni? Milyen egészségkárosodást okoznak, annak milyen következményei vannak? Milyen költségvonzata van egy alvászproblémának, cukorbetegségnek, szív és érrendszeri betegségnek, pszichés zavarnak stb.? Egyáltalán a zaj és rezgés miatti stressz, milyen hatásokkal terheli az ott lakók életét? Miként fogják ezt orvosolni? (vizsgálatokkal, terápiákkal stb.) Ki fogja ezt finanszírozni, és milyen formában? Megvizsgálták-e ez milyen hatással van a lakosság családtervezésére a zaj és rezgés, illetve az újabb tervezett beruházás? Az átlaghoz képest hány gyerek születik a vasút menti házakban? Milyen a válás aránya? Milyen a lakosság összetétele a vasút közvetlen közelében? Milyen iskolázottságúak az emberek? Milyen betegségben szenvednek, és milyen mértékű ez? Általában hány évesen halnak meg az itt élők? Milyen betegségben hunynak el a leggyakrabban a vasút mellett élők? Hány ember végzi otthon homeofficebana munkáját a vasút mentén? Milyen az egy főre eső jövedelem? Mivel a mai tudomány bebizonyította, hogy a vírusok, baktériumok jobban terjednek a zaj és rezgés hatására, kivizsgálták-e, hogy a jelenlegi Covid járvány miként érinti a Máv-val határos ingatlanban élőket? Hányan vannak beoltva?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A jogszabályi előírásoknak megfelelően a KHT 4.8 fejezet részletesen ismerteti a gazdasági- társadalmi hatásokat (azon belül egészségügyi hatások).

A fejlesztés hatására bekövetkező egészségromlás általában véve kizárható, tekintettel arra, hogy a kedvezőtlen hatások csökkentésére érdemi környezetvédelmi beavatkozások is a projekt részét képezik.

Nem tudjuk elfogadni a nappali és éjszakai zajbontás, illetve az egész napra elosztott csend idejét a zajterhelésre, hiszen általában az emberek nem a nap 24 órájában vannak otthon. Ezért előfordulhat az az eset is, mint a férjemnél, aki zajos rezgéses munkát folytat, pihenő idejét is megnövekedett zajban kell eltöltenie. Az Ő estében egyből megnő a zajterhelés az otthoni zajjal az egy huszonnégy órás átlagban. Azt feltételezi a munkáltató, hogy a munkaerő haza megy és kipihenten érkezik a reggeli munkába. Ezt ez esetben megakadályozzák a zajok, rezgések. Ezért azokat az órákat számolják, amikben általában az emberek otthon tartózkodnak.

Nevetségesnek tűnhetnek ezek a kérések, de ha az állatoknál ez lehet kérdés, és belátással kell lenni ezekre a mérésekre, nem értem mi lehet a baj azzal, ha ezt az emberekre is kérjük?

Néhány, kigyűjtött tanulmányi mondat, amivel szeretném bemutatni, hogy az előbb felsorolt kérések valóság tartalommal bírnak, így azt megalapozottan kérjük:

„Hajlamosak vagyunk figyelmen kívül hagyni, pedig a zajszennyezés ugyanolyan veszélyes hatású lehet, mint a légszennyezés vagy a káros vegyi anyagok.”

„A WHO új ajánlása szerint a pihentető alvás alapvető feltétele, hogy a lakókörnyezet, a lakóház zajterhelése ne haladja meg a 40 decibelt. Budapest legforgalmasabb pontjain (pl. Nyugati, Margit körút) az éjszakai zajszint jóval az ajánlás felett van. 55 decibel felett az alvó ember vérnyomása emelkedik, szívverése felgyorsul, vércukorszintje megemelkedik. Ez hosszú távon növeli a szívroham és a stroke kockázatát és érszűkület kialakulásához is vezethet.

Az éjszakai zajártalomnak leginkább a gyerekek, valamint az idősek és a krónikus betegségekben szenvedők vannak kitéve, hiszen érzékenyebbek a zavaró tényezőkre.”

(<https://www.victophon.hu/hu/hirek/egyeb/milyen-kovetkezmenyekkel-jarhat-a-zajszennyezes-73>)

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Ez túlmutat a Tervezői hatáskörünkön. Jogszabály módosításra nincs ráhatásunk. A zajszámításokat a hatályos jogszabályi előírások szerint kell elvégezni.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

14., A zaj az említett egészségügyi hatása mellett, az ingatlan értékének lényeges értékcsökkenését is eredményezi. (olvastuk a tanulmányban elismerve).

Ingatlanjaink értékének alakulását nem láttam a tanulmányban levezetve. Csak annyit, hogy 2x100m-en belül érződik majd a zavaró hatás, amitől egészségi állapotrosszabbodás és ingatlan értékcsökkenés várható! Mitől, mennyire változik értéke az ingatlanoknak az új beruházás kapcsán? Ki és milyen formában fogja a jelenlegi és a várható érték közötti részt kiegyenlíteni? Felmérték-e ezt? Mikor, milyen formában lesz az ingatlantulajdonos kártalanítva?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A jogszabályoknak megfelelő zajvédelem kerül megvalósításra. A zaj- és rezgéskárok esetleges bekövetkeztéből adódó értékcsökkenés kártérítési igényt alapozhat meg, ha az ingatlan nem kerül kisajátításra. Az ilyen értékcsökkenés tehát ezen a jogcímen kártérítést alapozhat meg. A kártérítés mértéke szakértői kompetencia, és minden egyes ingatlan esetében egyedi, az adott ingatlan értékvesztésétől függő, így egyedileg vizsgálendő. Ilyen igény a kár tényleges bekövetkeztét követően érvényesíthető, így nem lehet tárgya a Hatástanulmánynak.

15., Sokféle ingatlanjegyzék jelent meg az ügy kapcsán. A Magyar Közlöny sok ingatlant jelölt meg úgy, hogy az érintettek nem is tudtak, tudnak róla, míg a tanulmányban már csak kevés kisajátításra jelölt ingatlan szerepel. Mi ennek az oka, és mit jelent az érintettség? Kaptunk már olyan választ, hogy aki szomszédos a MÁV-val azt bevonják az ügybe. Ez sem igaz, hiszen mi is közvetlen MÁV-val határos ingatlannal rendelkezünk, de nem szerepelünk a felsorolásba sehol. Vajon mi ennek az oka?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A KHT a beruházás által közvetlenül érintett ingatlanok listáját tartalmazza, a 102/2021. (III. 3.) Korm. rendeletben szereplő lista jóval nagyobb környezet ingatlanjait tartalmazza.

Az, akinek ingatlanja a védőtávolságban van, az milyen eljárásra számíthat? Lesz valamilyen bejegyzés a tulajdonlapján, építési tilalomra számítson, kisajátításra? Milyen kártalanítás vár rá ezt cserébe? Van-e döntési joga, hogy elfogadja-e a kártalanítást, vagy teljes kisajátítást kér?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Amennyiben valamely ingatlan rendeltetésszerű használhatósága csökken a beruházás folytán, az ebből eredő károk megtérítésére igényt tarthat. Ha az ingatlan kisajátításra kerül, akkor a kisajátítás szabályai szerint kerül meghatározásra a kártalanítás. Ha az ingatlan nem kerül kisajátításra, de a beruházás miatt értékvesztést szenved (pl. korlátozott használat), akkor az általános kártérítési szabályok szerint van lehetőség a kompenzációra.

16., Azt lehet tudni, hogy Taksonyba miért 1,5 szerez a max. munkás létszám, mint Dunaharaszttiban, ahol két állomás is van?

*189/564 oldal Napi munkavégzés során az alábbi hulladékok képződésére az alábbi becslés kapható
Taksony vegyes hulladéka (kg/év) 258kg
szelektív hulladék 386kg*

Mi lesz Taksonyba, hogy a vegyes hulladéka Dunaharaszttinak csak 29kg, (Taksonynak majdnem tízszerese)szelektív hulladéka 43kg(Taksonynak majdnem kilencszerese)?

Ha összeadom a környék vegyes hulladékát: Dunaharaszti, Délegyháza, Kiskunlacháza, Dömsöd összesen:144kg 4 településé míg csak nekünk 258kg van tervezve. Egyedül majdnem a duplája a 4 településének! Szelektív hulladék a 4 településnek összesen 215kg, nekünk 386kg

Esetleg lesz nálunk (Taksony) valami munkásszálló vagy hasonló? Netán csomagoló üzem, ahol ennyi szemét termelődik?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A fejlesztéssel érintett vonalszakaszon az állomások, megállóhelyek üzemeltetése során keletkező vegyes- és szelektív hulladék mennyisége az érintett vasúti terület funkcióinak kiszolgálására tervezett technológiai létszámmal arányos.

15., A határterhelési mérés sem valós a Taksonyban, hiszen távol volt a nagy forgalmú vasúti felüljárótól, míg a házunk a vasút mellett ennek az alapzajnak is ki van téve. Ezért ez sem valós mérés az esetünkben, ez nem lehet mérvadó, ezzel nem lehet számolni.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A háttérterhelés méréssel nem számolunk, az a hatásterület lehatárolásánál fontos.

16., „A másik mérési, számítási bizonytalanságot a különböző vasúti szerelvények állapota adja.” Eddig is az elhanyagolt kiselejtezett vagonok adták a többletzajt és többletterhelést. Lehet-e valamivel szabályozni, engedélyhez kötni, hogy milyen szerelvények mehetnek az új vonalon? Kaphatunk-e valamilyen biztosítékot arra, hogy a tervekbe hozott adatokat hozzák üzemeltetés közben, és nem egy a mostanihoz hasonló nemtörődömséggel bármilyen állapotú vagonok közlekedhetnek?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az átadást követően monitoring zaj és rezgésmérések végrehajtására kerül sor a Környezeti Hatástanulmányban kijelölt pontokon, a zaj- és rezgésvédelmi intézkedések megfelelőségének biztosítása érdekében.

Szakmai értékelés:

A zaj- és rezgésvédelmi monitoring előírásait a környezetvédelmi engedély tartalmazza. Azoknál vasúti pálya közelében található zajtól védendő építményeknél, ahol a monitoring előírásban zajmérési pont nem került előírásra, az üzemeltetőnek a mért zajterhelési értékek alapján, modellezéssel kell ellenőrizni a zajterhelési határértékek teljesülését.

Észrevétel 37.:

A vasútvonal környezetében élő civil lakosság képviseletében írom levelem. Szeretném leszögezni, hogy a magyarországi vasúthálózat, ezzel együtt a szóban forgó 150-es jelzésű vasútvonal észszerű fejlődése, korszerűsödése, mai technikai színvonalura emelése közös érdekünk. Ebben szeretnénk véleményünkkel segíteni. Ennek megfelelően a Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése nevű projekt kapcsán is a hiteles és teljeskörű, a mindenkori legjobb tudásszintnek megfelelő, időben közzétett nyilvános tájékoztatás elvárható. Az eddig közzétett hivatalos információk szerint a szóban forgó vasútvonal fejlesztési projektje tervezési fázisban van.

Kiindulási pont

A közleményben hivatkozott Környezeti Hatástanulmány 4. számú melléklete foglalkozik a jelenlegi és a tervezeti, referenciának tekintendő forgalmi adatokkal, Az alábbi két táblázatban a napszakokra bontott jelenlegi és tervezett napi vonatszámokat célfajtánkéntként (személy, teher) csoportosítva, illetve összegezve tüntettem fel a Soroksár (kim) - Taksony (bez.) szakasz forgalmára vonatkozóan. Az utolsó oszlop az egyes időszakokra vonatkozó átlagos követési időket mutatja.

A tanulmány szerinti **jelenlegi**, napi vonatszámok a napszakokra vonatkoztatva:

	személyszállító vonatok [db]	tehervonatok [db]	össz. szerelvény [db]	Időszakra vetített átlagos követési idők [perc]
6h – 18h (720 min)	33	9	42	17,14
18h – 22h (240 min)	12	6	18	13,33
22h – 6h (480 min)	7	8	15	32
Napi vonatszám fajtánként (Σ)	52	23	75	Napi átlagos követési idő: 19,2

A tanulmány szerinti referencia napi vonatszámok a napszakokra vonatkoztatva: A zárójeles, dőlt betűs számok az ugyanazon napszak ugyanazon fajta szerelvények: számának a jelenlegi állapothoz viszonyított növekményét fejezi ki arányszámban.

	személyszállító vonatok [db]	tehervonatok [db]	Össz. szerelvény [db]	Időszakra vetített átlagos követési idők [perc]
6h – 18h (720 min)	131 (3,97)	34 (3,77)	165 (3,93)	4,36
18h – 22h (240 min)	36 (3)	11 (1,83)	47 (2,61)	5,11
22h – 6h (480 min)	11 (1,57)	27 (3,38)	38 (2,53)	12,63 (Teher: 17,78 perc)* (71%-ban tehervonat!)
Napi vonatszám fajtánként (Σ)	178 (3,42)	72 (3,13)	250 (3,33)	Napi átlagos követési idő: 5,76

* Az éjszakai időszakban csak a tehervonatok követési ideje 17,78 perc.

Szeretném felhívni a figyelmet a referencia vonatszámokkal kalkulált követési idők egy a Budapest belvárosában közlekedő villamosjárat, vagy akár a fővárosi metróvonalak követési idejével vetekszenek, miközben a három nevesített sinen közlekedő jármű dinamikája, sebessége, hossza teljesen eltérő. A többségi tehervonatok. hossza a tanulmány szerint 700-740 m, amelyek lakott területen belül nem mehetnek 80-100 km/h-nál nagyobb sebességgel akkor sem, ha a pálya tervezett sebessége 160 km/h. Egy ilyen szerelvény egy adott szintbeli kereszteződés biztosító berendezése előtt történő áthaladása akár 40-60 másodperc időt vesz igénybe. A korszerű biztosító berendezések esetén is plusz időráhagyás szükséges az átjáró biztonságos zárva tartásához még mielőtt a vonat a keresztezéshez odaér. majd miután már elhagyta azt. Emiatt egy ilyen átjáró - ideális esetben is - átlagosan egy tehervonat elhaladásakor akár egy-másfél percre is zárva maradhat.

A tanulmányból tehát az is kiolvasható, hogy 2035-re a nappali órákban átlagosan 4 perc 22 másodpercenként lezáródó vasúti átjáró átlagosan 40...70 másodperc időtartamig marad lezárt állapotában. Marad 3...3,5 perc, ameddig szabad lesz rajta az átkelés az újabb lezárásig.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A forgalmi vizsgálatok alapján az átjárók kapacitása az átépítést követően is megfelelő lesz.

A tanulmány nem foglalkozik azzal a kérdéssel, hogy lesz-e továbbra is olyan állomás, vagy megállóhely, ahol a személyvonat az utasok fel- és leszállása idejére olyan pozícióban áll, hogy az állás ideje alatt is zárva marad az állomásközei vasúti átjáró. Az ugyanis tovább rontja az adott átjáróra vonatkozóan a bevezetőben említett átlagot. (Ilyen ma is gyakran előfordul például a Dunaharaszti alsó megállóhelyen.)

(1) Kérjük a Hatóságot, vizsgálta felül, mely megállóhelyek és állomások érintettek ebből az aspektusból, ugyanis a nagy számú személyvonatforgalom miatt abszolút nem elhanyagolható ez a szempont sem.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A megállóhely esetében alapvetően két eset lehetséges: A vonat áthalad az átjárón és megáll a peron mellett: ebben az esetben az átjáró oldódik a lehaladás után, tehát a megállás idejére már a sorompó felnyílik.

Fordított irányban, amennyiben előbb megáll az átjáró előtt majd utána halad rá a sorompóra: ekkor a sorompó már csukott állapotban van, hiszen az útátjáró nem tudhatja melyik vonat halad át és melyik áll meg a peronnál.

A vasútvonal Pest megyei szakaszának érintett településein (főként Dunaharaszti, Taksony, Dunavarsány, Délegyháza tekintetében) a jelenlegi infrastruktúra igen jelentős. E települések lakóinak száma az elmúlt években folyamatosan növekedett, amit nem tudott kellőképpen „lekövetni” az infrastruktúra. Az agglomerációban történő közlekedés a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban napjainkban már nem kizárólag a főutakon okoz torlódásokat. A vasút nyomvonala Budapesten belül Soroksáron, Pest megyében Dunaharaszti és Dunavarsányon a lakott területek között húzódik, mintegy kettévágva a településeket, de ez a jelenség kisebb mértékben Délegyházát és Kiskunlacházát is érinti. Taksony területén a vasúti nyomvonal a település szélén húzódik. ám a település elhelyezkedése miatt nagy mértékű az átmenő autós forgalom, nem csak a főutakon, hanem az 51-es út felé vezető Szent Imre úton is, melyet keresztez a vasút. Délegyházán és Dunavarsányon az 51-es út megközelíthetősége tekintetében okoz majd fennakadásokat a vasúti forgalom tervek szerinti lebonyolítása, illetve Dunavarsányon és Dunaharaszti a város életét gyakorlatilag teljesen át fogja formálni.

A jelenlegi tudásunk szerint a beruházás keretein belül nem terveznek nem szintbeli vasúti keresztezést kialakítani, amelyet autós forgalomnak is szánnak. Ez óriási problémát fog okozni, várhatóan rövid időn belül élethetlenné fogja tenni az említett településeket. A közúti forgalmi dugók növekedésével a levegő minősége is romlani fog, amely éppen ellentétes a vasúti fejlesztések környezet- és klímavédelmi célkitűzéseivel!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A szintbeni átjárók kapacitása az átépítést követően is megfelelő lesz. A korszerűbb biztosító berendezéseknek köszönhetően az egyes lezárások ideje lerövidül.

(2) Kérjük a Hatóságot, hogy a jelenleg tudásunkra jutott tervek szerint ne adjon engedélyt egy olyan beruházásra, amely az eredeti célkitűzéseinek sem felel meg. Vizsgálta felül a vasúti átjárók kialakításának lehetőségeit, de legalább Dunaharaszti, Dunavarsány és Taksony tekintetében, ezen települések esetében a nem szintbeli közúti és vasúti nyomvonalkeresztezés kiépítése ugyanis indokolt és elengedhetetlen környezetvédelmi és a települések infrastruktúrájának szempontjából.

A Környezeti hatástanulmány (továbbiakban: KHT) Nemzetközi fejezet részében a Települési hatások szakaszban felhívja a figyelmet a vasút másodlagos közvetett hatásaira: „...települési területhasználatok kismértékű változása is feltételezhető. Ezen hatások elsősorban a logisztikai/közlekedési területhasználatok növekedésével jellemezhető, és közvetve a közlekedési folyosó kiemelt csomópontjaiban jelenhetnek meg.” (KHT Nemzetközi fejezet, 33. és 34. oldal)

Súlyozottan ilyen csomópont a vonalon Dunaharaszti ahol a Bilk logisztikai komplexum, valamint számos egyéb, ipari tevékenységet szereplő van jelen, és várhatóan a vasút gazdasági kapcsolati élenkítő szerepének hatására az ipari területek is tovább bővülnek majd.

A tanulmány ugyanezen szakaszában fejt ki azt is, hogy „ a növekvő vasútiforgalom az érintett településeken környezeti terheléssel, amelyet a módváltással csökkenő közúti fuvarozás terhelései - tekintettel ezek arányaira, illetve a várható mérsékelt álrendeződésre - nem teljes mértékben kompenzálunk A teljes vasúti folyosó megvalósulásával várható vasútiforgalomnövekedés hatására a zaj- és rezgésterhelések és a vasút tele ülésrészeket e mástól elválasztó hatása növekednek amellyel egyes egyedi esetekben azonosítható zárványterületeken a lakófunkció kisebb mértékben korlátozódhat, a lakosság egészségi állapota marginálisan romolhat. Ugyanakkor lokálisan ezen változások a települést területek funkcióváltását is eredményezhetik, különösen ott, ahol a logisztikai/termelő beruházások egyéb feltételei is adottak, így ezen területeken - nemzetközi viszonylatban is jelentős beruházások képzelhetők el.”

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Szerződésben meghatározott műszaki tartalom a hatályos jogszabályi előírásokban megfogalmazott követelményeket kielégíti.

A közút-vasút keresztezések tervezésekor a forgalmi adatok figyelembevétele, valamint a forgalom hatásainak kezelése a hatályos előírások szerint történik.

Dunaharaszti mellett Taksony, Dunavarsány, Délegyháza is számíthat a nevesített hatásokra. Természetesen a beruházás várható pozitív gazdasági hatása a lakosság örömeire is szolgál, azonban ez az agglomerációból kifejtett negatív hatásait, amit az itt élő emberek mindennapjainkban fognak éltvitelszerűen megtapasztalni, nem fogja tudni ellensúlyozni, kompenzálni. A nemzeti érdekek szempontjából - ahogyan a KHT fogalmaz valószínűleg valóban marginálisnak tekinthetőek ezek a hatások, de a vasút környezetében élők tekintetében ez egyáltalán nem az, alapvető jogaink többrendbeli sérelme állhat fent tartósan!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A közérdekű cél megvalósítása járhat egyéni érdeksérelmekkel, amelyek kompenzálására többféle jogi eszköz is van: pl. kisajátítási kártalanítás, bekövetkezett károk esetén kártérítés. Ugyanakkor eszmei, nem vagyoni károk megtérítésére nincs jogi lehetőség. A magánélet védelme, az egyén egészségének védelme biztosítása érdekében a beruházás megvalósításának építésügyi, környezetvédelmi feltételeit jogszabályok határozzák meg, amelyek mindenkire kötelezőek. A jogszabályokat a beruházás során meg kívánja tartani a Beruházó, a hatóság pedig csak a jogszabályoknak megfelelő engedélyt adhat ki. Ez biztosítja a jogszerűséget.

A beruházással érintett ingatlanok tekintetében még mindig sok a bizonytalanság, és bár elvileg a tervezés fázisában vagyunk, a Magyar Közlönyben március 3-án megjelent, 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet egyértelműen megnevezi a vasúti beruházással érintett ingatlanok településenkénti helyrajzi számait. A hatástanulmány 3.4. számú mellékletében felsorolt érintett ingatlanok a rendeletben meghatározottak csak. egy részhalmaza. A beruházás szempontjából funkcióváltásra kerülő ingatlanok megnevezése sem egyértelmű.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A KHT a beruházás által közvetlenül érintett ingatlanok listáját tartalmazza, a 102/2021. (III. 3.) Korm. rendeletben szereplő lista jóval nagyobb környezet ingatlanjait tartalmazza. A pontos területi érintettséget az Engedélyezési tervek elkészülte után lehet meghatározni.

(3) Kérjük a hatóságot egyrészt, hogy kötelezze a tervezésben és a hatástanulmány elkészítésében résztvevő szereplőket, hogy jelöljék ki pontosan az érintettség módját (azaz hogy a zaj- és rezgésvédelmi határértékek tartásának, a védelmi távolság betartásának vagy egyéb más szempontoknak nem feleltethető megjelent állapotában a szóban forgó ingatlan), és hogy milyen intézkedések várhatók az adott ingatlanra nézve. Ezt minden, a 102/2021. (III.3.) sz. Korm. rendeletben nevesített ingatlan esetében végezzék el, és tegyék nyilvánossá, mindenkinek közérthető módon. Ha van olyan további

ingatlan, amelyet rendelet nem tartalmaz, de mégis érintett a vasúti projekt által, arra ugyanez érvényes.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A KHT a beruházás által közvetlenül érintett ingatlanok listáját tartalmazza, a 102/2021. (III. 3.) Korm. rendeletben szereplő lista jóval nagyobb környezet ingatlanjait tartalmazza. A pontos területi érintettséget az Engedélyezési tervek elkészülte után lehet meghatározni.

(4) Kötelezze a Hatóság a Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez) Kelebia (országhatár) vasútvonal.] fejlesztése (továbbiakban: BUBE projekt) projektben tervezésben és kivitelezésben résztvevő szereplőket, hogy minden, a 102/2021. (III 3) sz. Korm. rendeletben nevesített, magántulajdont képező ingatlan, valamint az ezeken kívül a (3) pontban meghatározott további, magántulajdont képező ingatlan, illetve a tervezett nyomvonalról számított 2x100 méteres területsávon belülre eső, magántulajdont képező ingatlanok esetében feltétel nélkül biztosítsák az ingatlanok tulajdonosainak, hogy dönthessenek ők (azaz az ingatlantulajdonosok) arról, hogy az ingatlanjaik kisajátítási eljárás keretében, a jelenlegi piaci áron felvásárlásra kerüljenek akkor is, ha erre egyébként a vasúti fejlesztési projekt tervező és kivitelező szereplői nem köteleznék! Szintén a tulajdonos dönthessen az ingatlanjának részbeni, vagy teljes kisajátíthatóságáról, amennyiben a műszaki kivitelezés tekintetében szabályszerűen ez indokolt lehet (megfelel a helyi szabályozásnak és az OTÉK-nak az ingatlan a módosított telekméret után is). Ennek jogalapja a hatástanulmány fentebb idézett, „Nemzetközi fejezetében” található, a zaj- és rezgésterhelések és a vasút tele ülésrészeket e mástól elválasztó hatására a lakófunkció korlátozódására romlására vonatkozó rész. Természetesen nyilvános közlemény formájában kérjük az állásfoglalást és a lefolytatás menetét a pontban taglalt eljárás tekintetében.

