



PEST MEGYEI  
KORMÁNYHIVATAL

Bélyegző PMKH  
Digitálisan  
aláírta:  
Bélyegző PMKH  
Dátum:  
2022.05.18  
15:12:46 +02'00'

Ügyiratszám: PE-06/KTF/05508-57/2022.

Ügyintéző: Petruska Fanni

Jánoska-Orbán Hajnalka

Németh Orsolya

Zsille Ákosné

Berényi Zsombor

Dicső Eszter

Tóthné Temesvári Anikó

Scheiber Róbert

Nagy Tamás

Telefon: (06-1) 478-44-00

Tárgy: Az Új Duna-híd és a Ráckevei-Soroksári Duna-ág feletti híd, valamint kapcsolódó úthálózat I. szakaszának (Budapest XI. kerület, Fehérvári út – Budapest IX. kerület, Gubacsi út között) létesítésére vonatkozó környezetvédelmi engedély

Mellékletek:

1. számú melléklet: Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala által érkezett észrevétel és annak beruházó általi megválaszolása

2. számú melléklet: Kiserdő Egyesület által érkezett észrevétel és annak beruházó általi megválaszolása

HATÁROZAT

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45., Cg.: 01-10-044180; a továbbiakban: Környezethasználó) meghatalmazásából eljáró FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt. (1024 Budapest, Lövház u. 37., Cg.: 01-10-045561), az UNITEF-83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12., Cg.: 01-10-043022) és az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka u. 7-13., Cg.: 01-09-077020; a továbbiakban együttesen: Meghatalmazott) által benyújtott környezeti hatásvizsgálati eljárásra vonatkozó kérelem és dokumentáció (a továbbiakban: Dokumentáció), valamint 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 lefolytatott környezeti hatásvizsgálati eljárás alapján az Új Duna-híd és a Ráckevei-Soroksári Duna-ág feletti híd, valamint kapcsolódó úthálózat I. szakaszának (Budapest XI. kerület, Fehérvári út – Budapest IX. kerület, Gubacsi út között) létesítésére

környezetvédelmi engedélyt

adok a rendelkező részben foglaltak megtartásának kötelezettsége mellett.

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

Felhívom a figyelmet, hogy a kizáró okot a kivitelezési tevékenység megkezdéséig meg kell szüntetni.

I.  
**ALAPADATOK**

**1. Környezethasználó adatai:**

Neve: NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.  
Székhelye: 1134 Budapest, Váci út 45.  
Cégjegyzékszáma: 01-10-044180  
KÜJ: 100 365 768

**2. A létesítmény helye:**

Budapest XI. kerület 3091/4, 3170/69, 3823/5-6, 3830/2-4, 3825/6, 3812, 3995/3-4, 3993/30-31, 3993/33, 3993/22, 3993/3-4, 4004/2, 4008/1-2, 4009, 4011/4, 4016, 3170/62, 3794/1, 3825/4, 3826/4, 3826/2, 3996, 3994, 4003, 4010, 23813/1 hrsz.-ú ingatlanok.

Budapest XXI. kerület 210005/1-2, 210007/6-7, 210021, 210018, 210020/2, 210017, 210013-210015, 210012/3, 210012/20, 210012/23, 210012/7, 209972, 209975, 209978, 209979, 209988, 209973, 210020/1, 209983-209987, 209980-209982, 209998, 209995, 209958 hrsz.-ú ingatlanok.

Budapest IX. kerület 38200/4, 38200/2, 38207/6, 38207/9, 38200/3, 38226/19, 38226/4, 38226/20, 38197, 38086/18, 38086/22-24, 38086/26-28, 38086/191, 38207/7, 38207/10, 38220/2, 38208, 38198/1, 38199/2, 38228, 38093 hrsz.-ú ingatlanok.

A létesítmény KTJ száma: 102 990 338

**3. A létesítmény ismertetése:**

A teljes beruházást két szakaszban kívánják lefolytatni:

**I. szakasz: Fehérvári úti csomóponttól a Gubacsi úti csomópont térségéig tart.**

**II. szakasz: Illatos út irányába vezető, Ráckevei-Soroksári Duna-ág feletti hídhoz kapcsolódó közúti csomópont rendszertől az Üllői útig tart.**

**Tárgyi környezeti hatásvizsgálati eljárás a Budapest XI. kerület, Fehérvári úti csomópont és a Budapest IX. kerület, Gubacsi úti csomópont közötti szakaszra vonatkozik.**

A tervezett út (I. szakasz) teljes hossza kb. 4,39 km.