(Magyarázat: a fejlesztés KHT-ban nevesített hatásai következtében jelentős értékcsökkenésre lehet számítani az érintett ingatlanokra nézve. Mivel előre nem beláthatóak a következmények a vasút környékén élők számára, még a munkálatok megkezdése előtt tudnak úgy dönteni, hogy „meg akarnak szabadulni” ezektől az előre be nem látható ártalmas következményektől. A BUBE projekt kivitelezése után már csak csökkentett áron tudják értékesíteni ingatlanjaikat a helyváltoztatást így csak gazdasági és/vagy ingatlan minőségbeli veszteség árán tudják kivitelezni. A megadott 2x100 méteres védősáv tekintetében ld. még a KHT 451. oldalát.)

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A közérdekű cél megvalósításával összefüggésben felmerülő tulajdonosi igények érvényesíthetőségét jogszabályok rendezik. Mindenekelőtt a kisajátításról szóló 2007 évi CXXIII. tv., amely törvényi szinten szabályozza, hogy mikor, hogyan, részben, vagy egészben kell-e kisajátítani egy adott ingatlant. Ennek a törvénynek a kisajátítási hatóság, és végső soron a bíróság szerez érvényt. A kisajátítás egyik lényeges eleme, hogy az igénybevétel miatt kártalanítás jár. Amennyiben egy ingatlan nem kerül kisajátításra, de a beruházással összefüggésben értékvesztést szenved, úgy az általános polgári jogi szabályok szerint kártérítés igényelhető. Arra nincs jogi lehetőség, hogy olyan ingatlanok kisajátítására kötelezze a hatóság a Beruházót, amelyek tekintetében nem állnak fenn a kisajátítási törvényben meghatározott feltételek.

Ennél a pontnál kívánatos megjegyezni, hogy a BUBE projektre készített hatástanulmányban a zajmérések módja, illetve azok eredményeire támaszkodó számítások, vélhetően nem feltétlenül tükrözik a valóságot. Az ún. „megítélési pontokon”, vagy mérőpontokon (MPn) végeztek zajmérést. A KHT szerint a zajmérések a hivatkozott szabványok és rendeletek szerint történtek, a mérési eredményeket tehát az előírásoknak megfelelőnek tekinthetjük. Az MP mérési helyek kiválasztásának szempontja az volt, hogy a vasúti sínhez legközelebb eső védendő ingatlan homlokzata előtti szabadtéri területen helyezkedjen el. Ez egy szempontnak elegendő, azonban a teljes zajtérkép-leképezés számításának alapjául szolgáló méréssorozatot erre alapozni kissé „nagyvonalúnak” tűnik. Egy példán keresztül szeretném vázolni a probléma mibenlétét: A 4.2.1.4.2. szakasz mérési eredményei közül példaként vizsgáljuk meg a teljes vonalon a vasút által generált zaj tekintetében legkiugróbb eredménnyel rendelkező mérési pontot. Ez a 2330 Dunaharaszti, Kandó Kálmán u. 13. számnál található, MP2 jelzetű mérési pont:

Az MP2 mérési pont Dunaharaszti állomáshoz közel, ráadásul éppen egy váltórendszer közelében helyezkedik el. A jelenlegi vasúti sínpálya elhanyagolt műszaki állapotát a KHT is több ízben részletezi. Egy műszakilag elavult, ráadásul elhanyagolt műszaki állapotban lévő váltórendszer előtti és utáni pályaszakaszokra meglehetősen alacsony sebesség van érvényben. Ebből kifolyólag minden vasúti szerelvény az MP2 jelzetű mérési pont környezetében lassú sebességgel halad, ami köztudottan - és a KHT szerint is - jóval alacsonyabb zajkibocsátással jár. Ennek ellenére is igen magas zajszintet mutatnak az előírások szerinti mérési eredmények. A tanulmány 4.2. szakaszában ugyanakkor közlik, hogy a „az érvényes korlátozások szerinti tényleges sebességet vettük figyelembe (nappal és éjjel egyaránt) a zajterhelés meghatározásakor” csak az nem szerepel a tanulmányban, hogy ez a sebesség éppen az adott pontban mekkora. A szakaszra vonatkozóan 80 km/h ez a sebesség. Nem csoda tehát, hogy míg a mérési eredmények helyesek, és csupán enyhe határértéktúllépést mutatnak ki, a helyi vasút közeli lakosok tömegesen arra panaszkodnak, hogy iszonyú hangosak a vonatok, illetve „majd a szétesik a ház egy-egy elhaladó tehervonattól”, illetve felújított, jó műszaki állapotú ill. újabb építésű házak tulajdonosai beszámolnak róla, hogy a frissen készített vakolatok 1-2 éven belül tele vannak ismét repedésekkel. (E véleményeket magam is meg tudom erősíteni, holott a vasúthoz annyira nem lakom közel.)

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A számításoknál a tervezett forgalom nagyságát és egyéb más paramétereket is figyelembe vesszünk.

(5) Mivel a számítások alapján készített immissziós táblázatok és zajtérképek a fenti, vélelmezhetően nem teljesen körültekintően megválasztott mérési helyek eredményeire is alapoznak, kérem a Hatóságot, végeztessen településenként a jelenlegi egy darab referenciamérésen túl még legalább 2 helyen teljeskörű, 24 órás méréssorozatot, (A méréstechnikában amúgy is az „egy mérés nem mérés” alapelvet vallják) A több mérés alapján készítsék el a módosított immissziós táblázatot, valamint zajtérképeket!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A KHT zaj- és rezgésvédelemmel foglalkozó fejezete a jogszabályi előírásoknak megfelelően készült.

(6) A mérések során vegyék figyelembe az alábbi szempontokat:

a. Az erősebb zajokat és rezgéseket jellemzően a teherszállító szerelvények produkálják, emiatt a kiértékelésnél igazából csak a tehervonatok által generált zaj- és rezgésszintek figyelembevételére van szükség. Továbbá

b. közvetetten kérjük, hogy minden egyes zajforrást (tehervonatot) külön kezeljenek, azaz adott szerelvény által keltett zaj- és rezgésmérési adatait ne átlagolják sem másik vonat által keltett rezgések mérési adataival, sem a vonat – közlekedés-mentes időszakból nyert háttérzaj-mérési értékekkel.

c. Az éppen elhaladó tehervonat állandósultnak tekinthető zajszintjét regisztrálják, azaz az átlagolás időintervallumába ne számítsák bele sem a felfutó (hangosodó), sem a lecsengő (halkuló) időintervallumokat, mert valójában a legintenzívebb zavaró hatás mértékét a tartósan érzékelt, állandósult zaj- és rezgésszint jellemzi.

d. A fentiek figyelembevételével kérnénk meghatározatni a „maximális átlagot”, azaz a 24 órás mérés legnagyobb zajjal járó szerelvényét is (a több másodpercekig kitartó legnagyobb zaj- és rezgésszint mértékét). Kérjük feltüntetni a kiegészítő tanulmányban.

Dunaharaszti területén például egészen biztosan sokkal nagyobb a zajterhelés a Dunaharaszti alsó megállóhelytől délre eső szakaszon, mint az MP2-re megadott mérési eredmények, ugyanis a vasúti átjáró után már semmilyen sebességkorlátozó tényező nem áll fenn — az alap 80 km/h-ás sebességkorlátot kívül emiatt a város szélét elhagyva már a megengedett teljes sebességgel közlekedhetnek a szerelvények. (Javasolom második mérési pontnak például a Pitypang u. – Máv-Alsó utca környékét, vagy a másik oldali Uzsoki utca vasút felőli végét, de akár szívesen állok én is rendelkezésre a mérések lebonyolításához. Kicsit messzebb lakom ugyan, de egyrészt abból is lehet számolni, másrészt higgyék el, lehet mérni innen is jóval nagyobb mértékű folyamatos, átlagos zajszintet az esti-éjjeli órákban némelyik robusztus tehervonat elhaladása közben, mint ami a tanulmányban szerepel...

A zaj- és rezgésvédelem kiemelkedően fontos a jelenlegi beruházás tekintetében a tanulmány pedig sajnos több helyen tartalmaz anomáliákat. (A lakosságtól rengeteg jelzés érkezett, hogy például - a teljesség igénye nélkül pár példát felsorolva - hogy lehet az, hogy két szomszédos ingatlannál épp annyival változik a zaj tervezett értéke, hogy az egyiknél tervezik a passzív védelmet a mellette levőnél, ami elhelyezkedésnél fogva semmivel sem másabb a szomszédjánál, ott meg nem. A zajterhelési értékek és azok eloszlása is tömegesen vitatott kérdések, bizonyos ingatlanok nincsenek rajta a zajtérképeken, illetve fizikailag megépült, új ingatlanok nincsenek benne vélhetőleg a rendszerben, ezért egész utcátömbök „nem védett” státuszt kaptak, holott az elhelyezkedésük és funkciójuk miatt védettnek kéne nyilvánítani. stb. Ilyen jellegű észrevételek gyakorlatilag a legtöbb érintett településről érkeztek.) A nagy számú észrevétel miatt ezen eseteket jelen meghallgatás keretein belül véleményem szerint lehetetlen lenne, valamint eredményét tekintve sem lenne hatékony egyesével megvitatni. Ehelyett szeretnénk kérni az alábbiak betartatását a tervezés és kivitelezés során:

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A számításokat és méréseket jogszabályban előírt módon kell elvégezni, ettől nem térhet el a tervező.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

(7) Fentiekre való tekintettel a Hatóság követelje meg, hogy a jelenleg elérhető legkorszerűbb, legjobb hatásfokú zaj- és rezgéscsillapító elemek kerüljenek beépítésre a vasúti sínek felépítményeibe, a következőkre különös tekintettel:

a. Azon összes település esetében, ahol a vasúti nyomvonal lakott területek közelében halad, az ún. keresztaljpapucsok alkalmazását szükségesnek tartjuk a település teljes szakaszán végig alkalmazni, nem csak az eddigi tervezett helyeken. A rezgés ugyanis áterjed a vasúttal párhuzamos második utcákhoz is.

b. A vasúti síneket legalább a lakott területek teljes hosszában (azonos helyeken, mint az „a” pontban nevesítem) lássák el kettős hangolósú sínzaj-tompító, más néven sinkamra elemekkel. Ezek a kerék és sín kapcsolatából keletkező gördülési zajt és rezgéseket csökkentik, azaz további csillapítással bírnak mind zaj-, mind rezgés kibocsátás terén. Emiatt nélkülözhetetlennek tartjuk az alkalmazását mind zaj-, mind rezgésvédelmi szempontból egyaránt.

Megjegyzés: az alkalmazott zaj- és rezgésvédelmi intézkedések során ne az legyen a szempont, hogy éppen a határértékek alatt legyen a mérhető kibocsátás mértéke, hanem hogy a zajok és rezgések a lehető legalacsonyabb, azaz az elérhető minimális szintre csökkenjenek!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zajvédelmi intézkedéseket. A javasolt zajvédelmi intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket.

Az átadást követően monitoring zaj és rezgésmérések végrehajtására kerül sor a Környezeti Hatástanulmányban kijelölt pontokon, a zaj- és rezgésvédelmi intézkedések megfelelőségének biztosítása érdekében.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

(8) A fenti kérdésben további fontos tényező, hogy a vonalon közlekedő jövőbeni teherkocsik még a ma már korszerűtlennek mondott acél öntvény féktuskókat használják-e, vagy már a mai modern

technológiájú, kompozit féktuskókkal lesznek szerelve? Kérdés, hogy mire a BUBE vasútvonal fejlesztési projekt elkészül és a felújított vonal használatba vételre kerül, a tehervonatok hány százalékán lesz a régi, és hányon az újfajta technológiájú fékberendezés? Ez is nagyban befolyásolni fogja a tehervonatok által kelteti zaj mértékét. Amennyiben van erről bármi információjuk-, kérjük, osszák meg velünk.

A BUBE projekt távlati napi vonatszámok alapján indokolt a vasútvonal mentén új P+R, illetve P+R és B+R (biciklitárolós) parkolók kiépítése a települések állomásai, megálló környékén. A KHT 44-45, valamint 88. oldalán említi meg a P+R és B+R parkolók tervezett férőhelyeit a szóban forgó állomásokra és megállókra vonatkozóan.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vasútvonalon távlatban közlekedő tehervonatok műszaki követelményeinek meghatározása nem tartozik jelen környezetvédelmi engedélyezés tárgy körébe. A zajszámítás során – a biztonságra való törekvés érdekében - részben hagyományos fékberendezésű tehervonatokkal számoltunk, és határoztuk meg a szükséges zajvédelmi intézkedéseket.

(9) Kérjük, pontosítsák, hogy Dunaharaszti tekintetében mi a pontos tényállás az ügyben, ugyanis a KHT a 44. oldalon Dunaharaszti alsó megállóhelyre 10 férőhelyes P+R, valamint 20 férőhelyes B+R parkolóval tervez, míg a 88. oldalon Dunaharaszti állomásra 10 férőhelyes P+R parkolóval. Mind a két megállóhely rendelkezik majd újonnan létesített parkolóhelyekkel a megadott férőhelyekkel, vagy elírás történt?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Dunaharaszti alsó megállóhelyen létesül újabb 10 férőhelyes P+R és 20 férőhelyes B+R parkoló.

(10) Kérünk magyarázatot arra nézve, hogy milyen elvek alapján született meg a tervezeti férőhelyek száma Soroksár, Dunaharaszti, Dunavarsány esetében? Tájékoztatások és kormányzati kommunikációk során számos esetben elhangzott, hogy a vasúti fejlesztések távlati célkitűzései között szerepel, hogy 2035-re minél több lakos válassza a sűrűn közlekedő gyors és komfortos személyszállító vasúti járműveket a fővárosba történő utazásaihoz az autós közlekedésiformával szemben. Ezzel indokolják a BUBE projekt tervezett referencia napi személyvonatok maihoz viszonyított kiugróan magas számát is, amennyiben jók az információink Ezek a tervezett, igen csekély parkoló férőhelyek azonban teljes ellentmondásban vannak ezen célkitűzéssel. Ezek a kis létszámú parkolók tömeges ösztönzésre alkalmatlanok. (Vagy a cél ismeretlen?).

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az előírt paraméterek a hatályos előírásoknak megfelelnek.

Jelen dokumentum I. szakaszában a BUBE projekt eddig megismert műszaki tartalmára történt lakossági reakciókat gyűjtöttem össze, sajnos a rövid határidő miatt a teljesség igénye nélkül. Az a fentiekből így is szerintem jól látható és egyértelműen kiderül, hogy a vasúti projekt jelenlegi beruházási elképzelései be nem látható, esetlegesen katasztrofális mértékű hatásokkal járhatnak. Már a korábbi, 2019-es konzultáció alkalmával lakossági aláírásokkal megtámogatva kértük a kivitelezés sokkal észszerűbb megvalósítását. Az akkori követelés csak körvonalalaiban tükrözte a megoldás lényegét, azóta a koncepció műszakilag pontosításra került, jobban átgondolt alapokon nyugszik. A következőről van szó:

A Budapest-Belgrád vasútfejlesztési projekttel összefüggő vasúti nyomvonal teherforgalma az agglomeráció lakott települései (Dunaharaszti, Taksony, Délegyháza. Dunavarsány) tekintetében kerülje el a lakott területeket. Ennek megvalósítása érdekében a Kelebia-határátkelő és Kiskunlacháza állomások közötti szakaszon a felújítási projekt kivitelezése lényegében megegyezne azzal, ami a jelenlegi tervekben is szerepel, Két vágányon közlekedjenek a személy és a tehervonatok egyaránt, a jelenleg létező nyomvonalon, egy második sínpár telepítésével. Kiskunlacháza és Soroksár legdélebben fekvő pontja között a felújítás keretében a jelenleg egy fő vágánnyal rendelkező szintológia a mai kor műszaki igényeinek megfelelően felújított módon, de változatlan nyomvonallal (leszámítva az sebességnövelés miatti esetleges pályakorrekciót, ha szükséges — vélhetően nem) egy vágánnyal maradjon meg kizárólag a személyszállító vonatközlekedés lebonyolítására! A vonalra tervezett, nagymértékű teherforgalom kiszolgálására a településeken kívül kiépített, azok lakott területeit nagy

mértékben elkerülős a települések infrastruktúráját és lakosait zaj- és rezgéstani módon nem terhelő, új, korszerű vasútvonal legyen kiépítve! Ez a viszonylag sűrűn közlekedő tehervonatok miatt akár két vágányú vonalszakasz is lehetne.

A tehervonatok számára építendő elkerülő vonalszakasz egy vázlati nyomvonala az alábbi térképen látható, illetve megtekinthető a <https://j.mp/3e2tLgI> weboldalon található térképen:



Mint a térképen látható, minimális keresztezéssel megoldható az elkerülő. (A jelzett nyomvonal járulékos autópálya-nyomvonal korrekciót igényel, de az lehet, hogy optimálisabb nyomvonal kijelölésével elkerülhető.) A Taksony és Bugyi közötti főút forgalma napközben nem jelentős, szintbeli, biztosító berendezéssel ellátott kereszteződés elegendő. A másik keresztezés az 51-es sz. autópályával valósul meg, ez esetben mindenképpen erősen indokolt vasúti felüljárót építeni. A keresztezés után egy ipari telephely kisajátítása szükségszerű. A Bilk logisztikai komplexumba Dunaharaszti irányából biztosított a tehervonatok érkeztetése, ahogyan a BUBE projekt tervei között jelenleg is szerepel. Soroksár síntopológiája is megmaradna úgy, ahogyan jelenleg is van.

A vasútvonal Kiskunlacháza és Kelebia közötti szakaszán nem indokolt a tehervonatok külön nyomvonalon történő vezetése, mert e szakasz érintett települései tekintetében inkább az a jellemző, hogy elkerüli jelenleg is a településeket a vonal, illetve Kiskunhalason eleve több vágány található jelenleg is, oda szükségtelen plusz vágányt kialakítani, Kiskőrös, Soltvadkert és Csengőd, amik kis mértékben érintettek a vonat általi szeparációs jelenségben, azonban e települések infrastruktúrájuk közel sem oly mértékű, mint az agglomeráció sűrűn lakott városaiban.

A lakók nyugalmanak és a településeink élhetőségének megőrzése mellett a beruházás kiemelt nemzetgazdasági érdekeit és a modern környezetvédelmi igényeket is jobban ki tudná elégíteni a vasút a vázolt műszaki megoldással.

Ha a tehervonatok a településeket elkerülő külön vágányokon fognak közlekedni a személyvonatok pedig a jelenleg használatos egyvágányú nyomvonalat használják, akkor:

- gördülékenyebb lesz mind a személy, mind a teherszállítás,
- energiahatékonyabb lesz a vasúti szállítás, hiszen a tehervonatoknak nem kell félreállni elengedni a menetrend szerint közlekedő személyvonatokat
- a települések infrastruktúrája nem romlik le drasztikus mértékben
- a vasút mellett és annak környezetében élők a jelenleginél is jóval csendesebb környezetben élhetnek a tehervonatok hiányának, a korszerű vasúti pályának és az egyre több újabb típusú, korszerű motorvonatnak - köszönhetően. Ez még akkor is igaz, ha a személyvonatok járatsűrűségét megnövelik
- a csendesebb működéssel. kisebb tömeggel, kevesebb rezgést generáló szerelvényekkel rengeteg helyen szükségtelenné válhatnak a városképet és a közeli lakók kilátását — elcsúfító magas zajfogó falak
- a jellemzően jóval rövidebb hosszal és nagyobb dinamikával, könnyebb súllyal rendelkező személyvonatok esetén az átjárók biztosító berendezését kevesebb ideig kell zárva tartani.
- a lakóingatlanok kisajátítása, ill. a vasúti építkezéshez szükséges használata minimálisra csökken

- az építkezéssel és később az üzemeltetéssel, használattal összefüggő zaj-, rezgés - és por-terhelés nem károsíthatná a lakosság egészségét és ingatlanjait
Kérem, szíveskedjen megvizsgálni a II. szakaszban felvázolt alternatív megoldást és elősegíteni annak megvalósulását!.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A korábbi években készült előtanulmányok vizsgálták ezt a lehetőséget is. A megoldás a komplex, többszemponútú elemzések eredménye alapján elvetésre került. A tervezett műszaki megoldások és a korszerűsödő járműpark biztosítja, hogy a településeken az életminőség ne romoljon a fejlesztés miatt.

Szakmai értékelés:

A környezetvédelmi engedély tartalmaz nyomvonal vizsgálatra vonatkozó információt.

1. sz. véleményező, Dunavarsány

Kiket érint a kisajátítás? Pontosan hol hány méteres lesz a zajvédő fal? Pontosan milyen felmérések lesznek a zajártalmak mérésére, a felszíni közlekedés akadályozásáról? A felújítás alatt lesz vasúti közlekedés vagy pótlóbuszok lesznek?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kisajátítással érintettek pontos körének meghatározására a későbbiekben kerül sor. A környezeti hatástanulmányban megfogalmazott javaslatok a határértékeknek való megfelelés érdekében kerültek meghatározásra. A pontos területi érintettséget az Engedélyezési tervek elkészülte után lehet meghatározni.

Az építés közben és az átadást követően monitoring zaj és rezgésmérések végrehajtására kerül sor a Környezeti Hatástanulmányban kijelölt pontokon, a zaj- és rezgésvédelmi intézkedések megfelelőségének biztosítása érdekében.

Az átépítés alatti közlekedési rend kidolgozásában több szervezet közreműködik (MÁV-Csoport, VOLÁNBUSZ, ITM, KTI, települési önkormányzatok). Közös cél, hogy a zavartatások, a vonatpótlás időszakai alatti eljutási idők a lehető legkisebb mértékben növekedjenek. Az átépítés technológiája, valamint a határidők nem adnak lehetőséget arra, hogy az egyik vágányon a vasúti személyforgalom biztosított legyen, emiatt több szintű (alap- és átemelő pótlóbuszok) autóbuszos pótlás kialakítása áll vizsgálat alatt. Jelenleg az utasforgalmi mozgások elemzése zajlik, ennek ismeretében fényében fog elkészülni a vonatpótlás részletes viszonylathálózata. A buszos pótlás teljes időszakában folyamatosan nyomon követjük majd a forgalmi rendet és a keletkező zavartatásokat és szükség esetén megtesszük az azonnali beavatkozásokat (menetrendi korrekció, esetleges útvonal módosítások, járatszámbővítés, stb.).

A településeket kerülje el az ipari forgalom. Ha mégsem, a tervben szereplő vasúti forgalmat minimalizálják. a 7 percenkénti vasúti közlekedés ellehetetleníti az itt élőket. Aki háza nem lesz kisajátítva, de közvetlenül a vasút mellett lakik, kapjon korrekt kártalanítást.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A jogszabályoknak megfelelő zaj-, rezgésvédelem kerül megvalósításra. Amennyiben ennek ellenére zaj- és rezgéskárok következnek be, az ebből adódó értékcsökkenés kártérítési igényt alapozhat meg.

2. sz. véleményező, Dunaharaszti

Dunaharaszti belterületén mennyi fa lesz kivágva, ezek milyen mértékben lesznek pótolva?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A fakivágások pontos mennyisége későbbi tervfázisban kerül meghatározásra. A Kivitelező természetesen törekedni fog a kivágandó fák számának minimalizálására. A pótlásokra az jogszabályi elírásoknak megfelelően kerül sor.

Hol fog kiágazni Dunaharaszti állomás felől Bilk-re vezető vágány?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A beruházás keretében egy új elágazás létesül Dunaharaszti elágazás néven. Ez az elágazás közvetlenül az M0 vasút feletti felüljárójától északra létesül. Innen alakítjuk ki Soroksár-Terminál állomásra és a BILK saját célú vasúti pályához való csatlakozást.

A Soroksár-Délegyháza szakaszon zajvédő fal helyett sebességkorlátozás optimálisabb lenne. Személyvonatoknak 100-120 km/h, tehervonatoknak 80 km/h sebességre. A jobb kiszolgálás érdekében Dunaharaszti a Határ úton megálló létesítése ajánlott.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zajvédelmi intézkedéseket. A javasolt zajvédelmi intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket. Távolabban a zajárnyékoló falakkal alacsonyabb lesz a zajterhelés. A vonatok sebességének csökkentésére nincs szükség a zajterhelési határértékek betartása érdekében. A vasúti forgalom sajátossága, hogy a megállási lehetőségeket súlyponti helyeken és kellően nagy távolságra kell biztosítani.

A plusz megállók szükségességét a teljes szakaszon felül keli vizsgálni. A nagyobb beépítésű területeken 1 vágány, a belterületen kívüli nyíltvonalon maradna 2 vágány,

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vasúti közlekedés sajátossága, hogy a megállási lehetőségeket súlyponti helyeken és kellően nagy távolságra kell biztosítani. A részleges kétvágányúsítás vizsgálata az előtanulmányok készítése során megtörtént. A megoldás a nagyfokú kapacitáskorlátozottság miatt elvetésre került.

3. sz. véleményező, Dunavarsány

Megvalósítható lenne-e azon települések elkerülésével megépíteni a vasutat, amelyek közepén halad most a vasút, mivel pl. a dunavarsányiak életminőségét nagy mértékben rontaná a várost keresztülvágó nagy forgalmú vasúti sín zajvédő fallal, ami a város két részét elválasztaná egymástól.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A korábbi években készült előtanulmányok vizsgálták ezt a lehetőséget is. A megoldás a komplex, többszemponú elemzések eredménye alapján elvetésre került. A tervezett műszaki megoldások és a korszerűsödő járműpark biztosítja, hogy a településeken az életminőség ne romoljon a fejlesztés miatt.

A megosztott információk szerint Dunavarsányban nem terveznek alul vagy felüljárót, mivel annak megépítéséhez nincs elegendő hely, így marad a három szintbeli vasúti átjáró (az egyik földúthoz kapcsolódik). A fő vasúti átjárót használja Délegyháza teljes lakossága és Dunavarsány lakosságának egy része Budapest megközelítésére, továbbá mivel a vasút egyik oldalán lakik Dunavarsány lakosságának egy része, ahol az orvosi rendelő is van, míg a másik oldalon szintén sok ember lakik, és ott van az iskola, óvoda, üzletek nagy része, a vasúti átjárók élénk forgalmat bonyolítanak le. Amennyiben a tervezett gyakorisággal járnak a vonatok, az átjárók szinte mindig zárva lesznek, ami azt eredményezi, hogy az autók feltorlódnak, ami rendkívüli módon megnehezíti különösen a reggeli és a délutáni csúcsidőben - a Budapestre, illetve onnan közlekedést, valamint a városon belüli közlekedést, a gyerekek iskolába járását. Ez a környezetre is hatással lenne, hiszen az autók nagy mennyiségben percekig állnának járó motorral. Emiatt véleményem szerint vagy meg kellene fontolni mégis egy felüljáró létesítését akár lakott területen kívül Délegyháza és Dunavarsány között, az Akácfa utcától délre, amit a tavak között ki lehetne vezetni az 51 -es útra, vagy egy elkerülő út kialakítását pl. a Méhes kavicsbányához vezető út leaszfaltozásával, vagy a szántóföldeken át más útvonalon, ami kivinne az 51-esről Bugyi felé vezető útra, vagy egyenesen a Taksonyi körforgalomhoz. Ha ez nem lehetséges, akkor pl. a mostani kis vasúti átjáróhoz legalább egy gyalogos felüljáró szükséges lenne, amin kerékpárra! is át lehet menni. Amennyiben a tervek szerint megvalósul a vasútépítés, az eleve megnehezíti a dunavarsányiak életét, mivel a várost keresztülszeli a vasút, ezért már maga az építés, majd ezt követően a megnövekedett zaj- és rezgésterhelés, a tervezett zajvédő fal az életminőségünket jelentősen rontani fogja, ezért legalább az autós közlekedést nem kellene ellehetetleníteni. A költségvetésbe biztosan beleférne az általam javasolt felüljáró- vagy útépítés.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A szerződésben nem szerepel különbszintű átvezetés, a meglévő szintbeni átjárók lesznek oly módon áttervezve, hogy nagyobb kapacitással rendelkezzenek.

4. sz. véleményező, Soroksár

Nekem nagyon tetszett ez a felvetés, hogy a jelenlegi vasút maradjon meg személyszállításra és készüljön egy, a településeket elkerülő vasúti vonal a teherszállításra. Lehetőség lenne ennek a megvalósítására?

Az elértéktelenedő ingatlanok és a megnövekedett zajszint, stb. Újabb konfliktusokat gerjesztene. Ez senkinek nem lenne jó.

Bízom a bölcs, a lakosság érdekét szem előtt tartó döntésben.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A korábbi években készült előtanulmányok vizsgálták ezt a lehetőséget is. A megoldás a komplex, többszempontú elemzések eredménye alapján elvetésre került. A tervezett műszaki megoldások és a korszerűsödő járműpark biztosítja, hogy a településeken az életminőség ne romoljon a fejlesztés miatt.

5. sz. véleményező, Dunavarsány

Vajon a házamban ért esetleges károkat ha nem vagyok közvetlen érintett ki fogja megtéríteni? (repedések, vakolat lehullás, stb.)

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A jogszabályoknak megfelelő zaj-, rezgésvédelem kerül megvalósításra. Amennyiben ennek ellenére zaj- és rezgéskárok következnek be, az ebből adódó értékcsökkenés kártérítési igényt alapozhat meg.

Az építkezéssel / többszörözött vonatforgalommal járó folyamatos zaj miatti orvosi ellátás (magán úton lehet megoldani, ld. jelenlegi helyzetben COVID miatt máshogy nem lehet) költségeit ki téríti mg? A

fennmaradó károsodásokra fizet majd rokkantsági / fogyatékosági ellátást?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A jogszabályoknak megfelelő zaj-, rezgésvédelem kerül megvalósításra. Amennyiben ennek ellenére zaj- és rezgéskárok következnek be, az ebből adódó tényleges és bekövetkezett károk kártérítési igényt alapozhatnak meg.

Mi lesz a környező zöld területekkel, fákkal, erdőkkel, növényekkel, állatvilággal? Városon belül máshol parkosítás lesz?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A KHT részletesen vizsgálta a fejlesztés élővilágra gyakorolt hatását. Meghatározásra kerültek azok a hatáscsökkentő intézkedések, amelyek alkalmazásával minimalizálhatók a hatások.

Mi lesz a játszótérrel, ami közvetlenül a vasút mellett van és ahová napi szinten több tucat család jár nemcsak Dunavarsányból, hanem Délegyházáról is.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A játszótér Magyar Állam tulajdonú és MÁV Zrt. vagyonkezelésű területen helyezkedik el (969/21 hrsz). A beruházás ezt a területet jelentős mértékben érinti. A játszótér megtartásának a lehetősége csak egy későbbi tervezési szakaszban vizsgálható és dönthető el.

Mi lesz az óvodával, ami szintén nagyon közel van a vasúti sínekhez. Az ottani pihentető alvást hogy oldják meg a folyamatosan elmenő vonatok miatt?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Nem derül ki, hogy az észrevételező melyik óvodára gondol. Amennyiben túllépéssel érintett az óvoda, akkor zaj és rezgésvédelmi intézkedésre kerül sor.

Mi lesz ha vágányzár lesz és a jelenlegi 20 perc helyett 2 órás utazással lehet majd bejutni reggelente autóval / busszal. Ezen eszközök miatti folyamatos környezetszennyezéssel... így a globális felmelegedés kapujába?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az átépítés alatti közlekedési rend kidolgozásában több szervezet közreműködik (MÁV-Csoport, VOLÁNBUSZ, ITM, KTI, települési önkormányzatok). Közös cél, hogy a zavartatások, a vonatpótlás időszaka alatti eljutási idők a lehető legkisebb mértékben növekedjenek. A több szintű (alap- és átemelő pótlóbuszok) autóbuszos pótlás kialakítása áll vizsgálat alatt. Jelenleg az utasforgalmi mozgások elemzése zajlik, ennek ismeretében fog elkészülni a vonatpótlás részletes viszonylathálózata. A buszos pótlás teljes időszakában folyamatosan nyomon követjük majd a forgalmi rendet és a keletkező zavartatásokat és szükség esetén megtesszük az azonnali beavatkozásokat (menetrendi korrekció, esetleges útvonal módosítások, járatszámbővítés, stb.).

A Soroksár-Délegyháza szakaszon zajvédő fal helyett sebességkorlátozás optimálisabb lenne. Személyvonatoknak 100-120 km/h, tehervonatoknak 80 km/h sebességre. A jobb kiszolgálás érdekében Dunaharaszti a Határ úton megálló létesítése ajánlott.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zajvédelmi intézkedéseket. A javasolt zajvédelmi intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket. Távlatban a zajárnyékoló falakkal alacsonyabb lesz a zajterhelés. A vonatok sebességének csökkentésére nincs szükség a zajterhelési határértékek betartása érdekében. A vasúti forgalom sajátossága, hogy a megállási lehetőségeket súlyponti helyeken és kellően nagy távolságra kell biztosítani.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A plusz megállók szükségességét a teljes szakaszon felül kell vizsgálni. A nagyobb beépítésű területeken 1 vágány, a belterületen kívüli nyílt vonalon maradna 2 vágány.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vasúti forgalom sajátossága, hogy a megállási lehetőségeket súlyponti helyeken és kellően nagy távolságra kell biztosítani. A részleges kétvágányúsítás vizsgálata az előtanulmányok készítése során megtörtént. A megoldás a nagyfokú kapacitáskorlátozottság miatt elvetésre került.

6. sz. véleményező, Dunaharaszti

Vasúti átjáró után az első házban lakom Dunaharaszti, mi nem vagyunk az érintett ingatlanok között. A fejlesztést követően az ingatlan értéke romlani fog. Senki sem szeretne ilyen közel élni egy ilyen forgalmas pályaszakasz mellett. Ki fogja kártalanítani a vasút mellett élőket? A mi ingatlanunk nem fog annyit érni, mint máshol a városban egy ilyen paraméterekkel rendelkező ingatlan. De az építőanyag nekünk is annyiba kerül mint másnak. Az ingatlanban egy festés után pár hónappal rögtön el kezd repedezni a mennyezet. az így is állandó tehervonatok miatt. Mi lesz velünk, ha 5-7 percenként fog elmenni egy vonat? A vasúti átjárónál egy iskola van és a parkolója. Reggel és délután amikor hozzák/viszik a gyerkőcöket már most is probléma, ha közben még egy vonat is jön. Ha percenként zárva lesz az átjáró, hatalmas káosz fog itt kialakulni. Nem beszélve arról, hogy én már nem tudom kinyitni úgy az ablakaimat, hogy kiszellőztessek, hogy ne pöfögjenek az autók a vasút miatt. A város teljesen ketté szeli a vasút, szerintem egy ilyen beruházást nem szabad: lakott- területen- belül megvalósítani. Élhetetlen lesz a város! Vasúti baleset esetén; vagy bármilyen veszélyes anyag szivárgása esetén kinek a lelkén fog száradni a baleset? Hogyan fogják megóvni az ott élőket?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A lakóingatlanok értékének változása számos a vasúti forgalommal is összefüggő tényező eredője; a fejlesztésre vonatkoztatva alapvetően két, ellentétes irányú folyamattal számolhatunk: a vasúti forgalom növekedéséből származó kedvezőtlen környezeti hatások növekedése és a javuló szolgáltatási színvonal (gyorsabb elérési idők, magas minőségű, jobban használható utasforgalmi létesítmények, P+R és B+R parkolók, vasúti megállók és állomások magasabb minőségű közterületei, stb.). A forgalmi terhelések növekedése esetében – bár azok mértéke valóban érdemben növekszik – olyan műszaki-környezetvédelmi beavatkozások és építési elemek is projekt részét képezik, amelyek a megnövekvő forgalmi terhelésekből származó hatásokat jelentősen csökkentik.

Az ingatlanárak változásának becslésénél e két ellentétes folyamat egy-egy település különböző részén más- és más erővel jelentkezik. A változás irányát és mértékét nagyban befolyásolják a helyi adottságok, ennek meghatározása környezeti hatásvizsgálati szinten csak nagy bizonytalansággal lenne lehetséges.

Szakmai értékelés:

Az üzemi kárelhárítási tervre vonatkozó jogszabályi követelményeket a környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet rögzíti. A forgalomba helyezési kérelem benyújtásakor a vasúti szakasz üzemeltetőjének a környezetvédelmi hatóság által elfogadott üzemi kárelhárítási tervvel kell rendelkeznie. Erre vonatkozó előírás szerepel az engedélyben.

Nagyon aggódunk a beruházás miatt. Sajnos úgy látom, hogy senki nem foglalkozik az itt élőkkel.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A beruházó az előírások, jogszabályok betartásával jár el, a törvényben előírt tájékoztatási kötelezettségének eleget tesz.

7. sz. véleményező, Taksony

Miért nem a szántó felé bővítenék a vasutat?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Taksony állomás területén a vasúti vágányok sehol sem mozdulnak a település felé. A településhez az új vágányok a régihez képest minden esetben kis mértékben kelet felé tolódnak.

Mi garantálná, hogy nem fog változni az életminőség a vasút mentén? (Zaj, por, rezgés, biztonság, közlekedés szempontból érdekel leginkább.)

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmányban javasolt hatáscsökkentő intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy határérték túllépések ne következzenek be, hogy a terhelések mértékét minimalizálni lehessen. A Környezeti hatástanulmányban szerepelnek monitoringra vonatkozó javaslatok, amelyek segítségével nyomonkövethetők a releváns környezeti terhelések.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló levegőtisztaság-védelmi előírások maradéktalan betartásával az építés, anyagátvitel és szállítás által generált levegőterhelés jelentős mértékben csökkenthető.

Mi lenne ennek a beruházásnak az előnye számunkra?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A KHT részletesen foglalkozik a fejlesztés gazdasági- társadalmi hatásaival (4.8 fejezet). Előnyök között említhető: pl. a Szolgáltatási színvonal növekedése; az egyes megállók és állomások, illetve környezetük megújítása növeli a közvetlenül érintett, illetve a környező területek ingatlanainak értékét; a projekt eredményeivel időmegtakarítás érhető el a használók számára.

8. sz. véleményező, Dunaharaszti

Terveznek-e a nyomvonal mentén, 24 órás több ingatlanon belüli zaj és rezgésmérést? Ha igen hány helyen és milyen típusú ingatlanban? Ha nem, miért? Honnan fogjuk tudni, hogy a közzétett adatok hitelesek és valóban a nyomvonal melletti 20 méteren készültek egy hosszabb tehervonat elhaladásakor vagy akár egy 24 órás időszakban?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az építés közben és az átadást követően monitoring zaj és rezgésmérések végrehajtására kerül sor a Környezeti Hatástanulmányban kijelölt pontokon, a zaj- és rezgésvédelmi intézkedések megfelelőségének biztosítása érdekében.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A zaj- és rezgésvédelmi monitoring előírásait a környezetvédelmi engedély tartalmazza. Azoknál vasúti pálya közelében található zajtől védendő építményeknél, ahol a monitoring előírásban zajmérési pont nem került előírásra, az üzemeltetőnek a mért zajterhelési értékek alapján, modellezéssel kell ellenőrizni a zajterhelési határértékek teljesülését.

Terveznek-e a nyomvonal mentén a tervezők, mérnökök, pénzügyi szakemberek vezetői gyalogos bejárást, terepszemlét?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A beruházás megvalósításában résztvevők rendszeresen megtartják a szükséges helyszíni vizsgálatokat, bejárásokat.

Igaz-e a hír, hogy azon tulajdonosok, akiknek konkrétan a háza nem esik bele ebbe a védősávba nem számíthatnak felvásárlásra?

A vezetők illetve a tervezők részéről azért lenne fontos a személyes bejárás a lakott területen, mert akkor saját szemükkel látnák, hogy nagyon sok ember ingatlanját hogyan fogják tönkretenni. A térkép nézegetése nem ér fel a személyes meggyőződéssel. Nonszensz, ha igaz a hír, hogy a házat nem érinti a védősáv nem vásárolják fel az ingatlant!

A mi esetünkben a telek több, mint a felét fogjuk elveszteni. Nem sorházba költöttünk cseppnyi telekkel és nem véletlen! Élehetetlen lesz, amit meghagynak. A zajvédőfal építésénél igencsak figyelembe kell venni az emeletes, illetve tetőtér beépítésű házak magasságát is és azt, hogy milyen terepen áll. Elég dombos ez a rész és ha nem a dombtetőn lévő ház lesz a legmagasabb pont az ott lakó nagyon rossz helyzetbe kerül. Ha ennél a magasságnál alacsonyabb a zajvédő az emelet még élehetlenebb lesz, mint a földszint vagy a megcsonkított kert!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2007 évi CXXIII. Tv. szerint kisajátításnak akkor van helye, ha a közérdekű cél megvalósítása az ingatlanon fennálló tulajdon korlátozásával nem lehetséges. A kisajátítandó ingatlanrészeket, a rendeltetésszerű használatra alkalmatlan területek kisajátításának, kártalanításának szabályait is e törvény rendezi, és a kisajátítási eljárásban a kisajátítási hatóság dönt róla.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi

követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Nagyon jó lenne, ha végre korrekt és kielégítő tájékoztatást kapnának azok az emberek, akiknek az életét egy hóbot miatt szisztematikus tönkre teszik.

Nem akarjuk elhinni többed magammal, hogy a teherforgalmat nem lehet kivinni Dunavarsány után a lakott területről.

De ha már így alakult, akkor legyen Önökben annyi, hogy minden a vasút mellett lévő ingatlantulajdonossal egyénileg beszélnek és vételi ajánlatot tesznek minimum a piaci árnak megfelelően. Ne játszhatnak más emberek életével, ezt senki nem engedheti meg magának.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A közérdekű cél megvalósítása járhat egyéni érdeksérelmekkel, amelyek kompenzálására többféle jogi eszköz is van: pl. kisajátítási kártalanítás, bekövetkezett károsodások esetén kártérítés. Ezek törvényen alapulnak. A kisajátítási eljárásban az érintett tulajdonosok személyesen vesznek részt, a Kormányhivatal által kirendelt igazságügyi szakértő által készített értékbecslés alapján, szabadpiaci áron alapuló módon egyedileg kerül meghatározásra a kisajátítási kártalanítás. A kártérítési igények polgári jogi úton érvényesíthetőek. Amennyiben valamely ingatlan kisajátítással nem érintett, de a Beruházás folytán ténylegesen károsodás éri, úgy a polgári jog általános szabályai szerint mód van kártérítési igény érvényesítésére, mely ugyancsak egyedileg bírálendő el. A korábbi években készült előtanulmányok vizsgálták ezt a kérdésben javasolt lehetőséget is. A megoldás a komplex, többszemponútú elemzések eredménye alapján elvetésre került. A tervezett műszaki megoldások és a korszerűsödő járműpark biztosítja, hogy a településeken az életminőség ne romoljon a fejlesztés miatt.

9. sz. véleményező, Dunaharaszti

Feltételezhető, hogy a Budapest-Belgrád vasúton keresztül vegyi anyagokat is fognak szállítani. A balesetek elkerülése érdekében milyen intézkedéseket tesznek majd?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A veszélyes anyagok (pl.: vegyi anyagok) vasúti szállítására szigorú szabályok vonatkoznak, amelyek alkalmazásával minimalizálhatók a balesetek bekövetkezésének kockázata. Az esetlegesen bekövetkezett havária esetek kezelésére külön szervezeti egységgel rendelkezik a MÁV Zrt.

Szakmai értékelés:

Az üzemi kárelhárítási tervre vonatkozó jogszabályi követelményeket a környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet rögzíti. A forgalomba helyezési kérelem benyújtásakor a vasúti szakasz üzemeltetőjének a környezetvédelmi hatóság által elfogadott üzemi kárelhárítási tervvel kell rendelkeznie. Erre vonatkozó előírás szerepel az engedélyben.

Mérlegelik-e egy elkerülő vasúti szakaszt, hogy a vasút ne vágja ketté az érintett településeket?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A korábbi években készült előtanulmányok vizsgálták ezt a lehetőséget is. A megoldás a komplex, többszemponútú elemzések eredménye alapján elvetésre került. A tervezett műszaki megoldások és a korszerűsödő járműpark biztosítja, hogy a településeken az életminőség ne romoljon a fejlesztés miatt.

Dunaharasztiin jelenleg csak egy aluljáró van. Tervbe veszik-e átalakítani a jelenlegi vasúti átjárókat aluljárókká?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A közúti átjárók szintbeniek maradnak, az Eötvös utcánál lévő gyalogos átjáró helyén épül gyalogos aluljáró.

Ha megmaradnak az átjárók. a város ketté lesz vágva mert a 6-7 percenkénti vonatáthaladás miatt azok szinte zárva lesznek egész nap. Továbbá az átjárók a lehetséges balesetek helyszínei lehetnek majd, ami csak az aluljárók kiépítésével orvosolható.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A korszerűbb biztosító berendezéseknek köszönhetően egy-egy lezárás kevesebb ideig fog tartani. Az átjárók biztonságát növelni fogja a mindkét oldalon.

Az átjárók megmaradása rontani fog a zajvédelmen, mivel azokon a helyeken a zajvédelmi falat meg kell szakítani.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Ahol szükséges ott nyílászáró csere lesz.

Ahhoz, hogy a zaj ne lépje túl az értékhatárt, a vonatoknak csökkenteni kell a sebességet a településeken belül. Ez viszont rontja a vonat folyamatos sebességtartását és indokolttá tenné az elkerülő szakaszt.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zajvédelmi intézkedéseket. A javasolt zajvédelmi intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket. A vonatok sebességének csökkentésére nincs szükség a zajterhelési határértékek betartása érdekében.

Az átadást követően monitoring zaj és rezgésmérések végrehajtására kerül sor a Környezeti Hatástanulmányban kijelölt pontokon, a zaj- és rezgésvédelmi intézkedések megfelelőségének biztosítása érdekében.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

10. sz. véleményező, Dunaharaszti

Dunaharaszti Határ úton lakom. Határ úti átjárót hogyan tervezik megoldani? Itt nagy autós forgalom van. Marad-e a szintbeli átjáró? Hallottam aluljáró építéséről, érdekelne mire számíthatunk? Hogyan fogunk átjárni a vasúton ha megépül, gyakran hosszú percekre zárva lesz a sorompó?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az átjáró szintben épül át, azonban a korszerűbb biztosító berendezéseknek köszönhetően egy-egy lezárás kevesebb ideig fog tartani.

Dunaharaszti elég nagy településsé nőtte ki magát az utóbbi évtizedben. Jelenleg két megállója (állomása) van Dunaharasztnak. Sokan járnak vonattal és még többen vennék igénybe hogyha lenne itt a Határ úti kereszteződésnél egy megálló. Egy tájékoztatóban elhangzott, hogy a vasúti- fejlesztés célul tűzte ki, hogy személyszállításban / tömegközlekedésben aktívan részt vegyen a vasúti személyszállítás. Ennek érdekében az is elhangzott, hogy a közeljövőben az új-építésű lakótelepeket egy-egy vasúti állomás- megálló környékére tervezzék, ahonnan akár gyalog is könnyen elérhető legyen az állomás. (munkába járók, iskolások, stb.)

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vasúti közlekedés sajátossága, hogy a megállási lehetőségeket súlyponti helyeken és kellően nagy távolságra kell biztosítani. Az utasok állomásra történő eljutását a településrészeket feltáró ráhordással lehet biztosítani. A Határ úthoz nincs tervezve új megálló.

Itt a mi esetünkben már megépült sok ház és még épülhet. Néhány éve épült a Határ úton több sorház. Ugyanitt van másik oldalon a Pillangó lakópark egy része már beépült, de még folyamatban vannak épülő házak. Hogyha tényleg cél, hogy minél kevesebb autó menjen a fővárosba szennyezve annak levegőjét, akkor kérem vegyék fontolóra Dunaharaszti északi, főváros felé eső részén egy megálló fontosságát megkönnyítve az itt élők tömegközlekedésbe való becsatlakozását. Valamint ellensúlyozva a nagy teherforgalom miatti félelmet, felháborodást, tiltakozást. Ne csak a hátrányait véljük felfedezni, elszenvedni a vasútfejlesztésnek.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A vasúti forgalom sajátossága, hogy a megállási lehetőségeket súlyponti helyeken és kellően nagy távolságra kell biztosítani. Az utasok állomásra történő eljutását a településrészeket feltáró ráhordással lehet biztosítani. A Határ úthoz nincs tervezve új megálló.

KIEGÉSZÍTÉS

Az első link, amelyről írnék egy pár gondolatot, megtalálható a véleményezésben is, csupán elektronikus levélből egyszerűbben megnyitható.

<https://j.mp/3e2tLgI>

A linken egy nyomvonaltervezet térképes felületen történő bemutatása látható, annak bizonyítványaként, hogy igenis megvalósítható, hogy a tehervonatok forgalma az agglomeráció sűrűn lakott településeinek belterületeit elkerülje. A javasolt nyomvonal mentén akár dupla vágánnyal is el lehet férti. Természetesen ez a nyomvonal csupán egy bemutató, tervezési koncepció, a nyomvonal bizonyos helyeken valószínűleg optimálisabb módon is vezethető. Az elképzelés, amihez a vázolt nyomvonal is készült, a következő:

A déli országhatár (Kelebia) és Kiskunlacházának a Vasút utcai vasúti átjárója közötti szakaszon a megvalósítás az eredeti tervek szerint dupla vágányos kivittel történik. Ezen a szakaszon ugyanazon a nyomvonalon haladnak a személyszállító és a tehervonatok egyaránt. Kiskunlacháza Vasút utcai átjárójától északabbra pár méter után kettéválk a nyomvonal, a tehervonatok - és esetleg a nemzetközi és az olyan gyorsvonatok, melyeknek nincs megállóhelye Kiskunlacháza és Dunaharaszti között keleti irányba letérnek a jelenlegi nyomvonalról. A Kiskunlacháza és Dunaharaszti települések közötti szakasz szintológiája megmarad pontosan úgy, ahogy jelenleg is található, egy fő vágánnyal, természetesen a BUBE projekt keretén belül teljes síncserés felújítással. A Kiskunlacháza déli határánál elágaztatott, keleti irányba letérő nyomvonal indokolt esetben - nagy napi tehervonatok száma esetére - két vágányú is lehet. Én alaphoz így vettem figyelembe a vázolt nyomvonal helyigényét. Az Innovációs és Tehnológiai Minisztériumtól 2019-ben kapott vélemény szerint nem lehetséges a tehervonatok elkerülő pályán elvinni, többek között azért sem, mert a projekt fontos része a vasúti vonal Soroksár területén található, BILK Logisztikai Központba történő becsatlakoztatása, amit csakis Dunaharaszti felől, abból az irányból lehet megtenni ahol jelenleg is közlekednek a vonatok. Megvizsgáltam, ez valóban így van. Emiatt az általam vázolt megoldás szerint a tervezett elkerülő vasúti pályaszakasz Dunaharaszti ipari parkjának területén csatlakozik vissza a jelenlegi 150-es nyomvonalra. Tehát a tehervonatok BILK-be történő becsatlakoztatása emiatt pontosan ugyanúgy kivitelezhető, mint ahogyan azt a BUBE vasúti felújítási projekt keretén belül eredetileg is tervezték. Megjegyzendő, hogy a tehervonatoknak szánt elkerülő vasúti pályaszakasz mindösszesen 4 km-rel lesz hosszabb, mint a jelenlegi nyomvonalon mért pályahossz a lecsatlakozó és rácsatlakozó pontok között mérve!