A létesítmény az alábbi projektelemeket tartalmazza:

- 2x2 sávós közút
- 2x1 tömegközlekedési sáv (busszal járható villamos pálya) megállókkal
- Irányhelyes kerékpárút
- Kétoldali gyalogos járda



#### Forgalmi csomópontok

A tervezési szakaszon az alábbi csomópontok épülnek át:

- Fehérvári úti csomópont
- Kondorfa utcai csomópont
- Szerémi úti csomópont
- Budafoki úti csomópont

Új csomópont építése szükséges:

- Weiss Manfréd útnál
- Gubacsi útnál

#### Hidak:

- Új Duna-híd
- Ráckevei-Soroksári Duna-ág feletti híd

A tervezési szakasz a Fehérvári úti csomópont átépítésével kezdődik. A csomópontban helyet kell biztosítani a későbbiekben megtervezésre kerülő villamos pálya a Fehérvári útra mindkét irányban történő kapcsolódási lehetőségének. A Fehérvári úttól a Budafoki útig jelenleg 2x2 sávossal kiépítéssel üzemel az út. A Fehérvári út – Galvani utca megfelelő kapacitással rendelkező jelzőlámpás csomópontjának kialakítása miatt szükséges az Andor utca meglévő állapotán is módosítani, ezért a tervezési szakasz elején a Fehérvári úti csomópont előtt, az Albert utca és Andor utca keresztezésénél lett meghatározva, kezdőszelvénye -0+070 km. Ezen a szakaszon az északi oldalon +1 sáv épül. A következő csomópont átépítése a Kondorfa utcánál történik. Itt lehetőség van a Kondorfa utcából történő minden irányú kihajtásra, és a Galvani útról történő behajtásra. Az északi oldalon új utca nyitására kerül sor. Innen a balra nagyívben történő behajtás, illetve kihajtás nem megengedett.

A Szerémi útnál is szintbeni csomópont épül. A Fehérvári út felől érkezők 2 sávban kanyarodhatnak a Rákóczi-híd irányába. Az Új Duna-híd felől érkezők déli irányú kanyarodására is 2 forgalmi sáv áll rendelkezésre. Ugyanakkor a Szerémi út mindkét irányánál a balra kanyarodás nincs megengedve.

Budai oldalon a következő csomópont a Budafoki útnál van. A Budafoki út északi és déli irányából 2-2 sáv vezet fel az Új Duna-hídra. Ugyanakkor a Galvani útról a Budafoki útra egyik irányból sem lehet nagyívben kanyarodni.

Az Új Duna-híd után a Csepel-szigeten egy csomópont kerül kialakításra a Weiss Manfréd útnál. A tervezett út a HÉV vonalat külön szinten keresztezi, a közúti csomóponti rendszer viszont szintbeni. A csomópont előtt és után alcsomópontok épülnek, az egyik a Szabadkikötő és a Logisztikai Központok, a másik a déli oldali fejlesztési terület kapcsolatát biztosítja.

A Ráckevei-Soroksári Duna-ág feletti átívelő híd jelen tervezés feladatát képezi. Kialakítása és a hossza olyan, hogy a Csepel-szigeten átjárást biztosít a pálya által kettévágott északi és déli területek között, biztosítja a zöldfelületek folytonosságát. A hídról 2 db kerékpáros rámpa vezet le, és kapcsolódik a szintén tervezés alatt lévő Eurovelo 6 kerékpárúthoz.

A híd a Ráckevei-Soroksári Duna-ág keresztezésén kívül külön szintben keresztezi a MÁV és HÉV vonalakat, valamint a Soroksári utat. A szakasz végcsomópontja a Gubacsi úton, az Illatos úton és Timót utcán keresztül kapcsolódik a Soroksári úthoz.

#### Új Duna-híd – Galvani utcát a Csepel-szigettel összekötő híd szerkezete

Az ötnyílású híd két aszimmetrikus geometriájú, hátradöntött pilonból, egy 246 m támaszközü és hajóút feletti medernyílásból, két 111,00 m támaszközü szélső nyílásból és két 29,25 m támaszközü



parti nyílásból álló ferdekábeles híd lesz. A híd hossz tengelye 73°-ot zár be a Duna sodorvonalának tengelyével, így a híd ferde kialakítású, bal ferdeségű. A szerkezet teljes hossza összesen 529,00 m. A medernyílásban befüggesztett merevítőtartót 14-14 db, két síkban szimmetrikusan és híd tengelyre merőlegesen elhelyezett, módosított „legyezős” geometriájú ferdekábelek tartják. A pilonszarak változó keresztmetszetű zárt, acél szekrénytartókból állnak markáns, jellegzetes töréssel a ferdekábelek felső bekötési pontjai alatt.