A térképen szereplő kerülő nyomvonalhoz néhány megjegyzés:

A linken található térkép szerint a pirossal jelzett nyomvonal Kiskunlacházánál található kezdeténél a pályáiv nem teljesen jól lett ábrázolva sajnos, ugyanis a vasúti átjárótól északabbra van a váltókkal történő elágaztatás, nem az átjárótól délre, ahogyan a piros vonal mutatja (Értelemszerűen a vasúti átjárót nem kéne sem kiszélesíteni, sem két egymás utáni átjárót üzemeltetni)

A jelenlegi Ráckevei úti dűlő nevű főút nyomvonalát láthatóan több helyen keresztezi a piros színnel jelzett vasúti nyomvonal. Ezt úgy kell értelmezni, hogy azokon a helyeken az autót út nyomvonalának kis mértékű korrekciója szükséges, hogy elférjen a vasúti és az autók forgalmának szánt nyomvonal egymás mellett, keresztezés nélkül, betartva a szükséges védőtávolságokat. Szerencsére ez az adott helyszíneken könnyűszerrel kivitelezhető, van bőségesen hely ennek megvalósítására..

A nyomvonaltervet próbáltam úgy megalkotni, hogy lehetőleg nagy forgalmú főutat ne kereszteszen és a szükséges kisajátítások minimálisak legyenek. Valóban kihívás ezt megvalósítani ebben a térségben, a

sűrűn, szinte egymást érő tavak sem „partnerek” e tekintetben, de mint látható, a forgalmas utak keresztezésének mellőzését egy kivétellel meg lehet oldani.

Az egy kivétel sajnos pont az 51 -es számú, igen forgalmas autót. A térség földrajzi adottságai miatt természetesen ennek keresztezését sehogyan sem lehet elkerülni, azonban a keresztezés helyén egy vasúti alul-, - ill. felüljáróval történő, nem szintbeli keresztezéssel tökéletesen és európai színvonalúan megoldható a feladat.

A Taksony és Bugyi települések közötti, külterületen húzódó autót (amely a Rukkel tó mellett halad el) keresztezése lehet szintbeli átjáróval megoldott, hiszen az egy közepes forgalmú autót. Lényegében főként a reggeli és délutáni csúcsidőszakban használják némileg sűrűbben, de torlódás ritkán alakul ki rajta, az is inkább baleset miatt szokott bekövetkezni. (Illetve az 51 -es sz. főútra kikanyarodó, vagy azon kereszthe áthaladó autók tekintetében alakul ki rendszeres dugó, de az nem érinti a vasútvonal és a szóban forgó út keresztezési pontját.) Az útnak a napközbeni forgalmának túlnyomó részét tehergépjárművek teszik ki, melyek nem közlekednek oly sűrűséggel, hogy fennakadást jelentene időnként egy vasúti átjáró zárt jelzését megvárniuk, még akkor sem, ha az viszonylag sűrűbben következik be. (Megjegyzés, hogy pontosan ezért is előnyös, hogy az elkerülő vasúti pályát csak a tehervonatok és esetlegesen a gyors- és nemzetközi vonatok használják majd, hiszen így az elkerülő pályán a vasúti szerelvények közlekedése nem jelent extrém terhelést egy-egy szintbeli keresztezés esetén sem, azaz az autós infrastruktúrát nem akadályoztatják indokolatlanul nagy mértékben.)

Alsónémedi ÉNY-i végénél viszonylag közel halad el az elkerülő pálya. Sajnos ez valóban plusz terhelést jelent olyan embereknek, akik eddig ebből „egyáltalán nem vették ki a részüket”. Itt javaslom

átgondolni, áttervezni a tehervonatoknak szánt pálya korrekcióját szakemberek által. El tudnám képzelni úgy is a nyomvonal módosítását, hogy esetleg az Alsónémedihez közelebb lévő két tó között menjen, bár ott jelenleg nagyfeszültségű távvezeték nyomvonala húzódik, amelyet ez esetben át kéne helyezni. (Nem megoldhatatlan feladat ez sem, úgy gondolom.)

Amennyiben a két tó közötti nyomvonal-vezetés nem járható út, és maradna az általam ábrázolt nyomvonal az érintett helyen, megjegyzem, még akkor is jóval távolabb fognak menni a tehervonatok az Alsónémedi szélén fekvő lakóházaktól (ráadásul jóval kevesebb is van belőlük), mint a jelenlegi tervek szerint Taksony, Dunavarsány, Délegyháza és Dunaharaszti területén! Ráadásul ha a tanulmány szerinti nyomvonaltól mért 100-100 méteres hatássávot vesszük alapul a zavarás határmesgyéjére nézve, akkor az általam vázolt megoldással, Alsónémedinél zajvédő fallal védekezve kb. maximum 1020 házat érint NAGYON ENYHÉN a zaj- és rezgéshatás, míg a jelenlegi tervek szerint a tehervonatok zaja és rezgése több ezer - de tán még 10.000-nél is több - ember életminőségét rombolják! (Nem túlzok, ezt

önök pontosan tudják!)

A Dunaharaszti és Alsónémedi településeket összekötő főút keresztezésére hasonlóak vonatkoznak, mint amit itt a felsorolásban, fentebb a Taksony-Bugyi összekötő útnál leírtam. Vállalható ennél a keresztezésnél is a szintbeli átjáró különösebb fennakadás nélkül, még esetlegesen sűrű tehervonatkövetés mellett is.

A Dunaharaszti ipari parkban mindösszesen egyetlen ipari szereplőnek kell majd új telephelyet találni, aki sajnos éppen a tervezett elkerülő vasúti pályaszakaszon tartózkodik jelenleg (STO Építőanyag Kft., ha jó! tudom). A tőle nyugati, és északi irányban található két szomszédos ipari ingatlan meg fog tudni maradni, esetleg - ha tényleg két vágányú lesz a nyomvonal, ahogyan én magam logikusnak tartom a tehervonatok száma miatt - az ingatlanjaik széléből (sarkából) kelt majd részkisajátítási eljárással egy-egy kicsi részt a projekt kivitelezésére elkülöníteni. Véleményem szerint ez sem kivitelezhetetlen. (Megjegyzem, hogy ha a kormány szlogenével élve "merünk nagyot álmodni", elképzelhetőnek tartom az 51-es út feletti felüljárót úgy megépíteni, hogy a Csonka János út és Jedlik Ányos út kereszteződése is megmaradjon kizárólag autós keresztezésnek, ahogyan most is van, és a vasút ezek felett tudjon térben akadálytalanul elhaladni. Gyakorlatilag egy hidat kell elképzelni ez esetben az 51 -es út fölött.)

Az általam vázolt megoldás előnyei:

Dunavarsány, Délegyháza, Taksony és Dunaharaszti területén a jelenlegi, alapvetően egy vágányos, ám számos helyen kitérőkkel rendelkező sinkialakítással a személyszállítás 2035-re tervezett mértéke is megoldható (!), hiszen a korszerű, nagysebességű vasúti pálya és a modern irányítási rendszer eredményeképpen a modern, dinamikus közlekedni tudó, „könnyű” (a megrakott tehervonatok súlyához viszonyítva) személyszállító vonatok „játszi könnyedséggel” el tudják engedni a szemből haladó másik járművet szinte bármelyik megállóban, illetve helyi kitérő vágányon. Mivel sűrűn lakott

településekről beszélünk, 3-5 kilométerenként vannak a megállók, ill. állomások, és az egész szakasz kb. 22 km hosszú. Ezentúl ha a majdani megemelkedett járatsűrűség mégis azt fogja eredményezni, hogy egy-egy állomáson a személyvonatoknak 1-2 percet esetlegesen várakozniuk kell, ezzel a menetidő is pár perccel hosszabb lesz, mint ahogyan a tervekben szerepel, azt most kijelenthetem, hogy az utazóközösség szíves-örömet bevállalja annak fejében, hogy a tehervonatok – azaz a fő zaj- és rezgésforrások – nem terhelik többé az agglomerációban a lakosságot. A korszerű pálya és a rájuk közlekedő modern személyszállító vonatok zaja töredéke a tehervonatokénak, tehát mivel említettem, hogy a lakosság nem a fejlődés útjában áll - a személyvonatok jövőbeni csendes suhanását sűrűbben közlekedő személyvonatok esetén is vállaljuk.

A fentiekből következően számos helyen a zaj- és rezgéstani határértékek zajvédő falak nélkül is betarthatók lesznek, tehát a beruházás során rengeteg anyagi forrás fordítható a külterületek kisajátítására, amit hosszú-hosszú „ronda” zajvédő falakra kellett volna elkölteni.

Mivel Taksonyban, Délegyházán, Dunavarsányban és Dunaharaszttiban megmarad a jelenlegi szintológia, a településeken nem kell kisajátítási eljárásokat lefolytatni. (Igen, tudjuk, hogy a külterületeken viszont ezzel szemben ugyanúgy kell, hiszen már ott is számos magántulajdon van, de azok alapvetően szántó, vagy egyéb külterületi besorolású, jóval nagyobb területek, tehát egyrészt könnyebben kivitelezhető sok esetben a részbeni kisajátítás, illetve a kisajátítási eljárások száma egész biztosan töredéke annak, mint amennyi kisajátítást kellene eszközölni a sűrűn lakott, ráadásul belterületeken.)

Óriási különbség lesz élettanilag a 150-es vasúti vonal környékén élő lakókra nézve, hogy személyszállító vonatok többnyire csak nappal közlekednek! Az éjszakai pihenés nyáron, nyitott ablakok mellett is alapvetően elérhetővé válik minden ember számára, egyenlő módon, lakóhelytől- függetlenül! Nem melleleg jóval környezetkímélőbb lesz ennek a rendszernek aműködtetése (ami ugyebár pont a szállítmányozás költségvonzatánál nagyon nem mindegy...), hiszen a tehervonatoknak az elkerülő szakaszon nem kell félreállniuk, vagy megállniuk a menetrend miatt prioritást élvező személyvonatok elengedése miatt, folyamatos sebességgel haladhatnak végig a -nekik szánt pályaszakaszon. (Köztudott, hogy egy tömeg mozgásienergiájának fenntartásához ugyanabban a rendszerben nagyságrendekkel kevesebb energia szükséges, mint a gyorsításához, lassításához. Pláne, ha ez egy óriási tehetetlenségű, több száz, vagy akár 1000 tonnát meghaladó tömegé test, mint a teherszállító szerelvények...).

Úgy gondolom, hogy ha a fentiek teljes értékű közvetett bizonyító erővel bírnak annak igazolására, hogy mi, civil lakosság valóban NEM a fejlődés ellen vagyunk, hanem teljes vállszélességgel segítő szándékkal szeretnénk valódi fejlődést, még az is elképzelhető, hogy kevesebb beruházási költség árán!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A korábbi években készült előtanulmányok vizsgálták ezt a lehetőséget is. A megoldás a komplex, többszempon্তু elemzések eredménye alapján elvetésre került. A tervezett műszaki megoldások és a korszerűsödő járműpark biztosítja, hogy a településeken az életminőség ne romoljon a fejlesztés miatt.

A másik internetes link, amiről tájékoztatni szeretném Önöket, az éppen azzal van összefüggésben, hogy a fent vázolt megoldást a helyi lakosság teljes vállszélességgel támogatja. A linken ugyanis a témában indított online petíciót találják. Szeretném hangsúlyozni, hogy mint köztudott, a Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának felújítási projektje nagyon kevés embert ért el eddig is, és ér el napjainkban is (ez nem véletlen, mert ugye nem sokat hallani róla sem kormányzati kommunikációban, sem különböző médiákban, tudtommal nincsen közösségi oldalon sem nyílt csoport ahol hirdetnék), tehát az aláírások száma sajnos ezt a tényt is visszatükrözi. (Természetesen ezt is, hogy jelen pillanatban az ország köztudottan a járvány körüli információkra fókuszál továbbá a petíció is csak pár hete "kering" az interneten, mindenféle támogatás és hirdetési költségtől mentesen, teljesen civil kezdeményezésre.)

A petíció tehát itt érhető el:

<https://szabad.ahang.hu/petitions/stop-budapest-belgrad-tehervasut>

A beküldött véleményezés - amelyben számos kérdésre is megoldást nyújt a településeket elkerülő tehervonatforgalom terve - és a jelen levélem alapján kérem a Hatóságot, hogy kellő súlyúan mérlegelje

a tervezett megoldásokat és azok környezet és embervédelmi hatásait annak érdekében, hogy a lakosságot érő negatív hatások megszűnjenek, mindenki számára megnyugtató, elfogadható és elérhető beruházás valósul-hasson meg akár a kor szellemének előre mutatóan is! Kérem kötelezze ugyanezen hozzáállásra a bevezetőben említett, beruházási oldalról érintett feleket is!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A jelen hatósági eljárásnak is az a tárgya, és lényege, hogy a lakosság tájékoztatását szolgálja. A jelen elektronikus eljárást is kormányrendelet írja elő. A jelen hatósági eljárásnak azonban nem tárgya a Beruházó egyéb kommunikációs felületein való tájékoztatás kérdése. A hatóság a jelen eljárásban a rá vonatkozó jogszabályok szerint jár el, azokat betartja.

Szakmai értékelés:

A környezetvédelmi hatóság az érintett nyilvánosságtól, a megkeresett szervektől, valamint a nemzetközi környezeti hatásvizsgálati eljárás során kapott, a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételeket a szakhatóságok bevonásával érdemben megvizsgálja.

A környezetvédelmi hatóság határozatának indokolása tartalmazza az érintett nyilvánosság észrevételeinek összefoglalását és értékelését.

A környezetvédelmi hatóság előírja azokat az intézkedéseket, amelyek a jelentős kedvezőtlen környezeti hatások elkerülésére, megelőzésére vagy csökkentésére, és - ha lehetséges - kiegyenlítésére vonatkoznak.

Észrevétel 38.:

1. Miért csak az internetre kirakott anyagból értesülhetnek az érintettek, hogy a vasúti pályával kapcsolatos építések a lakóingatlanukat érintik. Az itt lakók jelentős része idős, internet használatát mellőző állampolgár. Korukból adódóan nem releváns felőljük a kommunikáció ezen formája. Hogyan és mikor kívánják elérni azon ügyfeleiket, akik nem rendelkeznek online elérhetőséggel?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A jelen eljárásban a lakosság tájékoztatása a jogszabály alapján folyik elektronikusan. A hatóság a jelen eljárásban a rá vonatkozó jogszabályok szerint jár el, azokat betartja. Az egyes hatósági eljárások eljárásrendjét szintén jogszabályok rendezik, azokat betartva kell és lehet az érintetteket elérni, bevonni az eljárásba, illetve annak megfelelően tudnak részt venni az eljárásokban. A magánszemélyek az őket egyedileg érintő (pl. kisajátítási) hatósági eljárásban nem kötelesek elektronikus kapcsolattartásra, ügyfélkénti bevonásuk így nem elektronikus úton fog történni.

Szakmai értékelés:

A honlapon való közhírré tétel a hatásvizsgálatra és a veszélyhelyzetre irányadó jogszabályi rendelkezéseken alapul, az érintett települések az elektronikus út mellett helyben, szokásos módon is közzéteszik az eljárásra vonatkozó közleményt és az eljárást lezáró döntést. A határozat indokolása tartalmazza a jogszabályhelyeket és annak való megfelelést.

2. Várhatóan mikor kezdődik a kisajátítás? Hivatalos megkeresés mikor várható] még ebben az évben? Az érintetteket mikor és milyen formában szándékoznak tájékoztatni?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Várhatóan 2021 IV. negyedévben kezdődik a kisajátítás. A Kormányhivatal értesíti az érintetteket. A magánszemélyek nem kötelezettek az elektronikus kapcsolattartásra, így a hatóság őket írásban, postai úton fogja értesíteni.

3. Ki az illetékes eljáró személy - kapcsolattartó névvel, elérhetőséggel - a kisajátítás során?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kisajátítási eljárásban a Kormányhivatal, mint hatóság fog eljárni. Az eljárás megindításáról szóló értesítésben fog szerepelni az ügyintéző elérhetősége.

4. *Az idő rövidege miatt kárpótolják-e az érintett személyeket oly módon, hogy további tervezett életvitelük ne sérüljön, ha már a kiemelten közérdek miatt mindenüket elveszítik? Ehhez kapcsolódva figyelembe veszik-e az ingatlanfelvásárlásnál az aktuális piaci lehetőségeket az árak tekintetében? Annál is inkább, mivel a megnövekedett családi támogatásoknak köztudottan már most is árfelhajtó hatása van. Több ingatlan kisajátítása ezt még tovább fokozza majd.*

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Kisajátítási eljárás során a Kormányhivatal által kirendelt igazságügyi szakértő fog értékbecslést készíteni a kisajátítandó ingatlan szabadpiaci értékéről. Az ingatlan tulajdonjoga elvonásáért megállapítandó kártalanítás a szabadpiaci árnak megfelelő kell legyen a jogszabályok szerint. Nem vagyoni kárigényért nincs helye kisajátítási kártalanításnak.

5. *Amennyiben pont nem áll rendelkezésre megfelelő ingatlan, ebben az esetben biztosítanak-e díjmentesen másik ingatlant a további lakhatásra és az ingóságok elhelyezésére amíg a végleges költözés nem valósul meg? Az új ingatlan keresése addig nem releváns, amíg nem ismeretes az arra fordítható összeg. A keresésre mennyi idő áll rendelkezésre? A soron kívüliség hogy értendő az otthonukat elhagyni kényszerülő lakók szemszögéből — ez még tovább nehezíti az életüket?*

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Nem. A 2007 évi CXXIII törvény szerint ilyen esetben pénzbeli kártalanítás jár, ami a jogszabályok alapján az ingatlan szabadpiaci forgalmi értékéhez igazodik. A kártalanítás kifizetését követően legfeljebb 2 hónapon belül a kisajátított ingatlant birtokba kell adni. Ennek figyelembe vételével érdemes felkészülni.

6. *A haszonélvezők részére milyen kártalanítás jár?*

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az ingatlan forgalmi értékén belül oszlik meg a tulajdonos és a haszonélvezők kártalanítása.

7. *A kisajátított ingatlan megtérítésén kívül, a kényszerből elszenvedett PÓTOLHATATLAN VESZTESEGET ki, mikor és hogyan fogja kárpótolni? Figyelemmel a törvényben előírt teljes, azonnali és feltétlen kártalanításra pontosan mit is kell ez alatt érteni?*

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 2007 évi CXXIII. Tv. Szabályozza, hogy milyen károkat kell megtéríteni a kisajátítási kártalanításban. Az azonnali és feltétlen kártalanítás az ingatlan tulajdonjoga elvonásáért, ill. egyéb jog megszűnéséért jár. Nem vagyoni kár megtérítésére nincs jogi lehetőség.

8. *Az ingatlan adás-vételi szerződésen túl lesz külön egy kártalanítási határozat is? A két ajánlat egyszerre, egy időben bonyolódik? Egyezség esetén azonnal kifizetik? Új ingatlan vásárlása esetén az ingatlanközvetítő költségét megtérítik? Mivel az ingatlanunkat nem áll szándékunkban értékesíteni, így nagyobb összegű előlegfoglaló kifizetésére nem vagyunk felkészülve. Nem önszántunkból kerültünk ebbe a méltatlan helyzetbe. Erre milyen megoldás kínálnak? Mikorra várható konkrét összeget tartalmazó ajánlat? Szükséges-e, és kinek a feladata és költsége jelen helyzetben energetikai tanúsítvány beszerzése?*

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Amennyiben az ingatlan kisajátítása indokolt, úgy arra a 2007 évi CXXIII. Törvény rendelkezése szerint kerül sor. A kisajátítást megelőzően vételi ajánlatot kell tenni a tulajdonosnak az ingatlan megvásárlására, igazságügyi szakértő által meghatározott ellenérték fejében, amely az ingatlan szabadpiaci árának kell megfeleljen. Amely tulajdonos az ajánlatot elfogadja, azzal kisajátítást helyettesítő adásvételi szerződést kell kötni, aki nem fogadja el, azzal szemben a Kormányhivatal előtt a kisajátítási eljárást meg kell indítani, és az eljárásban a hatóság dönt a kártalanítás összegéről. A kártalanítás összegét az adásvételi szerződés szerint, ill. ennek hiányában a kisajátítási határozat véglegessé válásától számított 15 napon belül kell kifizetni, és ezt követő legfeljebb 2 hónapon belül kell birtokba adni a kisajátított ingatlant a törvény szerint. Így a kártalanításból másik ingatlant lehet

vásárolni. Ingatlanközvetítő, új ingatlan megvásárlásával kapcsolatos ügyvédi költség nem érvényesíthető a kisajátításban, a költözködés költsége azonban a birtokba adást követő 90 napon belül utólag is érvényesíthető. Várhatóan a kisajátítások 2021 IV. negyedévében indulnak meg.

9. Ehhez kapcsolódva milyen illeték (4 % vagyonszerzési, földhivatali illeték, szja) és adó kötelezettség terheli a tulajdonost, ha az magánszemély?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kisajátítási kártalanítás szja mentes, a kisajátítási kártalanításból (akár kisajátítást helyettesítő adásvételből) származó kártalanításból új ingatlan vásárlása illetékmentes. A földhivatali igazgatási szolgáltatási díj az új ingatlan vásárlása során szokásos 6.600.-Ft.

10. Mi történik, ha a kisajátítást kérő ajánlatát a tulajdonos nem fogadja el? Ebben az esetben a lakókat talán a hajléktalanság fenyegeti?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Amely tulajdonos a kisajátítást kérő vételi ajánlatát nem fogadja el, azzal szemben a Kormányhivatal előtt a kisajátítási eljárást meg kell indítani, és az eljárásban a hatóság dönt a kártalanítás összegéről. A kártalanítás összegét a kisajátítási határozat véglegessé válásától számított 15 napon belül kell kifizetni, és ezt követő legfeljebb 2 hónapon belül kell birtokba adni a kisajátított ingatlant a törvény szerint. Így a kártalanításból másik ingatlant lehet vásárolni. Amennyiben nem kerül sor a határozat önkéntes végrehajtására, úgy végrehajtó közreműködésével kerül sor a birtokba vételre.

11. A kisajátítással kapcsolatban esetleg felmerülő jogsérelem esetében a tulajdonos független ingatlanszakértő illetve jogi képviselő bevonásának költségeit - mint a kisajátítással közvetlenül összefüggően kapcsolódó költséget - megtérítik? Ehhez kapcsolódóan pontos, tételes írásbeli tájékoztatást kérünk, hogy mely költségek tartoznak ide. Sikeres megállapodás esetén az új ingatlan szerződésének ügyvédi díját, földhivatali átírását, ha szükséges a beköltözést megelőző tisztasági festés, költözés, bútorok szét ill. összeszerelése, csomagolása, mozgatása stb. költségét megtérítik-e vagy kapunk hozzá segítséget? Az ingatlan átadása miként történik? Mit vihetünk el, mit hagyhatunk hátra?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A jogi képviselő költsége a hatósági eljárásban érvényesíthető. Magánszakértő költsége nem érvényesíthető, mivel a hatósági eljárásban a hatóság által kirendelt szakértő jár el. A hatóság határozatával szemben, jogorvoslati eljárásként per kezdeményezhető, a perköltség viselésének törvényi szabályai szerint érvényesíthetők a perben felmerülő költségek.

12. A költségekről a számla kinek és milyen formában és tartalommal kerüljön kiállításra?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Számla annak a nevére kell szóljon, aki az adott szolgáltatást igénybe vette, vagy aki részére a terméket értékesítették. Ezek számviteli szabályok, és nem a hatósági eljárás kérdései.

13. Hogyan kívánják biztosítani azokat a jogokat és kötelezettségeket az érintettek számára, ami lehetőséget ad az ügyféli jogaik gyakorlására? Kapunk erről részletes tájékoztatást? Mindezt jogi ismeretek hiányában lévő idős emberek számára is érthető módon? Ide kapcsolódva a jogorvoslati lehetőségeket is (hova, kinek, meddig lehet)?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A hatósági eljárásról jogszabály rendelkezik. Ebben részletesen szabályozott, hogy az egyes eljárásokban a hatóságot milyen tájékoztatási kötelezettség terheli, ám általánosan igaz, hogy a hatóságnak az ügyféli jogok gyakorlását elő kell segítenie. Így az egyes egyedi ügyekben egyedileg kapnak az ügyfelek tájékoztatást az adott eljárási cselekménytől függően.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatásvizsgálati eljárásra vonatkozó ügyféli jogállás megállapítására és gyakorlására vonatkozó tájékoztatást a környezetvédelmi hatóság az eljárás megindításáról és a személyes megjelenés nélkül tartandó közmeghallgatásról szóló közleményében megadta, a közleményt mind a környezetvédelmi hatóság, mind az érintettek települések jegyzői közhírré tették.

A környezeti hatásvizsgálatra vonatkozó jogorvoslati lehetőséget, gyakorlásának módját, határidejét az eljárást lezáró döntés tartalmazza.

14. Mikor tájékoztatják az érintetteket az eljárás megindításáról, menetéről, és ütemezéséről?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Több hatósági eljárás is kapcsolódik a Beruházáshoz. Az egyes hatósági eljárásokról az adott ügyre vonatkozó jogszabály alapján értesítik az érintett ügyfelet. Jellemzően ez írásbeli értesítés az eljárás megindításáról.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatásvizsgálati eljárásra vonatkozóan a környezetvédelmi hatóság közleményben tájékoztatta az érintetteket a környezeti hatásvizsgálati eljárás megindításáról, ügyintézési határidejéről, az ügyféli jogokról, a kapcsolattartás módjáról, a környezetvédelmi hatóság döntési lehetőségeiről. A közleményt mind a környezetvédelmi hatóság, mind az érintettek települések jegyzői közhírré tették.

15. Az előmunkálatok során az érintett személyek felkeresését előzetes időpont egyeztetés előzi meg? Továbbá az eljáró személyeket ellátják megbízólevéllel az esetleges illetéktelen személyek kizárására érdekében (lásd közművek esetében)? Mindezt módunkban áll majd leellenőrizni, sok idős lakóra tekintettel, valamint tiszteletben tartva a magántulajdon védelmét?

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az előmunkálatokról írásbeli értesítést kapnak az érintettek. Az abban foglaltak szerint lesz egyeztetési lehetőség. Ennek során lehet tisztázni a jogosultságok igazolásának módját.

16. A lebontandó ingatlanok listájával idáig, csak a hatástanulmányban találkoztunk „Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése Környezeti hatástanulmány 3.4 sz. melléklet - Érintett ingatlanok” mely pontatlan. A tulajdonos neve hiányos, nem szerepel benne a magántulajdonos azonosítása, valamint a művelési ág nál is hiányzik a lakóház, udvar, gazdasági épület megnevezése. Kérjük a kiegészítését.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az észrevételben említett ingatlanok nagy része magántulajdonban van, művelési águk pedig "kivett lakóház, udvar" vagy "kivett lakóház, udvar, gazdasági épület".

Észrevétel 39.:

A Magyar Közlöny kiadványában a fejlesztéssel érintett taksonyi ingatlanok felsorolásából vélhetően néhány ingatlan (5 db: 3714, 3715, 3729, 3730, 3731 hrsz) kimaradt. Kérjük annak pontosítását, hogy a felsorolt ingatlanok a fejlesztéssel érintve vannak-e.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A felsorolt 5 db földrészlet nem maradt ki a 102/2021 Kormányrendeletből, nem esett bele abba a területsávba, amely alapján a rendelet mellékletét képző helyrajzi szám lista meghatározásra került. A fejlesztéssel egyik felsorolt földrészlet sem érintett.

Lakossági tájékoztatás céljából térképen ábrázoltuk a Magyar Közlönyben felsorolt érintett ingatlanokat, de bizonyos területeken nem kikövetkeztethető az érintett területnek a meglévő vágánytól mért távolsága, így erre vonatkozóan további adatot, illetve helyszínrajzot várunk.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A környezetvédelmi engedélyezés során ennél részletesebb tervek benyújtása nem szükséges.

A Hatástanulmány 85. oldalán szereplő 30.000 vonat/év adat remélhetőleg hibás, hiszen ez naponta 82 db vonatot jelentene a mellett, hogy a zajterhelést tárgyaló fejezet naponta 6-10 pár tehervonatot említ.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A 6-10 vonatként jelenlegi állapotra és tehervonatra vonatkozik. Távolabban napi 120-250 db személy és teher szerelvény fog elhaladni összesen, ami több, mint 30000 db/év. E számot figyelembe véve tervezzük zajterhelési határértékre, ami ebben az esetben szigorúbb feltételnek való megfelelés, mintha a jelenlegi zajterhelésre terveznénk. Az így meghatározott zajvédelmi intézkedések nagyobb védelmet fognak biztosítani a lakóépületeknél.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A Hatástanulmány több esetben Szent Imre út 182. számot, míg pld a 29. táblázat Szent Imre út 180. házszámot említ, kérdésként merül fel ennek oka.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Szent Imre út 180., Hrsz.: 1527 esetében passzív zajvédelem javasolt.

Több ingatlan esetében zaj- és rezgésterhelés mérési eredményeket vagy számított értékeket látunk indokoltnak, az építési és az üzemi időszakban is, ezek: Csokonai utca 67. 931 hrsz, Kölcsey utca 2. 1020/1 hrsz, Kölcsey utca 1. 933 hrsz, Ady utca 33. 951 hrsz, Hársfa utca 2845/2 hrsz, Zselléregdő utca 1691/2 hrsz.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zajvédelmi intézkedéseket. A javasolt zajvédelmi intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket.

Az átadást követően monitoring zaj és rezgésmérések végrehajtására kerül sor a Környezeti Hatástanulmányban kijelölt pontokon, a zaj- és rezgésvédelmi intézkedések megfelelőségének biztosítása érdekében.

Az esetleges többlet zajmérési igények egyeztetésére a későbbi tervfázisok időszakában lesz lehetőség.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Taksonyból a Duna-Tisza csatornáig tartó XXXH jelű belvízvédelmi csatorna vasúti pálya alatti átfolyását megtisztított eredeti keresztmetszettel szükséges biztosítani.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A XXX/H. csatorna az 51. sz úttól délre, a 207+89 meglévő szelvényben keresztezi a pályát. A jelenlegi 1.0 / 1.0 m nyílású kerethíd helyére 1.5/1.5 m nyílású kerethidat tervezzük. A csatlakozó meder kialakítás miatt a szükséges kezelői/tulajdonosi hozzájárulást meg fogjuk kérni.

Az építés ideje alatt a zajló munkálatok mellett szakaszosan mobil zajvédő falakat várunk el, hiszen a várható zajkibocsátás (pld. földmunka esetén) akár 9,3 dB-el is meghaladhatja a határértéket. A belterületi szakaszon az éjszakai munkavégzés nem támogatott.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A KHT megfogalmazta az építési tevékenységek zajterhelésének csökkentési lehetőségeit. Mobil zajvédő falak alkalmazása nem javasolt munkavédelmi, balesetbiztonsági szempontok, valamint a helyi adottságok és a rendkívül hosszú munkaterület miatt.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A kivitelezés idejére vonatkozó zajterhelési határérték túllépéséhez az engedélyesnek kérelmet kell az illetékes környezetvédelmi hatósághoz benyújtania. A környezetvédelmi hatóság a kérelmet a pontos műszaki paraméterek, zajkibocsátási értékek ismeretében bírálja el. A környezetvédelmi hatóság engedélyezi a zajterhelési határérték túllépést vagy elutasítja a kérelmet.

Tervek hiányában nem tudjuk behatárolni – pld. a 27. táblázatban – Taksony vonatkozásában megjelölt zajárnyékoló falak kezdő- és végszelvényének helyét, ettől függetlenül a vasút teljes belterületi hosszában a nyugati oldalon hanggátló fal létesítését tartjuk indokoltnak és szükségesnek, az ott lakók komfortosabb életkörülményeinek biztosítása érdekében. A hanggátló falak tervezésekor kérjük azt is figyelembe venni, hogy lehetőség szerint ne tájidegen létesítmény kerüljön telepítésre.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A zajárnyékoló falak szelvényei fel vannak tüntetve a táblázatban, amelyek segítségével beazonosíthatók a helyszínek.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A zajterhelések meghatározásakor 80 km/h sebességet vettek figyelembe, mely véleményünk szerint nem valós, hiszen a megvalósulásakor 160 km/h sebesség lesz várható, a távolabbi időben akár 200 km/h sebesség is elképzelhető, kérjük a zajterhelés határérték várható túllépését a helyes adatok alapján meghatározni, és a zajárnyékoló létesítményeket ezen értékek alapján megtervezni.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

160 km/h-val történtek a számítások személyvonatoknál és 100 km/h-val tehervonatoknál.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Ugyan a pontos építési technológia még nem ismert (4.2.1.5.2 pont alatt leírtak alapján), ennek ellenére a feltételezett határérték túllépés Taksonyban nappal 0,5 dB, éjszaka akár 9,0 dB-is lehet. Kérjük ennek konkrét meghatározását.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Kiviteli terv szinten lehet majd meghatározni a pontos értékeket.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A kivitelezés idejére vonatkozó zajterhelési határérték túllépéséhez az engedélyesnek kérelmet kell az illetékes környezetvédelmi hatósághoz benyújtania. A környezetvédelmi hatóság a kérelmet a pontos műszaki paraméterek, zajkibocsátási értékek ismeretében bírálja el. A környezetvédelmi hatóság engedélyezi a zajterhelési határérték túllépést vagy elutasítja a kérelmet.

Nem támogatjuk az építés alatti rezgés- és zajterhelés határértékének betartása alóli felmentést.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Zajterhelési határértékek alóli felmentésre a jogszabály lehetőséget ad.

Szakmai értékelés:

Zajterhelési határértékek alóli felmentésre a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 13. §-a ad lehetőséget.

A rendelkezésre álló információkból nem derül ki, hogy a helyi közutak igénybevétele az építési beruházás során szükséges-e, elvárjuk azonban, hogy az építési szakaszokat – építőanyag szállítás és személyforgalom tekintetében is – a vasútról, vagy a külterület felőli földutakról, lehetőség esetén főútról vagy országos közútról közelítsék meg.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A kivitelezéshez szükséges organizációs terv készítése később történik, ennek keretén belül lesznek meghatározva a szállítási útvonalak.

Az építés és az üzemeltetés során keletkező porszennyezést fizikai gáttal kérjük csökkenteni (pld.: szél esetén a kivitelezést az időjáráshoz igazítani, ömlesztett anyagokat letakarni, stb.).

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az említett hatáscsökkentő intézkedések szerepelnek a KHT javaslati között.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló levegőtisztaság-védelmi előírások maradéktalan betartásával az építés, anyagárolás és szállítás által generált levegőterhelés jelentős mértékben csökkenthető. A tanulmányban leírtak alapján a dízelvontatási szakaszok (Kiskunhalas-Balotaszállás, Fülöpszállás-Kiskörös) nem érintik a települést. Az üzemeltetés során a villamosvontatásból származó levegőterhelés (poros ágyazat) a dokumentációban leírtak szerint nem lesz jelentős.

A taksonyi szakaszon elrettentő mennyiségűre becsült (27 to) képződő hulladékot deponálni nem lehet, annak napi rendszerességgel történő elszállításáról gondoskodni kell, azt el kell különíteni a települési hulladéktól, a nem megfelelő deponálásból eredő környezetkárosító hatásokat fel kell térképezni.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A hivatkozott hulladékmennyiség nemcsak a Taksony állomáson keletkező hulladékokat, hanem az állomásközök hulladékait is tartalmazza. Így Taksony állomás hulladékadatai Taksony állomás, valamint a Taksony - Délegyháza állomásköz mintegy 7 km-es szakaszán keletkező hulladékok (beleértve Dunavarsány állomás fejlesztése során keletkező hulladékok) becsült mennyiségeit is tartalmazza. Az észrevételben szereplő hulladékmennyiség a kivitelezés teljes időszakosa alatt keletkezik. A vonatkozó hulladék teljes mennyisége települési hulladék, a keletkező hulladékok szelektív gyűjtését pedig a KHT előírja.

A környezeti hatások vizsgálata jogkövető magatartást feltételez, a havária esetek érintett környezeti elemekre (talaj, felszín alatti vizek, felszíni vizek, élővilág) gyakorolt hatásait a KHT vizsgálta.

Az építési veszélyes hulladékot keletkezését követően azonnal el kell szállítani.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A KHT előírja az építés során keletkező veszélyes hulladékok napi elszállítását.

A beruházás során keletkező vegyes- és szelektív hulladék mennyisége településünk vonatkozásában kirívóan magas, 644 kg/év. (Ezzel szemben pl. a szomszédos Dunaharaszti esetében ugyanez az adat 72 kg/év.) Kérjük ennek okát indokolni.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A fejlesztéssel érintett vonalszakaszon az állomások, megállóhelyek üzemeltetése során keletkező vegyes- és szelektív hulladék mennyisége az érintett vasúti terület funkcióinak kiszolgálására tervezett technológiai létszámmal arányos.

Az állomáson a hangosbemondó vonatkozásában kizárólag a Hatástanulmányban részletezett újgenerációs berendezést támogatjuk.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az utastájékoztató rendszerek a MÁV előírásoknak megfelelően kerülnek megtervezésre.

Szakmai értékelés:

Előírás szerint az állomások és megállók utas-tájékoztató rendszerét úgy kell kiépíteni, hogy képes legyen éjszakai hangerőre való átkapcsolásra és a legközelebbi zajtól védendő épületeknél zavaró környezeti zajterhelést ne okozhassanak.

Nem derül ki az anyagból egyértelműen, hogy a vasútfejlesztés tervezett időtartama alatt a vonatközlekedés teljesen szünetel-e, amennyiben igen, hogyan gondoskodnak a vonatok pótlásáról és ez milyen környezeti terhelést jelent településünknek? Kérjük ennek vizsgálatát.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az átépítés alatti közlekedési rend kidolgozásában több szervezet közreműködik (MÁV-Csoport, VOLÁNBUSZ, ITM, KTI, települési önkormányzatok). Közös cél, hogy a zavartatások, a vonatpótlás időszaka alatti eljutási idők a lehető legkisebb mértékben növekedjenek. Az átépítés technológiája, valamint a határidők nem adnak lehetőséget arra, hogy az egyik vágányon a vasúti személyforgalom biztosított legyen, emiatt több szintű (alap- és átemelő pótlóbuszok) autóbuszos pótlás kialakítása áll vizsgálat alatt. Jelenleg az utasforgalmi mozgások elemzése zajlik, ennek ismeretének fényében fog elkészülni a vonatpótlás részletes viszonylathálózata. A buszos pótlás teljes időszakában folyamatosan nyomon követjük majd a forgalmi rendet és a keletkező zavartatásokat és szükség esetén megteesszük az azonnali beavatkozásokat (menetrendi korrekció, esetleges útvonalmódosítások, járatszámbővítés, stb.).

A vasút melletti területek fejlesztéssel érintett ingatlanok tulajdonosainak tájékoztatását kérjük kiemelten kezelni. Kérjük az önkormányzat, illetve a tulajdonosok soron kívüli tájékoztatását arra vonatkozóan, hogy a fejlesztés az ingatlanokat milyen módon és mértékben érinti. Kérjük annak felmérését, hogy a vasútfejlesztés a környező ingatlanokban eredményez-e értékvesztést, illetve annak pontosítását, hogy mely esetekben kerül sor kártalanításra, illetve kisajátításra.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A közérdekű cél megvalósítása járhat egyéni érdeksérelmekkel, amelyek kompenzálására többféle jogi eszköz is van: pl. kisajátítási kártalanítás, bekövetkezett károsodások esetén kártérítés. Ezek törvényen alapulnak. A kisajátítási eljárásban az érintett tulajdonosok személyesen vesznek részt, a Kormányhivatal által kirendelt igazságügyi szakértő által készített értékbecslés alapján, szabadpiaci áron alapuló módon egyedileg kerül meghatározásra a kisajátítási kártalanítás. A kártérítési igények polgári jogi úton érvényesíthetőek. Amennyiben valamely ingatlan kisajátítással nem érintett, de a

Beruházás folytán ténylegesen károsodás éri, úgy a polgári jog általános szabályai szerint mód van kártérítési igény érvényesítésére, mely ugyancsak egyedileg bírálendő el. Az egyes ingatlanok konkrét érintettségének mértéke, jellege a tervek véglegesítésével lesz tisztázható.

A településünkön található valamennyi (3 db) vasúti átjárót kérjük megtartani.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Mindhárom átjáró megmarad

Az 51-es út mellett tervezett és az Orgona köz folytatásában található ipari területek összekötése, valamint a tehergépkocsik közlekedési igényeinek kiszolgálása érdekében a Csokonai utcai átjáró szélesítését kérjük, úgy, hogy az a későbbiekben kerékpáros átvezetésre is alkalmas legyen.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Csokonai utcai átjáró a szerződésben foglaltak alapján közúti átjáró lesz, ennek megfelelő paraméterekkel épül ki. A tervezett átjáró és a kitérők között marad annyi hely, hogy a későbbiek során más projekt keretén belül kerékpáros átjáró is épülhessen.

Az 5202 jelű út keresztezésében lévő vasúti átjárónál szintén kérünk biztosítani kerékpáros átvezetést a már megépült belterületi kerékpárutunk Bugyi településsel történő összekötés érdekében.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A szerződésben nem szerepel, mert a kerékpárútnak nincs folytatása Bugyi felé, a vasúti átjáró előtt a belterület irányából is megszűnik a kerékpárút.

A lakóövezetet zajjal és porral megterhelő ipari rakodási terület külterületre történő áttelepítését szeretnénk kérni úgy, hogy az lakóterülettel ne érintkezzen, mert az ásványanyag rakodása rengeteg lakossági panasz forrása.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A beruházás keretében új rakterület épül a Csokonai utcai útátjárótól északra, a vasút bal (keleti, lakott területtel ellentétes) oldalán.

Észrevétel 40.:

Amint azt a KHT 11. sz. melléklete bemutatja, Önkormányzatunk már 2019-ben, az előzetes konzultáció során megfogalmazta aggályait a beruházással kapcsolatban, és feltette azokból következő kérdéseit. Az elmúlt években több alkalommal, visszatérően megtettük ezt, és a 11. sz. mellékletből végre megismerhettük a válaszokat is. Ezek egy jó része, illetve a megfelelő részében található reflexiók finoman szólva sem kielégítőek, számos ponton nem veszik figyelembe városunk alapvető érdekeit sem.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A környezeti hatástanulmány a környezetvédelmi tervezés tárgykörébe tartozó kérdéseket tudja vizsgálni, jogszabályban meghatározottak szerint. A tervezés tárgyát nem képező kérdéseket nem tudja vizsgálni.

Kérem a t. Hatóságot, hogy kötelezze a Tervezőt és a Beruházót Dunaharasztiin, a Haraszty Ferenc utca és a Bezerédi utca kereszteződésében egy gyalogos-kerékpáros aluljáró megterveztetésére és megépítésére.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A szerződés alapján nem képezi a projekt részét az említett aluljáró megtervezése és megépítése.

Kérem a t. Hatóságot, hogy kötelezze a Tervezőt és a Beruházót Dunaharasztiin legalább egy kombinált közúti-kerékpáros-gyalogos különszintű vasúti átvezetés megterveztetésére és megépítésére a Határ út,

illetve a Temető utca környezetében. Ebből a célból, a megfelelő helyszín kijelölésére Tervező folytasson le egyeztetéseket a Dunaharaszti Polgármesteri Hivatal szakembereivel.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A szerződés alapján nem képezi a projekt részét az említett fejlesztés megtervezése és megépítése.

Kérem a t. Hatóságot, hogy kötelezze Beruházót elegendő számú P + R parkoló megtervezetésére és megépítésére Dunaharaszti vasútállomásainak környezetében, különös tekintettel Dunaharaszti Alsó megállóhelyre. Kötelezze Tervezőt, hogy ebből a célból kezdeményezzen egyeztetéseket a Dunaharaszti Polgármesteri Hivatal szakembereivel.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A szerződés alapján Dunaharaszti alsó megállóhelyen létesül újabb 10 férőhelyes P+R és 20 férőhelyes B+R parkoló.

Kérem a t. Hatóságot, hogy az építkezés során keletkező, a hatásterületen élő lakosság egészségére káros hatásokat, jellemzően a por- és zajterhelést mérsékelje akként, hogy tiltsa meg a munkavégzést a szabad-, illetve a munkaszüneti napokon, biztosítva ezzel a lakosság pihenését és regenerálódását.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmányban javasolt hatáscsökkentő intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy határérték túllépések ne következzenek be, hogy a terhelések mértékét minimalizálni lehessen. A Környezeti hatástanulmányban szerepelnek monitoringra vonatkozó javaslatok, amelyek segítségével nyomonkövethetők a releváns környezeti terhelések.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló levegőtisztaság-védelmi előírások maradéktalan betartásával az építés, anyagátrolás és szállítás által generált levegőterhelés jelentős mértékben csökkenthető.

Kérem a t. Hatóságot, kötelezze Beruházót, hogy az építkezés során keletkező zaj-, rezgés-, por- és egyéb környezeti terhelések monitorozása céljából a munkaterület, illetve a hatásterület több pontján mérési pontokat létesítsen, és azok eredményeiről Dunaharaszti Polgármesteri Hivatalát folyamatosan tájékoztassa.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmányban javasolt hatáscsökkentő intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy határérték túllépések ne következzenek be, hogy a terhelések mértékét minimalizálni lehessen. A Környezeti hatástanulmányban szerepelnek monitoringra vonatkozó javaslatok, amelyek segítségével nyomonkövethetők a releváns környezeti terhelések.

Szakmai értékelés:

A környezetvédelmi engedélyben előírtak szerint az építés ideje alatt levegőminőségi monitoring ponton egy hetes folyamatos szálló por (PM₁₀) koncentráció mérésre kerül sor Dunaharasztiin (Máv-Alsó u. 6).

Kérem a t. Hatóságot, hogy kötelezze Beruházót arra, hogy az építkezés során igénybe veendő önkormányzati utak használatáról kössön megállapodást Dunaharaszti Város Önkormányzatával, külön kitérve abban a munkálatok megkezdésekor, illetve befejezésekor szükséges állapotfelmérésre, valamint a helyreállítás kötelezettségére.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A későbbi tervfázisokban meghatározásra kerül, hogy milyen állapotfelmérések elvégzése szükséges az esetlegesen kivitelezés során bekövetkező állagromlások monitorozása, nyomon követése érdekében.

Kérem a t. Hatóságot, kötelezze Beruházót, hogy a vasúti pályaszerkezet megépítése és a zajelnyelő falak telepítése során az elérhető legkorszerűbb technológiát alkalmazza annak érdekében, hogy Dunaharaszti érintett lakosságát, illetve a hatásterület ingatlanjait a lehető legkisebb, az üzemelésből eredő zaj- és rezgésártalom érje.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A zajárnyékoló fallal szemben támasztott akusztikai követelmények meg fognak felelni a jogszabályi előírásoknak.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Kérem a t. Hatóságot, hogy kötelezze Tervezőt és Beruházót arra, hogy a hatásterületen található ingatlanok mindegyikére egyenként állapítsák meg a zaj- és rezgésterhelés vonatkozó referenciaértékeit, ezt követően az ingatlanok tulajdonosaival egyenként kössenek megállapodást arról, hogy milyen formában védik meg, illetve kártalanítják őket a káros hatások következményeitől, oly módon, hogy a tulajdonosok választása legyen az elsődleges szempont.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Környezeti hatástanulmányban javasolt hatáscsökkentő intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy határérték túllépések ne következzenek be.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Kérem a t. Hatóságot, kötelezze Tervezőt és Beruházót arra, hogy jelöljön ki kapcsolattartóként egy kompetens személyt, akivel Dunaharaszti Város Önkormányzata a projekt bármilyen kérdésében egyeztetést folytathat, és aki közvetíti észrevételeinket a döntéshozók számára.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A hatóság a jogszabályi keretek között, a jogszabály előírásait betartva jogosult valamely kötelezést előírni.

Szakmai értékelés:

Nincs ilyen jogszabályi előírás, azonban hatósági előírás nélkül is indokolt a kapcsolattartók kijelölése a kivitelező részéről. Kijelölt kapcsolattartók biztosítják a kivitelezés során vagy már a forgalomba helyezéskor felmerülő esetleges problémák megoldását. A felmerülő problémák gördülékeny megoldása a lakosság, az önkormányzat, a kivitelező és az üzemeltető közös érdeke.

Észrevétel 41.:

A 187929 helyrajzi számú ingatlanunk a környezeti hatásvizsgálat alapján "passzív védelem" alatti megjelölést kapott. A szomszédjainknál voltak az illetékesek területi méréseket végezni, mi nem tartózkodtunk aznap itthon, ezért ez elmaradt nálunk, amit mai napig nem pótolnak. A Vésnök utcában a

mi házunk a telek hátsó részében, a vonathoz közel helyezkedik el. Számításaink alapján a jelenlegi sín tengelyközepétől 25 méterre van a lakóházunk.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Kiviteli terveknél lesz pontos és részletes felmérés, amennyiben a passzív védelem indokolt.