#### Ráckevei-Soroksári Duna-ág felett átívelő híd szerkezete

A híd három, egymástól dilatációs szerkezetekkel elválasztott felszerkezettel rendelkezik, amelyek statikai váza a növekvő szelvényezés irányában: folytatólagos négytámaszú gerendahíd, kéttámaszú vonórudas ívhíd, folytatólagos négytámaszú gerendahíd.

Mindhárom felszerkezet két, egymástól 20 m-re elhelyezkedő (a pályalemez vonalában, a belső oldalak között mérve) acél szekrény keresztmetszetű szélső főtartóból, a közöttük futó, általában 6 m-enként kiosztott acélszerkezetű keresztartókból és a híd tengelyben elhelyezkedő, a keresztartókra támasztott, nyitott keresztmetszetű, öszvérszerkezetű középső főtartóból áll. A mederhíd két, egymással ~150 m hosszon összekötött, egymás felé dőlő, acél szekrény keresztmetszetű ívtartóval rendelkezik és a 6 m-es kiosztású, oldalirányból nézve függőleges tengelyű függesztő-kábelekkel csatlakozik a pályaszerkezet keresztartóihoz.

A híd felszerkezetének kialakítása a szélsőperonos elrendezéshez illeszkedik, így a pesti parti híd felsíccelésének lefedésével jönnek létre a villamos peronok.

A hídfőcsomópontnak városias megjelenést biztosít, hogy a Galvani úthálózat és a Soroksári út között a kapcsolatot a meglévő úthálózaton (Gubacsi út, Illatos út, Timót utca) keresztül történik.

A Gubacsi út – Illatos út és a Gubacsi út – Timót utca csomópontokban a meghatározó forgalmi irány megváltozik, a Galvani út felől/felé közlekedő forgalmi réteg volumenén meghaladja az észak – déli irányba közlekedő Gubacsi út forgalmának nagyságát, így a csomópontokban az elsőbbségi viszonyok módosítása szükséges és kanyarodó főút forgalmi rend kialakítása szükséges.

A csomópontokban a korábbi változathoz képest megnövekedett közúti forgalom és villamos forgalom kiszolgálása csak azzal a feltétellel lehetséges, hogy az érintett csomópontok (Gubacsi út – Illatos út, Gubacsi út – Galvani út) kétfázisú csomópontként kerülnek kialakításra.

A Gubacsi úton haladó villamos a tervezett szakaszon a közúttól elkülönített pályán halad. Az Illatos útnál lévő megálló áthelyezésre kerül a Galvani úttól délre, ezzel párhuzamosan a Timót utca megálló megszüntetésre kerülne.

Az út mindkét oldalán kétirányú kerékpárút kerül kialakításra. Ezek az Illatos út és a Timót utca mentén kapcsolatot biztosítanak a Soroksári út meglévő kerékpáros infrastruktúrájához, a Gubacsi úton történő átvezetés segítségével pedig csatlakozik az Illatos út mentén tervezett kerékpáros infrastruktúrához.

#### **4. A létesítmény hatásterülete**

##### **Zaj- és rezgésvédelmi hatásterület:**

##### A létesítmény közvetlen zajvédelmi hatásterülete:

A közvetlen hatásterület kiterjedése a nyomvonal mellett kb. 0 és 300 méter közötti területet érinti.

A hatásterületen található védendő épületek:

- Fehérvári út, 3823/5 Vegyes terület
- Galvani út, 3825/6 Gazdasági terület



- Budafoki út, 4008/2 Különleges szennyvízkezelési terület (nem védendő terület)
- Illatos út, 38191/2 Vegyes terület
- Gubacsi út, 38191/9 Vegyes terület
- Andor utca, 3170/91 Nagyvárosias lakóterület
- Andor utca, 3170/90 Nagyvárosias lakóterület
- Albert utca, 3170/61 Nagyvárosias lakóterület

#### A létesítmény közvetett zajvédelmi hatásterülete:

A forgalmi vizsgálat alapján a tárgyi tervezett létesítmény forgalomba helyezése kapcsán a forgalmi változást elsősorban a Budapest déli részein lehet tapasztalni. Többek között az alábbi kapcsolódó útvonalakon a projekt megvalósulása várhatóan forgalom növekményt okoz: Weiss Manfréd út projektől déli szakasza, Szerémi út D-re eső része, Illatos út, Napfény utca, Ecseri út, Bihari utca. Ugyanakkor a kapcsolódó úthálózaton csökkenő forgalmi és zajemissziós változások várhatóak többek között Budapest hídjain (Rákóczi-, Petőfi-, Szabadság-, Erzsébet híd), a Duna mentén a pesti rakparton, a Soroksári úton, az Üllői úton, a Kőbányai úton, a Budafoki úton, a Gubacsi hídon. A forgalmi vizsgálat alapján **a tervezett létesítmény forgalomba helyezése további kapcsolódó, illetve meglévő úthálózat forgalmát csökkenti Budapest belvárosában, ezáltal a zajhelyzetet pozitívan befolyásolva.**

Összességében a közvetett hatásterületen, az érintett település lakott területei mentén – néhány kivételtől eltekintve – a zajhelyzet javulása várható.