A környezeti hatásvizsgálat alapján az ingatlanunk nem szerepel a kisajátítandó ingatlanok közt, így tehát egy zajvédő fal kerül felépítésre közvetlenül a házunk oldalára? Vagy hogyan lesz ez kivitelezve, hogy az egészségünk ne legyen ez káros. A jelenlegi forgalom mellett is remegnek a bútorok, falak, padlózat. A zajról nem is beszélve. A hatástanulmányt olvasva a mért zajszint adatok valótlanak. A hálószobánk és a nappalink ablakából telefonon mért zajszint jóval magasabb a dokumentumban szerepelt zajszintnél. Számunkra felfoghatatlan, hogy milyen életünk lesz így! A teraszunk közvetlen környezetében lesz így a zajvédőfal? A hálószobánk ablakából a zajvédőfalat lehet majd látni.... közvetlen közlekedésről.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Telefonnal mért zajszint nem tekinthető mérvadónak. Amennyiben valamely ingatlan kisajátítással nem érintett, de a Beruházás folytán ténylegesen károsodás éri, úgy a polgári jog általános szabályai szerint mód van kártérítési igény érvényesítésére, mely egyedileg bírálendő el.

Szakmai értékelés:

A környezeti hatástanulmányban szereplő védelmi intézkedések, és az azokon alapuló zaj- és rezgésvédelmi előírások biztosítják a megfelelést a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályi követelményeknek. A tervezés későbbi fázisában, az építési technológia ismeretében részletesen kidolgozzák a zajcsökkentő műszaki megoldásokat. A zajvédelmi számításokkal meghatározott pályaszakaszokon zajvédő falakat építenek.

Ha ez a project megvalósul, vagy csak elkezdődik az építkezés az ingatlanunk értéke nagy nagy mértékben romlik! Ha ÉLHETETLEN lesz számunkra így az ittlét, akkor az ingatlanunk ELADHATATLANNÁ válik, akkor hogyan és mikor kárpótolnak minket? Mert senki nem szeretne úgy élni, hogy a házunk végében ennyire közel halad el ez az elviselhetetlen forgalom!!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A közérdekű cél megvalósítása járhat egyéni érdeksérelmekkel, amelyek kompenzálására többféle jogi eszköz is van: pl. kisajátítási kártalanítás, bekövetkezett károsodások esetén kártérítés. Ezek törvényen alapulnak. A kisajátítási eljárásban az érintett tulajdonosok személyesen vesznek részt, a Kormányhivatal által kirendelt igazságügyi szakértő által készített értékbecslés alapján, szabadpiaci áron alapuló módon egyedileg kerül meghatározásra a kisajátítási kártalanítás. A kártérítési igények polgári jogi úton érvényesíthetőek. Amennyiben valamely ingatlan kisajátítással nem érintett, de a Beruházás folytán ténylegesen károsodás éri, úgy a polgári jog általános szabályai szerint mód van kártérítési igény érvényesítésére, mely ugyancsak egyedileg bírálendő el.

Észrevétel 42.:

A tárgyi vasútvonal Kiskunlacháza területét érintő szakaszának terület felhasználási besorolása Kiskunlacháza Nagyközség Önkormányzata Képviselő-testületének 86/2005. (04.14.) számú határozata, Kiskunlacháza Nagyközség településszerkezeti terve alapján közlekedési terület. (KÖk)

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az észrevétel választ nem igényel.

A tárgyi vasútvonal Kiskunlacháza területét érintő szakaszának a jelenleg érvényes 3/2005. (04.15.) számú rendelettel elfogadott Helyi Építési Szabályzat szerint közlekedési terület (KÖk) övezetbe tartozik.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az észrevétel választ nem igényel.

A tárgyi fejlesztés a településrendezési eszközeinkkel összhangban van (ez alól kivétel a nyomvonal korrekció szakasza)

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az észrevétel választ nem igényel.

a tervezett tevékenység a helyi környezetvédelemmel nem ellentétes, az ingatlan nincsen természetvédelmi területen.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Az észrevétel választ nem igényel.

a tárgyi vasútvonal kiskunlacházi szakaszán iparvágány leágazás található a repülőtér irányába. Kérjük ennek megtartását, felújítását!

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

Kiskunlacháza állomás végpontján a Repülőtér saját célú vasúti pályához való csatlakozást a beruházás keretein belül biztosítjuk. Az átépítést a meglévő vágányhoz való visszacsatlakozáshoz szükséges minimális hosszban végezzük el.

a vasút-személyút csomóponti kialakításáról kérünk további tájékoztatást

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A szintbeni átjáró helyben épül át és szintbeni marad. A burkolatszélesség a vágányzónán kívül 7,5 m lesz, vágányzónában pedig 9,5 m. Az átjáró biztosítása fény- és félsorompó lesz, melyet a bal oldalon is megismétlünk.

az elbontandó vasútállomás épületéről ill. új épületről kérünk további tájékoztatást

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. nyilatkozat:

A Projekt műszaki tartalma szerint az állomás felvételi épületét kívülről (külső homlokzat, nyílászáró csere), illetve az épületben kb. 150 m²-nyi épületrészt fel kell újítani.

Az épület jelenlegi műszaki állapota miatt (vizesedés, földem problémák stb.) javaslat került megfogalmazásra arra, hogy a meglévő épület kerüljön elbontásra, és létesüljön egy, a mai kor elvárásainak megfelelő 150 m²-es új felvételi épület, nagyjából a meglévő helyén. Ennek a javaslatnak az elbírálása még folyamatban van.

A Szakhatóságok és a szakmai értékelésbe bevont, egyéb hatáskörrel, és illetékességgel rendelkező szervezetek észrevételekre vonatkozó szakmai álláspontja:

A Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35300/1567-4/2021. ált. számú szakmai állásfoglalása:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (a továbbiakban: engedélyező hatóság) BK/KTF/04636- 85/2021. ügyiratszámú megkeresésében a Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság, mint első fokú iparbiztonsági hatóság (a továbbiakban: iparbiztonsági hatóság) szakhatósági állásfoglalását kérte a **Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal] fejlesztése tárgyában**, a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R.) alapján **indult környezeti hatásvizsgálati eljárásban**.

A Budapest-Kelebia határátkelő közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok, valamint a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok kijelöléséről szóló 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 2. számú melléklet 3-4. pontja alapján jelen eljárás tárgya **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő ügy**.

A Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról szóló 2020. évi XXIX. törvény 2. § (1) bekezdés szerint a tárgyi beruházás a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény szerinti - **kiemelten közérdekű beruházásnak** minősül.

Az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásban a vízügyi-vízvédelmi hatóság, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Szhr.) 1. § (1) bekezdése szerint, az 1. számú melléklet 9. számú, „Környezet- és természetvédelmi ügyek” megnevezésű táblázat 4. pontjában meghatározott szakkérdések tekintetében a 35300/1567-1/2021. ált. számú szakhatósági állásfoglalását, feltétellel megadta.

A folyamatban lévő, fenti tárgyú egységes környezethasználati engedélyezési eljárásban engedélyező hatósághoz észrevételek érkeztek.

Az engedélyező hatóság a BK/KTF/04636-197/2021. számú megkeresésében kérte, az iparbiztonsági hatóság észrevételekre vonatkozó nyilatkozatát.

Az iparbiztonsági hatóság illetékességi területét, és hatáskörét érintő Szhr. 1. számú melléklet 9. számú, „Környezet- és természetvédelmi ügyek” megnevezésű táblázat 4. pontjában meghatározott - Az ipari baleseti kockázatok tekintetében a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos baleseteknek való kitettségéből eredő várható hatások elbírálása. A természeti katasztrófáknak való kitettség tekintetében: annak elbírálása, hogy a kérelem megfelelően tartalmazza-e a telepítési hely környezetében feltárt kockázatokat és azok várható hatásait. - kritériumokkal kapcsolatban az engedélyező hatóság által fenti megkeresésben, a murguly.veronika@gmail.com e-mail címről az eljáró hatóság kornyeztvedelem@bacs.gov.hu e-mail címére érkezett „Ikt.BK/KTF/04636-4/2021 2021.05.03. 10h közmeghallgatásra” tárgyú észrevétel. A hivatkozott észrevétel 6. oldalán a 8. pontban említi, hogy „Dunavarsány, Kiskunhalas kiemelt I. katasztrófavédelmi besorolásban van. A kockázati mátrix szerint ezen területeken gyakori, nagyon gyakori a súlyos, nagyon súlyos hatás várható évente.” Az észrevétel a települések katasztrófavédelmi besorolására vonatkoztak.

Az észrevételt iparbiztonsági hatóságom megvizsgálta, és megállapította, hogy a tárgyi környezeti hatásvizsgálati dokumentáció 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 kockázatokat figyelembe veszi és a feltárt kockázatok károsító hatásainak várható következményeit - illetékességi területemet érintően - Kiskunhalas Város tekintetében megfelelően tartalmazza (I. katasztrófavédelmi osztály). Kiskunhalas Városban az Szt. 1. számú melléklet 9. számú, „Környezet- és természetvédelmi ügyek” megnevezésű táblázat 4. pontjában meghatározottaknak, iparbiztonsági szempontból 1 db felső küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem feleltethető meg (MOL Nyrt. Kiskunhalasi Főgyűjtő, telephely címe: 6401 Kiskunhalas, 0782/12 hrsz.), amely rendelkezik veszélyességi övezettel. Ez a telephely a tárgyi tervezett beruházástól légvonalban 3000 méterre helyezkedik el, így sem a tárgyi beruházás, sem a fent említett felső küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem, nincs dominóhatással a másokra.

A folyamatban lévő egységes környezethasználati engedélyezési eljárásban, kiadott 35300/1567-1/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalásunkban vizsgáltuk a benyújtott Környezeti Hatástanulmány dokumentációt, melyhez feltétellel járult hozzá az iparbiztonsági hatóság. A feltétel a Környezeti Hatástanulmány 528. oldalán a 4.15.2 Veszélyes üzemek bemutatása szakaszban lévő „Alsó vagy felső küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek” 221. táblázatban tévesen szerepelt a MOL Nyrt. Kiskunhalasi Főgyűjtő 6401 Kiskunhalas, 0782/12 hrsz. alatti telephelyének veszélyes üzemi besorolása. Az eljáró hatóság előtt meghatalmazása alapján eljáró TRENECON Kft., (székhely: 1133 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em.) a fent említett dokumentációban lévő táblázatban a téves megadott „alsó küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem” besorolást „felső küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem”-re javította, mely így megfelel az iparbiztonsági hatóság által 2016. augusztus 16-án kiadott 35300/2918-8/2016.ált számú veszélyes tevékenység végzését engedélyező határozat szerint veszélyes üzemi besorolásnak.

Az iparbiztonsági hatóság 35300/1567-1/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalását változatlan formában továbbra is fenntartjuk.

Az eljárásban az iparbiztonsági hatóság az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 17.§ alapján vizsgálta hatáskörét és illetékességét. Az iparbiztonsági hatóság szakhatósági hatáskörét a R. 21. § (7) bekezdése és az 531/2017 (XII.29.) Korm. rendelet 1. sz. melléklet 9 táblázat 4, 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 iparbiztonsági hatóság az Ákr. 85.§ (1) bekezdésére figyelemmel kéri az érdemi határozat részére történő megküldését.”

A Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság 36300/1912-1/2021.ált. számú tájékoztatása:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztály (6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky krt. 2.) megkereste szakhatóságomat a tárgyi kiemelt beruházással kapcsolatban a hatáskörébe és illetékességi területére vonatkozó, a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételekre vonatkozó álláspont ügyében.

A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztály megkeresését megvizsgáltam és tájékoztatom, hogy a 36300/1188-1/2021.ált. iktatási számú, 2021. március 26. napon kelt szakhatósági állásfoglalásomban foglaltakat továbbra is fenntartom.”

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság **35100/4682-3/2021. ált. számú** szakhatósági állásfoglalása: „A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztály (6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky Krt. 2.; a továbbiakban: Hatóság) megkeresése alapján a MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság meghatalmazása alapján eljáró TRENCON Tanácsadó és Tervező Korlátolt Felelősségű Társaság (1133 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em; a továbbiakban: Ügyfél) kérelmére, a Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának {Soroksár (bez.) – Kelebia (országhatár) vasútvonal} környezeti hatásvizsgálati engedélyezési ügyben a környezetvédelmi engedély megadásához, **az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettség szakkérdésével kapcsolatos** katasztrófavédelmi szempontból

feltételekkel járulok hozzá:

1. A dokumentáció 4.15. fejezetében a 4.15.2 alpontnál vizsgált veszélyes üzemeknél a Budapest XXIII. kerületnél feltüntetett Agro Multisector Kft. (1239 Budapest Ócsai út 1-3, valamint Ócsai út 6. telephelyek) kivezetése a működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek listájából.

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

Indokolás

A kérelemre indult környezeti hatásvizsgálat ügyben a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztály, mint engedélyező hatóság 2021.03.22-én megkereste a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóságot ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettség szakkérdésével, mint első fokú katasztrófavédelmi szakhatóságnak szakhatósági állásfoglalás kiadása céljából.

A szakhatóság a dokumentációk vizsgálata során a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R.) 6. melléklet 2. aa), ab), da) és db) pontjaiban meghatározottakat ellenőrzi, a Dokumentáció elbírálása során megállapította, hogy az tartalmazta a szakhatósági eljárás lefolytatásához szükséges kritériumokat.

A 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 XXIII. kerületben található Agro Multisector Kft.; Waberer's- Szemerey Logisztika Kft.; Első Vegyi Industria Zrt.; Matriál Vegyipari Zrt. vonatkozásában.

- a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetektől származó hatótényezők bemutatása arányban áll a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ből származó, a telepítési helyet esetlegesen érintő károsító hatásokkal; így különösen a települési veszélyelhárítási tervben valamint a külső védelmi tervben található 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 XXIII. 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 feltételekkel 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 Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság, mint vízügyi-vízvédelmi hatóság 35300/1536-6/2021. ált. számú szakmai állásfoglalása:

*„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (a továbbiakban engedélyező hatóság) BK/KTF/04636- 8/2021. és BK/KTF/04636-97/2021. ügyiratszámú megkeresésében a Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság, mint területi vízügyi-vízvédelmi hatóság (a továbbiakban: vízügyi-vízvédelmi hatóság) szakhatósági állásfoglalását kérte a **Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal] fejlesztése tárgyában**, a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R.) alapján **indult környezeti hatásvizsgálati eljárásban**.*

*A Budapest-Kelebia határátkelő közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok, valamint a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok kijelöléséről szóló 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés, 2. számú melléklet 3-4. pontja alapján jelen eljárás tárgya **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő ügy**.*

A Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról szóló 2020. évi XXIX. törvény 2. § (1) bekezdés szerint a tárgyi beruházás a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény szerinti - **kiemelten közérdekű beruházásnak** minősül.

Az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásban a vízügyi-vízvédelmi hatóság, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése szerint, az 1. számú melléklet 9. számú, „Környezet- és természetvédelmi ügyek” megnevezésű táblázat 2. és 3. pontjában meghatározott szakkérdések tekintetében a 35300/1536-2/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalását, előírásokkal megadta.

A folyamatban lévő, fenti tárgyú egységes környezethasználati engedélyezési eljárásban engedélyező hatósághoz észrevételek érkeztek.

Az engedélyező hatóság a BK/KTF/04636-187/2021. számú megkeresésében kérte, a vízügyivízvédelmi hatóság észrevételekre vonatkozó nyilatkozatát.

A vízügyi-vízvédelmi hatóság illetékességi területét, és hatáskörét érintő észrevételek az Alsó- Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság 0589-008/2021. számon, Csengőd Község Jegyzője HIV/364-5/2021. számon tett. Az észrevételek a csapadékvíz elvezetés engedélyeztetésére és a vízbázis kijelölésre vonatkoztak.

Az észrevételeket és az azokra adott tervezői válaszokat a vízügyi-vízvédelmi hatóság megvizsgálta, és megállapította, hogy a **tervezett beavatkozásokra vonatkozóan a folyamatban lévő egységes környezethasználati engedélyezési eljárásban, a korábban adott 35300/1536-2/2021.ált. számú szakhatósági állásfoglalásunkban kitértünk, mely előírásainkat változatlan formában továbbra is fenntartjuk.**

Az eljárásban a vízügyi-vízvédelmi hatóság az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 17.§ alapján vizsgálta hatáskörét és illetékességét.

A vízügyi-vízvédelmi hatóság szakhatósági hatáskörét a R. 21. § (7) bekezdése és az 531/2017 (XII.29.) Korm. rendelet 1. sz. melléklet 9 táblázat 2. és 3 pontja, illetékességét a 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 2. sz. melléklet 3. pontja állapítja meg.

A területi vízügyi-vízvédelmi hatóság az Ákr. 85.§ (1) bekezdésére figyelemmel kéri az érdemi határozat részére történő megküldését.”

A Csongrád-Csanád Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság, mint vízügyi-vízvédelmi hatóság 35600/1380-4/2021. ált. számú nyilatkozata:

„Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya (6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky krt. 2.) fenti számú megkeresésére a MÁV Zrt. (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) megbízásából eljáró TRENCON Kft. (1133 Budapest, Váci út 76. VI. torony) kérelmére indult, Budapest- Belgrád vasútvonal (Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár) vasútvonal fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárásban tett észrevételekre Hatóságom a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdésére való tekintettel az alábbi **nyilatkozatot teszi:**

- Az érintett vasútvonal Hatóságom illetékességi területére eső szakasza Kiskunhalas, Balotaszállás, Kisszállás, Tompa, Kelebia települések közigazgatási területére terjed ki; a MÁV 150 sz. országos törzshálózati vonal 1251+60 - 1591+00 közötti szakasza által érintett.
- Hatóságom az érintett környezetvédelmi engedélyezési eljárásban a 35600/1380-1/2012.ált. számon szakhatósági állásfoglalást adott ki, melyet továbbra is fenntart.

- *A fenti iktatási számon megküldött nyilvánossági észrevételek és azokra adott tervezői válaszok Hatóságom hatáskörébe tartozó vízügyi-vízvédelmi szakkérdések tekintetében nem érintett.*
- *Az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése és 1. melléklet 9. táblázat 2. és 3. pontja alapján, környezeti hatásvizsgálati eljárásban annak elbírálására, hogy a tevékenység vízellátása, a keletkező csapadék- és szennyvíz elvezetése, valamint a szennyvíz tisztítása biztosított-e, vízbázis védőterületére, védőidomára, jogszabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetők-e, illetve, hogy a tevékenység az árvíz és a jég levonulására, a mederfenntartásra milyen hatást gyakorol, illetve a tevékenység kapcsán a felszíni és felszín alatti vizek minősége és mennyisége védelmére jogszabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetők-e az első fokú eljárásban a Katasztrófavédelmi Igazgatóságot szakhatóságként jelöli ki.*
- *A vízügyi hatóság illetékességét a vízügyi igazgatási, valamint a vízügyi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Kormányrendelet 2. melléklet 11. pontja állapítja meg.”*

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság, mint vízügyi-vízvédelmi hatóság 35100/8215-3/2021.ált. számú nyilatkozata:

„Tisztelt Címzett 2021. május 6. napján kelt, BK/KTF/04636-187/2021. iktatószámú megkeresést küldött a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztálya (továbbiakban: FKI-KHO) részére a Budapest – Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyú, az FKI-KHO illetékességi területéhez kapcsolódó észrevételekre irányuló nyilatkozatra vonatkozóan.

A megkeresés tartalmára vonatkozóan az FKI-KHO az alábbi tájékoztatást adja:

Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztésére vonatkozóan Tisztelt Címzett BK/KTF/04636-8/2021., illetve BK/KTF/04636-97/2021. számú megkeresésében a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 5. számú mellékletének I. pontja, az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdése, továbbá az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII.29.) Korm. rendelet 1.§ (1) bekezdése, 2. §-a, valamint 1. melléklet 9. táblázat 2. és 3. pontja alapján az FKI-KHO szakhatósági állásfoglalását kérte. A Tisztelt Címzett megkeresésére az FKI-KHO 35100/7211-4/2021.ált. számon (a továbbiakban: Állásfoglalás) szakhatósági állásfoglalást adott ki.

Tájékoztatom, hogy az FKI-KHO az Állásfoglalásban foglaltakat továbbra is fenntartja, tárgyi megkereséséhez csatolt észrevételekre vonatkozóan egyéb nyilatkozatot nem tesz.

Kérem tájékoztatásom szíves tudomásulvételét.

Az érintett felszíni vízfolyásokra vonatkozó parti sávot a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet határozza meg.

*Tárgyi terület a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízilétesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerint érvényes és jogerős határozattal kijelölt **vízbázist nem érint.***

*A felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 7. § (4) bekezdésében meghatározott 1:100 000 méretarányú országos érzékenységi térkép és a 2. számú melléklet alapján a tervezési terület besorolása a felszín alatti vizek állapota szempontjából: **érzékeny terület.***

Az FKI-KHO feladat- és hatáskörét a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, a vízügyi igazgatási és a vízügy, valamint a vízvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet) 10. § (1) bekezdés 2. pontja, valamint illetékességét a 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 2. számú mellékletének 2. pontja szabályozza.”

A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kalocsai Járási Hivatal Népegészségügyi Osztály Kiskőrösi Kirendeltség BK-04/NEO/11528-4/2021. ügyiratszámú nyilatkozata:

„A **MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság** (rövidített elnevezése: MÁV Zrt., székhely: 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60., KÜJ: 100 289 165, hivatalos elektronikus elérhetősége: 10856417#cegkapu), **kérelmező meghatalmazta a CRE Konzorcium tagjait** [RM International Zrt. (székhely: 8086 Felcsút, 0311/5. hrsz), China Tiejuiju Engineering & Construction Kft. (Székhely: 1054 Budapest, Honvéd u. 8. 1. em. 2.), China Railway Electrification Engineering Group (Magyarország) Kft. (Székhely: 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 11. A. ép. 7. em.), **mely meghatalmazta a Kontúr Csoport - China Railway Design Konzorcium tagjait** [Kontúr Csoport Kft. (Székhely: 2336 Dunavarsány, Gyóni Géza u. 4.,) China Railway Design Corporation (székhelye: No.109 Dongqi Road, (Airport Economic Zone), Tianjin Free Trade Zone Tianjin, China, Magyarországi Fióktelepe: 1146 Budapest, Thököly út 100. A. ép.), **amely meghatalmazása alapján eljáró TRENCON Tanácsadó és Tervező Korlátolt Felelősségű Társaság** (rövidített elnevezése: TRENCON Kft., székhely: 1133 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em.) 2021. március 17. napján – **a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) – Kelebia (országhatár) vasútvonal] fejlesztése tárgyú** – a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerinti **környezeti hatásvizsgálati eljárásban kérelmet** terjesztett elő a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztálynak, mely alapján közigazgatási hatósági eljárás indult.

Az R. 10. § (1) bekezdése szerint a környezetvédelmi hatóság az érintett nyilvánosságtól, a megkeresett szervektől, valamint a nemzetközi környezeti hatásvizsgálati eljárás során kapott, a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételeket a szakhatóságok bevonásával érdemben megvizsgálja.

Tárgyi ügyben a Budapest – Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyában, Népegészségügyi Osztályunk illetékességi területéről, azaz Fülöpszállás – Soltvadkert közötti szakasról, hatáskörünkbe tartozó, a környezeti hatások értékelése szempontjából észrevétel nem érkezett.

A Budapest–Kelebia határátkelő közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok, valamint a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok kijelöléséről szóló 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet) 1. § (1) bekezdés, 2. számú melléklet 3-4. pontja alapján jelen eljárás tárgya nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő ügy.

A Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról szóló 2020. évi XXIX. törvény (a továbbiakban: 2020. évi XXIX. törvény) 2. § (1) bekezdés szerint a tárgyi beruházás a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény szerinti - kiemelten közérdekű beruházásnak minősül.

Indoklás

A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztálya a hivatkozott számú megkeresésében, az illetékes Népegészségügyi Osztály nyilatkozatát kérte.

A MÁV Zrt. (székhely: 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) kérelmében foglalt környezeti hatásvizsgálati eljárásra vonatkozóan, a Kalocsai Járási Hivatal Népegészségügyi osztályának illetékességi területét és hatáskörét érintő észrevétel nem volt.

Szakmai álláspontomat a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdésében foglaltak alapján a fővárosi és megyei kormányhivatal, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatal népegészségügyi feladatai ellátásáról, továbbá az egészségügyi államigazgatási szerv kijelöléséről szóló 385/2016. (XII.2.) Korm. rendelet 4. § (1), 5. §, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 86/2019. (IV. 23.) Kormányrendelet 2. § (4)-(5) bekezdése és 1. számú melléklete alapján adtam meg.”

A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kiskunhalasi Járási Hivatal Népegészségügyi Osztály BK-08/NEO/7002-5/2021.iktatószámú szakmai álláspontja:

*„A környezeti hatásvizsgálati eljárásban, a **Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése** tárgyú észrevételekre vonatkozó nyilatkozatok hatáskörünkbe tartozó, a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételek átvizsgálására vonatkozó megkeresésükre, az alábbi nyilatkozatot adom:*

Balotaszállás:

Balotaszállás Községi Önkormányzat aggodalmát fejezi ki a vasúti pálya, illetve a vasúti átjáró közvetlen közelében lévő lakóházak zajártalma tekintetében. A dokumentáció tartalmazza a zajvédő falak telepítését, paramétereit. Bízunk benne, hogy a beruházás miatt az ott lakók nem kerülnek kedvezőtlenebb helyzetbe, e tekintetben sem.

Válasz: A Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zajvédelmi intézkedéseket. A javasolt zajvédelmi intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket. Távlatban a zajárnyékoló falakkal alacsonyabb lesz a zajterhelés. Építés közben és átadás után monitoring zajmérések végrehajtására kerül sor a Környezeti Hatástanulmányban kijelölt pontokon, a zajvédelmi intézkedések megfelelőségének biztosítása érdekében.

Vélemény: A zajárnyékoló fal megépítését az új vasúti létesítmény üzembe helyezéséig tartom szükségesnek, a monitoring vizsgálatok eredményétől függetlenül.

Magánszemélyek (Kiskunhalas Bajza utca 72-102 lakói):

Terveznek-e zajvédő falat? Ez milyen kivitelű lesz? Ez hány méterre esik a lakóingatlanoktól, illetve telekhatároktól, valamint az aszfalt úttól.

Válasz: A Környezeti Hatástanulmányban bemutatásra kerültek a zajárnyékoló falak elhelyezkedése. Az érintett terület környezetében végig sor kerül zajárnyékoló falak kialakítására. A zajárnyékoló falak és az ingatlanhatár közötti távolság kb. 40 m lesz.

Terveznek-e más kiegészítő megoldást zaj-illetve környezetvédelmi szempontból (különös tekintettel az épületek minőségének megóvása, valamint a lakók életminőségének megóvása érdekében)?

Válasz: Passzív akusztikai védelem, vagyis nyílászáró csere lesz ott ahol zajárnyékoló falakkal a z előírt zajvédelmi határértékek nem tarthatók be.

A rezgésekből származó épület állagromlás megakadályozására milyen lehetőségek vannak? Ezek megvalósításához a lakók milyen segítséget kapnak?

Válasz: Építés előtti állagfelmérés szükséges. Építés alatt a megengedett rezgés értékeket nem lehet túllépni.

Vélemény: Az adott válaszokat közegészségügyi szempontból elfogadhatónak tartom.

Indokolás

A Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának (Soroksár (bez.) – Kelebia (országhatár) vasútvonal) fejlesztése, a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (5a) bekezdés b pontja alapján, a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztálya (6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky krt. 2.) 2021. május 10-én megkereste osztályomat, hogy a Népegészségügyi Hatóság hatáskörébe tartozó, a környezeti hatások értékelés szempontjából lényeges észrevételekre vonatkozó nyilatkozat megtétele ügyében.

Az illetékességi területünk vonatkozásában, a népegészségügyi kérdések tekintetében, a rendelkező részben foglaltakat vettük figyelembe, a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelete előírásainak teljesülésével kapcsolatban.

A 2021. március 24-én, BK-08/NEO/7002-2/2021. számon, a MÁV Zrt. Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése, környezeti hatásvizsgálati eljárásában kiadott szakmai álláspontomat változatlan formában fenntartom.

Szakmai álláspontomat, a fővárosi és megyei kormányhivatal, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatal népegészségügyi feladatai ellátásáról, továbbá az egészségügyi államigazgatási szerv kijelöléséről szóló 385/2016. (XII. 2.) Kormányrendelet (továbbiakban Korm. rendelet) 13. § (1) bekezdésében meghatározott hatáskörben, a Korm. rendelet 4. § (1) bekezdése és 5. §-a valamint a fővárosi és megyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 66/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 2. § (4)-(5) bekezdésében megállapított illetékesség alapján adtam meg.”

A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kecskeméti Járási Hivatal Népegészségügyi Osztály BK-05/NEO/20277-6/2021. iktatószámú nyilatkozata:

„A MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (rövidített elnevezése: MÁV Zrt., székhely: 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.,) – a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) – Kelebia (országhatár) vasútvonal] fejlesztése tárgyú – a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerinti környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálása kapcsán megküldött észrevételeket áttanulmányozva, megállapításra került, hogy a hatáskörünkbe tartozó lakossági probléma nem merült fel.

Az Osztályunk által az ügyben kiadott BK-05/NEO/20277-2/2021. iktatószámú nyilatkozatunkban foglaltakat továbbra is fenntartjuk.

Az eljárás során eljárési költség nem merült fel.

Nyilatkozatom ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az a határozat, illetve az eljárást megszüntető végzés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

INDOKOLÁS

A MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt.) – a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) – Kelebia (országhatár)

vasútvonal] fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárásban Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kecskeméti Járási Hivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztálya észrevételekre vonatkozó nyilatkozat megítése céljából kereste meg Osztályunkat.

A benyújtott észrevételeket átvizsgálva megállapítottuk, hogy a Népegészségügyi Hatóság hatáskörébe tartozó, a környezeti hatások értékelése szempontjából hatáskörünket érintő felvetés nincs.

Fentiek alapján a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

Nyilatkozatomat a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet, a hulladékgazdálkodási közszolgáltatás körébe tartozó hulladékkal kapcsolatos közegészségügyi követelményekről szóló 13/2017. (VI. 12.) EMMI rendelet, a kémiai biztonságról szóló 2000. évi XXV. törvény, a munkahelyek kémiai biztonságáról szóló 25/2000. (IX. 30.) EüM-SzCsM együttes rendelet, a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, az ivóvíz minőségi követelményeiről és az ellenőrzés rendjéről szóló 201/2001. (X. 25.) Korm. rendelet, a fertőző betegségek és a járványok megelőzése érdekében szükséges járványügyi intézkedésekről szóló 18/1998. (VI. 3.) NM rendelet, valamint a nemdohányzók védelméről és a dohánytermékek fogyasztásának, forgalmazásának egyes szabályairól szóló 1999. évi XLII. törvény alapján adtam ki.

Az önálló jogorvoslatot az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki.

Hatáskörömet a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Kormányrendelet 28. § (1) bekezdése alapján az 5. melléklet I. táblázat 3. pontja állapítja meg, **illetékességemet** a fővárosi és megyei kormányhivatal, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatal népegészségügyi feladatai ellátásáról, továbbá az egészségügyi államigazgatási szerv kijelöléséről szóló 385/2016. (XII. 2.) Kormányrendelet 4. § (1) bekezdése és 5. §-a, valamint a fővárosi és megyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 86/2019. (IV. 23.) Korm. rendelet 2. § (4)-(5) bekezdése határozza meg.”

Budapest Főváros Kormányhivatala XX. Kerületi Hivatal Népegészségügyi Osztály BP-20/NEO/7841-6/2021 ügyiratszámú nyilatkozata:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatala Környezetvédelmi és Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztálya a Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának (Soroksár- Kelebia - országhatár) fejlesztése - környezeti hatásvizsgálati eljárás során a környezeti hatások értékelésére vonatkozó megkeresésére BFKH XX. Kerületi Hivatala Népegészségügyi Osztály észrevételt nem tesz, 2021.03.31. napján kelt BP-20/NEO/7841-3/2021 számú szakkérdésében leírtakat továbbra is fenntartja.

Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztálya (6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky krt. 2.) a Máv Zrt. Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati dokumentáció elbírálásával kapcsolatos eljárásban kereste meg BFKH XX. Kerületi Hivatalát.

A BKMKH, mint környezetvédelmi hatóság 2021. május 3. napján tartott közmeghallgatást tartott az érintettek személyes megjelenése nélkül.

BFKH XX. Kerületi Intézete az elektronikus úton megküldött észrevételek és az észrevételekre érkezett tervezői válaszok áttanulmányozása alapján adja meg észrevételekre adott nyilatkozatát.”

A Pest Megyei Kormányhivatal Szigetszentmiklósi Járási Hivatal Népegészségügyi Osztály PE-15/NEO/13017-5/2021. ügyiratszámú állásfoglalása:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatala Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztály megkeresése alapján, a Budapest-Belgrád vasútvonal hazai szakaszának

fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárás során az érintett nyilvánosság által benyújtott észrevételek, valamint az észrevételekre adott tervezői válaszok vizsgálata alapján

szakkérdésben állásfoglalást

terjesztek elő:

A PE-15/NEO/13017-3/2021. számú állásfoglalásunkban foglaltakat továbbra is fenntartjuk.

Eljárásom során az alábbiakat állapítottam meg:

Az észrevételek jelentős része – a várható közlekedési nehézségek, s az ingatlanértékek változása mellett – elsősorban a lakosság fokozott zaj valamint rezgés terhelésére irányul.

A tervezői válaszok alapján:

„Zaj és rezgésvédelem tervezésére a jogszabályi követelményeknek megfelelően került sor. Kiviteli terv szinten az építkezési fázisok és szállítási kapacitások pontos ismeretében az építési zajvédelmi terv tartalmazni fogja a szükséges intézkedési megoldásokat.

A zaj és rezgésvédelmi intézkedések a maximális tervezési sebességek és a megnövekedett távlati vasúti forgalom kalkulálásával lettek meghatározva. A javasolt intézkedések hatására a határértékek teljesülése mindenhol meg fog felelni a jogszabályban előírtaknak.

A Környezeti hatástanulmány tartalmazza a szükséges zajvédelmi intézkedéseket. A javasolt zajvédelmi intézkedések alkalmazása mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket. Távlatban a zajárnyékoló falakkal alacsonyabb lesz a zajterhelés. Építkezés alatt is be kell tartani a zajvédelmi előírásokat.

Építés közben és átadás után monitoring zajmérések végrehajtására kerül sor a Környezeti Hatástanulmányban kijelölt pontokon, a zajvédelmi intézkedések megfelelőségének biztosítása érdekében.”

Szakkérdésben állásfoglalásom az alábbi jogszabályokon alapul:

- az egészségügyi hatósági és igazgatási tevékenységről szóló 1991. évi XI. törvény
- a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII.25) Korm. rendelet
- a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III.30) Korm. rendelet”

A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Hulladékgazdálkodási Osztály BK/HGO/00143-2/2021. iktatószámú nyilatkozata:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Jogi és Hatósági Nyilvántartó Osztály (6000 Kecskemét, Bajcsy-Zsilinszky krt. 2.) 2021. május 5. napján érkezett, fenti iktatószámú megkeresésére az alábbi nyilatkozatot adjuk.

Észrevétel 9., 3.kijelentés

Az üzemelés, üzemeltetés szakaszában keletkező hulladékok közül csak a gyomirtásra felhasznált herbicidek csomagolóanyagának kezelésére kell kiemelt figyelmet fordítani.

Az előterjesztett dokumentáció alapján minden keletkező hulladék esetében körültekintően jár el a beruházó. Az üzemeltetési fázisban keletkező, hulladékká váló herbicid csomagolóanyagokat veszélyes hulladék mivoltuk miatt kezelik kiemelten. A hulladékgazdálkodási hatóság a jogszabályi előírásoknak megfelelő hulladék gyűjtés és kezelés tekintetében előírásait megtette.

Észrevétel 10., 7. kijelentés

A hulladék - különösen a veszélyes hulladék elhelyezése, kezelése és ártalmatlanítása szintén szigorú előírásokat és azok betartását, ellenőrzését igényli, hiszen széles körben jelent veszélyt a környezetünkre, ha csak a levegő, a víz és a talaj tisztaságára gondolunk. Kérjük, hogy a hatóság e téren is írja elő az intézkedési terv készítését, majd tegye lehetővé annak széles körű megismerését.

A hatáskörrel és illetékességgel rendelkező hulladékgazdálkodási hatóság a környezetvédelmi engedélyben a beruházás (létesítés, üzemeltetés) során keletkező hulladékok gyűjtését, kezelését előírásaival szabályozza. E tekintetben a beruházó a tervezés későbbi, kiviteli tervfázis szakaszában elkészítésre kerülő organizációs tervben pontosítja a kivitelezési fázisban megvalósuló hulladékgazdálkodási tevékenységet és annak pontos helyszíneit a beruházási területén belül. A hulladékgazdálkodási jogszabályok „intézkedési terv” fogalmát nem rögzítik.

Az építési veszélyes hulladékot keletkezését követően azonnal el kell szállítani.

A veszélyes hulladékokra tekintetében a vonatkozó jogszabályban foglaltaknak megfelelő gyűjtés és elszállításig történő átmeneti tárolás feltételeit a hulladékgazdálkodási hatóság a környezetvédelmi engedélyben előírta.

A beruházás során keletkező vegyes- és szelektív hulladék mennyisége településünk vonatkozásában kirívóan magas, 644 kg/év. (Ezzel szemben pl. a szomszédos Dunaharaszti esetében ugyanez az adat 72 kg/év.) Kérjük ennek okát indokolni.

A hulladékgazdálkodási hatóság a tervező válaszával egyetért.

Észrevétel 11.

Kérjük fordítsanak fokozott figyelmet a kiviteli tervek készítésekor a hulladékgazdálkodási terv elkészítésére, a hulladékok elkülönítésére, a települési hulladéktól történő megkülönböztethető elkülönítésre.

A hatáskörrel és illetékességgel rendelkező hulladékgazdálkodási hatóság a környezetvédelmi engedélyben a beruházás (létesítés, üzemeltetés) során keletkező hulladékok gyűjtését, kezelését előírásaival szabályozza. E tekintetben a beruházó a tervezés későbbi, kiviteli tervfázis szakaszában elkészítésre kerülő organizációs tervben pontosítja a kivitelezési fázisban megvalósuló hulladékgazdálkodási tevékenységet és annak pontos helyszíneit a beruházási területén belül.

A bontott, használt anyagok elszállítása és tulajdonjogának átruházása és értékesítése során kérjük fokozottan figyeljenek arra, hogy ezen anyagok tárolására csak az építési területet vegyék igénybe, továbbá a veszélyes anyagok esetében gondoskodjanak a környezeti károk elkerülése érdekében a minél hamarabbi elszállításról, amennyiben az építési területen belül mobil hulladékfeldolgozás történik, úgy kérjük, hogy annak környezetében végezzenek rendszeresen monitorozást. Kérjük az építési munkaterület szennyezés-mentesen tartását.

A hatáskörrel és illetékességgel rendelkező hulladékgazdálkodási hatóság a környezetvédelmi engedélyben a beruházás (létesítés, üzemeltetés) során keletkező hulladékok gyűjtését, kezelését előírásaival szabályozza. E tekintetben a beruházó a tervezés későbbi, kiviteli tervfázis szakaszában elkészítésre kerülő organizációs tervben pontosítja a kivitelezési fázisban megvalósuló hulladékgazdálkodási tevékenységet és annak pontos helyszíneit a beruházási területén belül.

Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy a környezeti hatástanulmány 181-182. oldalán szereplő hulladékképződés várható területi eloszlását mutató táblázatból Dunavarsány állomás adatai hiányoznak. Kérjük ennek pótlását és bemutatását!

A hulladékgazdálkodási hatóság a tervező válaszával egyetért.

Észrevétel 15.

A beruházás kivitelezése során a keletkező hulladékok jellegüknek megfelelő gyűjtését és elszállítását biztosítani szükséges.

A kivitelezési fázisban keletkező hulladékok tekintetében a jogszabályban foglaltaknak megfelelő gyűjtés és elszállításig történő átmeneti tárolás feltételeit a hulladékgazdálkodási hatóság a környezetvédelmi engedélyben előírta.

Kelebia Község PH. 4. kijelentés

A vasútvonal építése során a meglévő kőágyazat cseréje valósul meg. Magyarországi példa alapján kérnénk, hogy kikerülő kőmennyiséget Kelebia közigazgatási területéről a kelebiai önkormányzat rendelkezésére bocsátsák. Ennek hatósági lebonyolítását és depózását az önkormányzat vállalná. Útépítő mérnök szakvéleménye alapján a kitermelt kő kiváló minőségű anyag útalap kialakításához.

A kitermelt kőágyazat hulladék átvétele (gyűjtése), előkezelése, hasznosítása a kivitelezőtől kizárólag végleges és érvényes hulladékgazdálkodási engedély birtokában végezhető. A kőágyazat esetében is vizsgálendő annak esetleges szennyezettsége. Utóbbi esetben a kőágyazat szennyezéssel érintett része veszélyes hulladéknak minősül, hasznosításra alkalmatlan. A hasznosítási céllal gyűjtött hulladék maximum 1 évig tárolható, 1 éven belül el kell végezni annak hasznosítását. Visszanyereményi anyag státusz esetén az engedélykérelmi dokumentációban foglaltaknak megfelelően van lehetőség, a megfelelő jogszabályi keretek között.

Taksony, Polgármester 14-16. kijelentés

A taksonyi szakaszon elrettentő mennyiségűre becsült (27 to) képződő hulladékot deponálni nem lehet, annak napi rendszerességgel történő elszállításáról gondoskodni kell, azt el kell különíteni a települési hulladéktól, a nem megfelelő deponálásból eredő környezetkárosító hatásokat fel kell térképezni.

A vonatkozó jogszabályban foglaltaknak megfelelő gyűjtés és elszállításig történő átmeneti tárolásra vonatkozó előírásokat a környezetvédelmi engedély tartalmazza annak érdekében, hogy jogellenes hulladék gyűjtés és ideiglenes tárolás, valamint abból következően környezetveszélyeztetés, környezetkárosítás ne történjen. Az engedélykérelmi dokumentációban foglaltak alapján a hulladékok elszállítása napi rendszerességgel, a jogszabályoknak megfelelően tervezett.

Az építési veszélyes hulladékot keletkezését követően azonnal el kell szállítani.

A veszélyes hulladékokra tekintetében a vonatkozó jogszabályban foglaltaknak megfelelő gyűjtés és elszállításig történő átmeneti tárolás feltételeit a hulladékgazdálkodási hatóság a környezetvédelmi engedélyben előírta.

A beruházás során keletkező vegyes- és szelektív hulladék mennyisége településünk vonatkozásában kirívóan magas, 644 kg/év. (Ezzel szemben pl. a szomszédos Dunaharaszti esetében ugyanez az adat 72 kg/év.) Kérjük ennek okát indokolni.

A hulladékgazdálkodási hatóság a tervező válaszával egyetért.

Magánszemély, Taksony (1.2.5.)

Azt lehet tudni, hogy Taksonyba miért 1,5 szerez a max. munkás létszám, mint Dunaharasztiiban, ahol két állomás is van?

189/564 oldal Napi munkavégzés során az alábbi hulladékok képződésére az alábbi becslés kapható Taksony vegyes hulladéka (kg/év) 258kg

szelektív hulladék 386kg

Mi lesz Taksonyba, hogy a vegyes hulladéka Dunaharasztnak csak 29kg, (Taksonynak majdnem tízszerese) szelektív hulladéka 43kg (Taksonynak majdnem kilencszerese)?

Ha összeadom a környék vegyes hulladékát: Dunaharaszti, Délegyháza, Kiskunlacháza, Dömsöd összesen: 144kg 4 településé míg csak nekünk 258kg van tervezve. Egyedül majdnem a duplája a 4 településének! Szelektív hulladék a 4 településnek összesen 215kg, nekünk 386kg

Esetleg lesz nálunk (Taksony) valami munkásszálló vagy hasonló? Netán csomagoló üzem, ahol ennyi szemét termelődik?

A hulladékgazdálkodási hatóság a tervező válaszával egyetért.

A területi hulladékgazdálkodási hatóság illetékességét és hatáskörét a hulladékgazdálkodási hatóság kijelöléséről szóló 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet (továbbiakban Rendelet) 2. § (1) bekezdése, 1. § (1) bekezdés a) pontja, a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény 62. § (1) bekezdése és a Rendelet 1. § (2) bekezdése állapítja meg, valamint a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése és az 5. sz. melléklet I. táblázat 18. pontja.”

A Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi, Hulladékgazdálkodási és Bányafelügyeleti Főosztály PE-06/KTF/16787-7/2021. ügyiratszámú véleménye:

„A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályánál (a továbbiakban: BKMKH KTF) a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet] szerint folyamatban lévő, a MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) meghatalmazása alapján a TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. (1113 Budapest, Váci út 76. VI. torony 3. em.) által benyújtott, a Budapest - Belgrád vasútvonal hazai szakaszának [Soroksár (bez.) - Kelebia (országhatár)] fejlesztése tárgyú környezeti hatásvizsgálati eljárás ügyében az érintett nyilvánosságtól érkezett észrevételekre a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi, Hulladékgazdálkodási és Bányafelügyeleti Főosztálya (a továbbiakban: Környezetvédelmi Hatóság) az illetékességi területét érintő szakaszra vonatkozóan - a korábban PE-06/KTF/16787-3/2021. számon adott állásfoglalásának fenntartása mellett - az alábbi tájékoztatást adja.

Zaj-és rezgésvédelmi szempontból:

A tárgyi létesítmény vasúti szakasza mentén található, a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 2. §-ban meghatározott területek és építmények esetében a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében előírt zajterhelési határértékek teljesülését a tárgyi ügyben benyújtott környezeti hatástanulmányban (a továbbiakban: Dokumentáció) javasolt méretezéssel megvalósuló zajárnyékoló létesítmények fogják biztosítani.

A beruházással érintett terület alapállapotának jellemzésére a Dokumentáció készítője által elvégzett zajmérések eredménye és az egyes lakosok által mért értékek közötti eltérés abból ered, hogy míg az utóbbi legtöbbször csak egy rövid időintervallum jellemzésére szolgáló érték, addig a Dokumentációban lévő mérések a vonatkozó szabványok szerint készültek, megítélési időkre vonatkoztatva, különböző korrekciókat alkalmazva, stb.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból:

A PE-06/KTF/16787-3/2021. számon adott állásfoglalásban tett előírások betartása esetén a kivitelezés a környezeti levegő minőségében jelentős változást nem okoz. A fejleszteni tervezett vasútvonal Környezetvédelmi Hatóság illetékességi területére eső szakasza teljes hosszában villamosított, ezért az üzemszerű működés közben levegőterhelő hatás nem várható.

Hulladékgazdálkodási szempontból:

Dunaharaszti Polgármesteri Hivatal Jegyzője DÜH 1405-4/2021. számú levelében kérte a hatóságot, hogy írja elő a keletkező hulladékok kezelésére vonatkozó intézkedési terv elkészítését. A Környezetvédelmi Hatóság által PE-06/KTF/16787-3/2021. számon adott véleményében tett hulladékgazdálkodási előírások lefedik a hulladékok kezelésére vonatkozó jogszabályi követelményeket, így intézkedési terv előírása hulladékgazdálkodási szempontból nem indokolt.

Táj- és természetvédelmi szempontból:

Dunaharaszti Polgármesteri Hivatal Jegyzője az alábbi észrevételt tette:

„Félő, hogy az építkezés hatására visszafordíthatatlanul meg fog változni a felszínborítás, károsodnak és ezáltal csökkennek az itt található élőhelyek, amely a teljes élővilág módosulását fogja okozni. Ennek elkerülése érdekében fontos tehát, hogy kárcsökkentő intézkedési terv benyújtására kötelezzék a beruházót.”

A Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy a tervezett vasútfejlesztés Dunaharaszti települést érintő szakaszán országos jelentőségű védett, vagy védelemre tervezett természeti területet és a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény 23. § (2) bekezdés alapján ex lege védett területet, valamint az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet és az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészletekről szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet által meghatározott Natura 2000 területet nem érint, a PE-06/KTF/16787-3/2021. számon adott véleményben tett előírások szigorú betartása mellett a munkálatok várhatóan minimális hatással lesznek a természeti környezetre.

Összességében megállapítható, hogy a Környezetvédelmi Hatóság által korábban, PE-06/KTF/16787-3/2021. számon adott állásfoglalásában foglalt előírások betartása esetén a tervezett létesítmény várható hatásai a vonatkozó jogszabályokban foglaltaknak eleget fog tenni.

A Budapest-Kelebia határátkelő közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok, valamint a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok kijelöléséről szóló 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet) 1. § (1) bekezdés, 2. számú melléklet 3-4. pontja alapján jelen eljárás tárgya **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő ügy.**

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

A 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet 3. melléklet 3. pontja értelmében a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági engedélyezési eljárások vonatkozásában a BKMKH KTF jár el.

A Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról szóló 2020. évi XXIX. törvény (a továbbiakban: 2020. évi XXIX. törvény) 2. § (1) bekezdés szerint a tárgyi beruházás a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi Lili. törvény szerinti - **kiemelten közérdekű beruházásnak** minősül.

A Környezetvédelmi Hatóság környezetvédelmi és természetvédelmi feladat- és hatáskörét a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) 9. § (1) bekezdés c) pontja, 13. § (1) bekezdés c) pontja, és illetékességét 8/A. § (1) bekezdése szabályozza.”

ÖSSZEFOGLALÁS

A környezeti hatásvizsgálati eljáráshoz kapcsolódóan nagyszámú észrevétel, vélemény és kérdés érkezett a nyilvánosságtól, ügyfelektől és az érintett települések jegyzőitől. Az észrevételek, vélemények, kérdések az eljárás menetére, a közmeghallgatásra, a nyilvánosság bevonására, az ügyféli jogállásra, a jogorvoslatra, a kapcsolattartás módjára, a kisajátítási eljárás részleteire, a kapcsolódó forgalmi, közlekedési, egészségügyi, gazdasági, zaj- és rezgésvédelmi, levegő-tisztaságvédelmi, hulladékgazdálkodási, földtani közeg védelmi, vízvédelmi, természetvédelmi, katasztrófavédelmi, iparbiztonsági, örökségvédelmi, régészeti, személyes, érzelmi és pszichikai és más egyéb kérdésekre irányultak.

A környezetvédelmi hatóság – a kérelmező (és tervezője), a szakhatóságok, szakkérdés vizsgálattal érintett hatóságok bevonásával vizsgálta, hogy a környezeti hatások értékelése szempontjából lényegesnek minősülnek-e ezen észrevételek, van-e ezek alapján környezetvédelmi engedélyzés szempontjából kizáró ok, szükséges-e ezek alapján előírás megtevétele.

Az észrevételekre vonatkozó álláspontját a kérelmező (illetve annak meghatalmazott tervezője) a fent hivatkozottak szerint megadta. A környezetvédelmi és természetvédelmi hatáskörét érintő lényeges kérdésekben hatóságunk szintén kifejtette szakmai értékelését, azokban a kérdésekben, ahol külön nem fogalmazta meg az álláspontját, ott a tervező véleményét osztja. Az egyéb hatóságok szakkérdését érintő észrevételek értékelésébe bevonta a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező szerveket.

Fentiekre alapján lefolytatott eljárás - a környezetvédelmi hatóság által folytatott szakmai vizsgálatok eredménye, a szakhatóságok állásfoglalásai, az eljárás során szakkérdésben megkeresett hatóságok nyilatkozatai, nyilvánosság bevonása, észrevételei, az észrevételekre adott kérelmezői (meghatalmazott tervezői) válaszok, azok értékelésébe bevont szakhatóságok, szakkérdésben megkeresett hatóságok szakmai állásfoglalásai, valamint a környezetvédelmi hatóság értékelése - alapján a környezetvédelmi engedély kiadását kizáró ok nem merült fel.

*

Előírásainkat a következő jogszabályi helyek indokolják

Általános előírások

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 66. § (5) bekezdése szerint az (1) bekezdés a) és b) pontjának hatálya alá tartozó környezethasználathoz más jogszabály által meghatározott létesítési, illetve működési engedélyezési eljárás is szükséges, az engedély akkor adható meg, ha a környezethasználó környezetvédelmi, illetve egységes környezethasználati engedéllyel rendelkezik. A környezetvédelmi, illetve egységes környezethasználati engedély megszerzéséig a környezethasználathoz más jogszabály által meghatározott létesítési, illetve működési engedélyezési eljárást fel kell függeszteni. A létesítési (építési), illetve működési (használatbavételi) engedély a környezetvédelmi, illetve egységes környezethasználati engedélyben foglaltaktól nem térhet el.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 11. § (4) bekezdése szerint, ha a tevékenység megvalósítása során az önmagukban nem jelentős módosítást jelentő változtatások három év alatt együttesen elérik a 2. § (2) bekezdésének abf), abg) vagy aca) pontjában megadott küszöbértéket, a környezethasználó ezt köteles jelenteni a környezetvédelmi hatóságnak. Ezekben az esetekben a környezetvédelmi hatóság a környezetvédelmi felülvizsgálat rendelkezései szerint jár el.

Zaj- és rezgésvédelem

A tevékenység a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet hatálya alá tartozik.

A benyújtott dokumentáció alapján, a vasútvonal üzemelése során, a becsült távlati forgalom esetén (2035.), a környezeti hatástanulmányi dokumentáció „4.2.1.6.3. Zajvédelmi javaslatok” című fejezetében és a „4.2.2.5. A létesítmény üzemelése és üzemeltetése során várható hatások” című fejezetében részletezett intézkedésekkel, a legközelebbi zajtól védendő épületeknél teljesülnek a zaj- és

rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében foglalt zajterhelési és 5. számú mellékletében foglalt rezgésterhelési határértékek.

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 3. § (3) bekezdése alapján „A 4. §-ban kijelölt környezetvédelmi hatóság (a továbbiakban: környezetvédelmi hatóság) a zajvédelmi követelmények ellenőrzése érdekében mérést, számítást, vizsgálatot végezhet vagy végeztethet, illetve mérés, számítás végzésére kötelezheti a zajforrás üzemeltetőjét.”

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 12. §-a szerint „A kivitelező a zaj- és rezgésvédelmi követelményeket az építőipari tevékenység ideje alatt köteles betartani.”

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 13. § (1) bekezdése alapján „A kivitelező felmentést kérhet a külön jogszabály szerinti zajterhelési határértékek betartása alól a környezetvédelmi hatóságtól

a) egyes építési időszakokra, ha a kibocsátási határérték-kérelem szerint a zajkibocsátás műszaki vagy munkaszervezési megoldással határértékre nem csökkenthető,

b) építkezés közben előforduló, előre nem tervezhető, határérték feletti zajterhelést okozó építőipari tevékenységre.”

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 13. § (2) bekezdése szerint „A kérelemben meg kell jelölni a határérték túllépés okát, a felmentéssel érintett időszak kezdő és végnapját, a zajcsökkentés érdekében tervezett intézkedéseket és azok várható eredményeit.”

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 13. § (3) bekezdése alapján „A környezetvédelmi hatóság a zajterhelési határérték alóli felmentésről szóló határozatában az építőipari tevékenység napi, heti időbeosztására és a munkavégzés teljesítményére vonatkozóan is előírhat korlátozást.”

Levegőtisztaság-védelem

Hatóságunk levegőtisztaság-védelmi szempontú előírásai a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Lvr.) 4. §, 26. § (1), (2), 28. § (2) bekezdéseiben foglaltakon alapulnak. Az Lvr. 4. §-a szerint „Tilos a légszennyezés, a diffúz forrás környezetvédelmi követelményeknek nem megfelelő működtetése miatt fellépő levegőterhelés, valamint a levegő lakosságot zavaró bűzzel való terhelése, továbbá a levegő olyan mértékű terhelése, amely légszennyezettséget okoz.”

Az Lvr. 26. § (1) bekezdése szerint „Diffúz forrás üzemeltetése során a levegővédelmi követelményeket érvényesíteni kell.”

Az Lvr. 26. § (2) bekezdése szerint „Diffúz forrás a lehető legkevesebb légszennyező anyag levegőbe juttatásával alakítható ki, működtethető és tartható fenn. A diffúz forrás működtetése, fenntartása során az üzemeltető a diffúz forrás környezete és az ingatlan rendszeres karbantartásáról és tisztántartásáról gondoskodik.”

Az Lvr. 28. § (2) bekezdése szerint „A közúti jármű üzemeltetője, a vasúti jármű üzemeltetője szállítás esetén a szállított anyag által okozott levegőterhelés megelőzéséről gondoskodni köteles.”

A levegőterheltségi szint mérésére vonatkozó előírás a levegővédelmi követelmények teljesülésének ellenőrzését hivatott szolgálni.

Földtani közeg védelem

A környezethasználat megszervezésének és végzésének módját a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 6. § (1) bekezdése tartalmazza.

A felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VI. 21.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdés b) pontja alapján a tevékenység csak a földtani közeg (B) szennyezettségi határértéknél kedvezőbb állapotának lehetőség szerinti megőrzésével végezhető. A földtani közegre vonatkozó (B) szennyezettségi határértéket a 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. és 3. számú melléklete számszerűsíti.

A műszaki védelem kialakítását a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VI. 21.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdés a) pontja alapján írtuk elő.

A talaj szerkezetének védelme érdekében az út csúszásmentesítéséhez környezetbarát anyagokat kell használni.

Az üzemi kárelhárítási tervre vonatkozó jogszabályi követelményeket a környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet rögzíti.

A környeztkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet 6. § (4) bekezdés alapján – *A környezetvédelmi hatóság vagy a vízvédelmi hatóság határozata alapján a 2. számú melléklet szerinti tevékenység végzőjén kívül üzemi tervet az a polgári perrendtartásról szóló törvény szerinti gazdálkodó szervezet (a továbbiakban: gazdálkodó szervezet) is köteles készíteni, amely által alkalmazott, a környezetet veszélyeztető technológia ezt indokolja* – a környezetvédelmi hatóság üzemi kárelhárítási terv benyújtására kötelezi az engedélyest, melyet a 7. § és az 1. számú melléklet szerinti tartalmi követelményeknek megfelelően kell benyújtani a környezetvédelmi hatóság részére. A beruházás volumene és a környezeti hatásvizsgálati dokumentációban bemutatott környezeti hatások indokolják a környezeti elemek védelme érdekében előírt üzemi kárelhárítási terv benyújtását.

Táj- és természetvédelem

A rendelkező részben tett előírások jogszabályi alapjai (Tvt. alapján):

- 5. § (1) bekezdés szerint minden természetes és jogi személy, valamint más szervezet kötelessége a természeti értékek és területek védelme. Ennek érdekében a tőlük elvárható mértékben kötelesek közreműködni a veszélyhelyzetek és károsodások megelőzésében, a károk enyhítésében, következményeik megszüntetésében, a károsodás előtti állapot helyreállításában.
- 5. § (2) bekezdés szerint a természeti értékek és területek csak olyan mértékben igénybe vehetők, hasznosíthatók, hogy a működésük szempontjából alapvető természeti rendszerek és azok folyamatainak működőképessége fennmaradjon, továbbá a biológiai sokféleség fenntartható legyen.
- 5. § (3) bekezdés szerint a természet védelméhez fűződő érdekeket a nemzetgazdasági tervezés, szabályozás, továbbá a gazdasági, terület- és településfejlesztési, illetőleg rendezési döntések, valamint a hatósági intézkedések során figyelembe kell venni.
- 7. § (2) bekezdésének a) pontja szerint a táj jellege, a természeti értékek, az egyedi tájértékek és esztétikai adottságok megóvása érdekében gondoskodni kell az épületek, építmények, nyomvonalas létesítmények, berendezések külterületi elhelyezése során azoknak a természeti értékek, a mesterséges környezet funkcionális és esztétikai összehangolásával történő tájba illesztéséről.
- 7. § (2) bekezdésének d) pontja alapján a táj jellege, a természeti értékek, az egyedi tájértékek és esztétikai adottságok megóvása érdekében művelési ág változtatás, más célú hasznosítás csak a táj jellegének, szerkezetének, a történelmileg kialakult természetkímélő használat által meghatározott adottságoknak és a természeti értékeknek a figyelembevételével lehetséges.
- 8. § (1) bekezdés szerint a vadon élő szervezetek, továbbá ezek állományai, életközösségei megőrzését élőhelyük védelmével együtt kell biztosítani.
- 16. § (1) A mező-, erdő-, nád-, hal-, vadgazdálkodás (a továbbiakban: gazdálkodás) során biztosítani kell a fenntartható használatot, ami magában foglalja a tartamosságot, a természetkímélő módszerek alkalmazását és a biológiai sokféleség védelmét.
- 16. § (2) A gazdálkodást a talajfelszín, a felszíni és felszín alatti formakincs, a természetes élővilág maradandó károsodása, a védett élő szervezetek, életközösségek tömeges pusztulása, biológiai sokféleségük számottevő csökkenése nélkül kell végezni.
- 17. § (1) A 8. § (1) bekezdés rendelkezéseinek megfelelően a vadon élő szervezetek élőhelyeinek, azok biológiai sokféleségének megóvása érdekében minden tevékenységet a természeti értékek és területek kíméletével kell végezni.
- 17. § (2) A természeti területek hasznosítása során figyelemmel kell lenni az élőhely típusára, jellemző vadon élő szervezetek fajgazdagságára, a biológiai sokféleség fenntartására.
- 31. § szerint tilos a védett természeti terület állapotát (állagát) és jellegét a természetvédelmi célokkal ellentétesen megváltoztatni.
- 35. § (1) bekezdés a) pontja szerint védett természeti területen a 7. § (2) bekezdésében foglaltakon túl tilos olyan épületet, építményt, nyomvonalas létesítményt, berendezést létesíteni vagy üzembe helyezni, amely annak jellegét és állapotát veszélyezteteti, károsítja, vagy ott a tájképi egységet megbontja.
- 35. § (1) bekezdés b) pontja szerint védett természeti területen a 7. § (2) bekezdésében foglaltakon túl gondoskodni kell a vadon élő szervezetek, életközösségeik, a biológiai sokféleség fennmaradásához szükséges természeti feltételek, így többek között a talajviszonyok, vízháztartás megőrzéséről.

- 37. § (2) bekezdése szerint védett természeti területen vagy annak meghatározott részén a közlekedést és a tartózkodást, az (1) bekezdésben foglalt kivétellel - ha a védelem érdekei szükségessé teszik - a természetvédelmi hatóság korlátozhatja, illetve megtilthatja.
- 40. § (2) bekezdés szerint fokozottan védett természeti területen csak természetvédelmi kezelés, a 38. § (1) bekezdése alapján engedélyezett tevékenység, továbbá - a lehetőséghez képest - a természetvédelmi hatósággal egyeztetett közvetlen élet- és vagyónvédelmi beavatkozás végezhető.
- 42. § (1) bekezdés szerint tilos a védett növényfajok egyedeinek veszélyeztetése, engedély nélküli elpusztítása, károsítása, élőhelyeinek veszélyeztetése, károsítása.
- 42. § (2) bekezdése alapján gondoskodni kell a védett növény- és állatfajok, társulások fennmaradásához szükséges természeti feltételek, így többek között a talajviszonyok, vízháztartás megőrzéséről.
- 43. §. (1) bekezdése szerint tilos a védett állatfajok egyedének zavarása, károsítása, kínzása, elpusztítása, szaporodásának és más élettevékenységének veszélyeztetése, lakó-, élő-, táplálkozó-, költő-, pihenő- vagy búvóhelyeinek lerombolása, károsítása.

Az Nkr. 8. § (2) bekezdése szerint a védett természeti területnek nem minősülő Natura 2000 területen tilos engedély nélkül vagy az engedélytől eltérő módon olyan tevékenységet folytatni, illetve olyan beruházást végezni, amely - a 4. § (1) bekezdésére figyelemmel - a terület védelmi céljainak a megvalósítását akadályozza.

A természetvédelmi hatóság a természetvédelmi kezelő szerv illetékes természetvédelmi kezelővel való előzetes egyeztetéseket a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 37. § *aa)* pontjában megfogalmazottak figyelembe vételével írta elő.

A beszerzendő természetvédelmi engedélyek:

A Tvt. 21. § (1) bekezdésének a) pontja szerint **természeti területen a természetvédelmi hatóság engedélye szükséges a gyep és nádas művelési ág megváltoztatásához.**

A Tvt. 38. § (1) bekezdése szerint védett természeti területen a természetvédelmi hatóság engedélye szükséges különösen:

- a) **kutatás, gyűjtés, kísérlet végzéséhez**, kivéve, ha a kutatást országos jelentőségű védett természeti területen az igazgatóság végzi;
- b) **a gyep feltöréséhez**, felújításához, felülvetéséhez, öntözéséhez, legeltetéshez, kaszáláshoz;
- c) **a terület helyreállításához, jellegének, használatának megváltoztatásához;**
- d) **termőföldnek nem minősülő földterület rendeltetésének, termőföld művelési ágának a megváltoztatásához;**
- e) **az erdőről és az erdő védelméről szóló törvény hatálya alá nem tartozó fa, facsoport, fasor, fás legelőn lévő fa kivágásához, telepítéséhez;**

A Tvt. 40. § (1) bekezdése szerint **fokozottan védett természeti területre történő belépéshez - a jelzett turistautak és tanösvények kivételével - a természetvédelmi hatóságnak az igazgatóság szakértői véleményének figyelembevételével kiadott engedélye szükséges.** A külön jogszabályok alapján erre feljogosított személyek - feladatuk ellátásához szükséges mértékben - engedély nélkül beléphetnek.

Az Nkr. 9. § (2) bekezdése szerint a védett természeti területnek nem minősülő Natura 2000 területen a természetvédelmi hatóság engedélye szükséges:

- a) **a gyep feltöréséhez**, felülvetéséhez, faültetvénné alakításához;
- b) **a terület helyreállításához;**
- c) **az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló törvény, valamint a fás szárú energetikai ültetvényekről szóló kormányrendelet hatálya alá nem tartozó fa, facsoport, fás legelőn lévő fa telepítéséhez, kivágásához**, kivéve a csatorna medrében, az

üzemi vízszintnél a nedvesített keresztaszvélényben lévő fa, facsoport mederfenntartási céllal történő kivágását;

- A Tvt. 42. § (3) bekezdése szerint a természetvédelmi hatóság engedélye szükséges védett növényfaj:
- a) **egyedének**, virágának, termésének vagy **szaporításra alkalmas szervének gyűjtéséhez**;
 - b) **egyedének birtokban tartásához**, adásvételéhez, cseréjéhez, kertekbe, botanikus kertekbe történő telepítéséhez;
 - e) **egyedének betelepítéséhez, visszatelepítéséhez**, természetbe vonásához;

- A Tvt. 43. § (2) bekezdése szerint a természetvédelmi hatóság engedélye szükséges védett állatfaj:
- b) **egyedinek gyűjtéséhez**, befogásához, elejtéséhez, **birtokban tartásához**, idomításához;
 - j) **egyede visszatelepítéséhez**, betelepítéséhez.

Az előírásokat a védett természeti és/vagy Natura 2000 területek, valamint a védett, fokozottan védett, jelölő élővilág megőrzése érdekében tette hatóságunk a fenti jogszabályi háttér alapján.

A fentieknek megfelelően hatóságunk bevonva az eljárásba a szakhatóságokat, szakkérdés vizsgálatában érintett hatóságokat, ügyfélnek minősülő szervezeteket is, részletesen megvizsgálta a tervezett tevékenység engedélyezhetőségét, illetve a rendelkező részben a szükséges előírásokat megtette, különös tekintettel azon intézkedéseket, melyek a jelentős kedvezőtlen környezeti hatások elkerülésére, megelőzésére vagy csökkentésére, és - ha lehetséges - kiegyenlítésére vonatkoznak és eszerint hozta meg az eljárást lezáró döntését.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 11/B. §-a értelmében a környezetvédelmi hatóság a tevékenység engedélynek megfelelő megvalósítását, illetve a környezetre gyakorolt jelentős kedvezőtlen hatások elkerülése, megelőzése, csökkentése vagy kiegyenlítése érdekében szükséges intézkedések végrehajtását - az e rendeletben, valamint az egyes környezeti elemekre és tényezőkre vonatkozó szabályozásban foglalt előírások szerint, szükség szerint hatósági ellenőrzéssel - figyelemmel kíséri.

*

A határozatot a fent hivatkozottakra tekintettel, a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése és az 1995. évi LIII. törvény 71. § (1) bekezdés b) pontja alapján hoztam meg.

A környezetvédelmi engedély a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (4) bekezdés a) pontja szerint tartalmazza azokat az előírásokat, amelyek a jelentős kedvezőtlen környezeti hatások elkerülésére, csökkentésére - és ha lehetséges - megszüntetésére vonatkoznak, továbbá a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (4) bekezdés b) pont ba), bc) alpontjaiban, a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (4a), (4b) bekezdéseiben, valamint a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 5. § (2) bekezdés c) pont cb) és cc) alpontjában foglaltakat.

Döntés formáját az Ákr. 80. § (1) bekezdése és 81. § (4) bekezdése, tartalmi elmeit a 81. § (1) bekezdése és a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet határozza meg.

Az engedély érvényességi idejét a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdés a) pontja és a (2) bekezdés alapján határoztam meg, figyelembe véve a tevékenység végzésének tervezett időtartamát.

Tekintettel arra, hogy a környezetvédelmi engedély érvényességi idejét, a fent hivatkozottak alapján határozatlan időtartamban állapította meg a környezetvédelmi hatóság, így az engedély érvényességi idejének lejáratára vonatkozó, 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 11. § (3) bekezdés szerinti környezetvédelmi felülvizsgálatot nem írta elő jelen döntésében.

Felhívom a figyelmet az alábbiakra:

A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és

egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény (a továbbiakban: 2006. évi LIII. törvény) 6/F. §-a értelmében a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 72. §-ától eltérően a környezetvédelmi hatóság a környezetvédelmi engedélyt akkor vonja vissza, ha

a) a véglegessé válástól számított tíz éven belül a közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósítását vagy az ahhoz szükséges építési előkészítési munkákat nem kezdték meg,

b) a jogosult nyilatkozik arról, hogy a környezetvédelmi engedéllyel nem kíván élni, vagy

c) az engedélyezéskor fennálló feltételek lényegesen megváltoztak.

A 2006. évi LIII. törvény 13. §-a szerint a törvénynek a *nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházások megvalósításának gyorsításával összefüggésben egyes törvények módosításáról szóló 2015. évi LXXIX. törvénnyel* (a továbbiakban: Módtv.) megállapított 6/F. §-át azokra a környezetvédelmi engedélyekre kell alkalmazni, amelyeket a Kormány által a Módtv. hatálybalépését követően nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű infrastruktúra-beruházással összefüggő ügynek minősített ügyekben adtak ki.

A kérelmező teljes személyes költség-, illeték- és igazgatási szolgáltatási díjmentessége a tárgyi eljárásban a 2020. évi XXIX. törvény 4. § (1) bekezdésén alapul.

A döntés elleni jogorvoslat lehetőségéről az Ákr. 112. §-a és 114. § (1) bekezdése rendelkezik.

A fellebbezés kizárása az Ákr. 116. § (1) bekezdésében foglaltakon alapul, tekintettel arra, hogy a fellebbezést jelen döntés ellen törvény nem teszi lehetővé.

Az eljárás során megkeresett szakhatóságok állásfoglalásait az Ákr. 81. § (1) bekezdése alapján foglaltam a határozatba. Az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján a szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

A keresetlevél benyújtásának idejéről és helyéről a *közigazgatási perrendtartásról szóló 2017. évi I. törvény* (a továbbiakban: Kp.) 39. § (1) bekezdése, benyújtásának módjáról a Kp. 28. § (1)-(2) bekezdése és a *nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény* (a továbbiakban: 2006. évi LIII. törvény) 7. § (3) bekezdése rendelkezik.

Az elektronikus kapcsolattartásra vonatkozóan a Kp. 29. § (1) bekezdésére, a *polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény* XLVI. fejezetére, valamint az *elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól szóló 2015. évi CCXXII. törvény* 8-10. §-ára figyelemmel adtam tájékoztatást.

A keresetlevél benyújtásának halasztó hatályát a Kp. 39. § (6) bekezdése zárja ki.

A Szegedi Törvényszék hatáskörét a Kp. 12. § (1) bekezdése, illetékességét a Kp. 13. § (1) bekezdése és a *biróságok elnevezéséről, székhelyéről és illetékességi területének meghatározásáról szóló 2010. évi CLXXXIV. törvény* 4. melléklet 7. pontja alapján állapítottam meg.

A tárgyalás tartása iránti kérelem előterjesztéséről a Kp. 77. § (1)-(2) bekezdései alapján adtam tájékoztatást.

A perben a kötelező jogi képviselőt a *nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény* 7. § (1) bekezdése írja elő.

A környezetvédelmi engedély előírásaitól eltérően folytatott tevékenység jogkövetkezményeit a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26. § (4) bekezdése határozza meg.

Hivatalunk jelen határozat teljes szövegét az 1995. évi LIII. törvény 71. § (3) bekezdése és a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (3) bekezdése értelmében – annak véglegessé válására tekintet nélkül – közhírré teszi.

Az Ákr. 85. § (5) bekezdés a) pontja értelmében, ha törvény vagy kormányrendelet másként nem rendelkezik, a döntés közlésének napja az a nap, amelyen azt írásban vagy szóban közzétették.

A 2006. évi LIII. törvény 2. § (1) bekezdése szerint az eljáró hatóság az általa hozott döntéseket hirdetményi úton kézbesíti, így hatóságunk ezen döntését – külön levéllel – megküldi az eljárásban érintett települések jegyzőinek, akik gondoskodnak annak közzétételéről.

A 2006. évi LIII. törvény 2. § (1)-(2) bekezdése szerint az eljáró hatóság az általa hozott döntéseket hirdetményi úton kézbesíti.

Jelen döntést a 2006 évi LIII. törvény 2. § (2) bekezdésére tekintettel az eljárásba ügyfélként bejelentkezett természetes személyek részére az általuk választott kapcsolattartási formának megfelelően közvetlenül is megküldöm.

A határozatot az Ákr. 85. § (1) bekezdése alapján az ügyben megkeresett szakhatóságok, továbbá *a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. Korm. rendelet 28. § (4) bekezdése* alapján az illetékes megyei katasztrófavédelmi igazgatóság, valamint a megkeresett hatóságok részére is megküldöm.

A döntés közlésének napja a hirdetmény kifüggesztését követő 5. nap.

A környezetvédelmi hatóság honlapján való közzététel napja: 2021. május 14.

A döntést az ügyfél vagy képviselője a környezetvédelmi hatóságnál átveheti.

A döntés véglegessé válásáról az Ákr. 82. § (1) bekezdése és a 2006. évi LIII. törvény 2. § (2) bekezdése alapján adtam tájékoztatást.

A környezetvédelmi hatóság hatáskörét a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 7. § (1) bekezdése, illetékességét *a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 8/A. § (1) bekezdése* állapítja meg, a 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet 3. melléklet 3. pontjára tekintettel, kijelölés alapján járt el.

Kecskemét, 2021. május 14.

Kovács Ernő

kormány megbízott nevében és megbízásából:

Csókási Anita
főosztályvezető

Kapják: külön ügyintézői utasítás szerint