#### Rezgéshatás

A Dokumentáció megállapítja, hogy a tervezett létesítmény üzemelése során nem okoz a védendő létesítményeknél határértéket megközelítő rezgésterhelést.

A Dokumentáció megállapítja, hogy az útépités során a szállításokból, illetve a vibrohenger működése során keletkezik az út 25 m-es környezetében érzékelhető rezgés.

Ez a rezgésterhelés-változás azonban – a nappali időszakban – nem jelent határérték feletti rezgést. Az irányértéket túllépő rezgésterhelés esetén is csak jellemzően a forráshoz ezen távolságon belüli, statikailag nem megfelelő állagú épületeknél lenne várható valamiféle károsodás (kedvezőtlen, talajfüggő terjedési és épületalapozási feltételek esetén).

Az építés alatti rezgésterhelés jelen esetben a jellemzően rendezett, statikailag is stabil épületeknek köszönhetően várhatóan nem jelent környezetvédelmi kockázatot. A védendő épületek térségében az építési munkálatok csak a nappali időszakban végezhetőek.

#### Levegővédelmi hatásterület:

Az Új Duna-híd építéséből (az alapozás felmenő szerkezetek során alkalmazott Cölöpöző gép, Beton mixer, Betonpumpa, Autódaru, Tehergépjármű, Kotró munkagépek) származó NO<sub>2</sub> és PM<sub>10</sub> terhelés az alapállapot figyelembevételével mellett a munkavégzés helyétől ~100 m-re koncentrálódik. A soroksári Duna-híd építése során a munkavégzés helyétől 100-300 m-re koncentrálódik NO<sub>2</sub> és PM<sub>10</sub> terhelés.

A Dokumentáció közvetlen hatásterületnek tekinti az új Galvani krt. mentén fekvő azon területeket, ahol a mértékadó üzemi állapotban és a kritikus meteorológiai körülmények között az NO<sub>2</sub> terhelésváltozás nagyobb, mint 10 µg/m<sup>3</sup>, a Galvani krt. közvetlen hatásterülete 20-70 m közötti.



## II. KÖRNYEZETVÉDELMI ELŐÍRÁSOK

### 1. Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

- 1.1. A tervezett útszakaszok esetében az aszfalt burkolatokra vonatkozóan a *zajkibocsátási határértékek megállapításának, valamint a zaj- és rezgés kibocsátás ellenőrzésének módjáról* szóló 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet] 5. számú melléklet 6. táblázata szerinti „B” érdességi kategóriával szemben a zaj csökkentése érdekében „A” érdességi kategória alkalmazását és hosszú távú fenntartását kell megvalósítani.
- 1.2. A településfejlesztési elképzeléseket a tervezett új főút mellett várható zajterhelés figyelembe vételével kell kialakítani. A távlati fejlesztési területek kialakításakor (ahol jelenleg még védendő létesítmény nincsen) a tervezett út zajterhelése által érintett területeken ne jelenjenek meg olyan funkciók, illetve övezeti besorolások, melyek műszakilag betarthatatlan zajvédelmi követelményeket támasztanak. A zajvédelmi szempontból védendő funkciót jelentő létesítményekre (pl. lakóházakra) vonatkozó építési engedélyeket a zajhatárérték teljesülésének távolságán belüli területekre ne adjanak ki, vagy rögzítsék az építési engedély feltételei között, hogy a védendő helyiségek épületen belüli tájolását a zajterhelés figyelembe vételével kell kialakítani.
- 1.3. Kezdeményezni kell 50 km/h maximális megengedett sebesség bevezetését az Albert utca - Szerémi út közötti szakaszon.
- 1.4. A későbbi tervfázisok során, de a forgalomba helyezést megelőzően a passzív akusztikai védelem (nyílászáró csere) szükségességének vizsgálatát (hrs.: 3170/61, 3170/90, 3170/91, 3823/5) el kell végezni.
- 1.5. Az építési tevékenység során az alábbi zajvédelmi előírásokat kell betartani:
  - Az organizációs terv és a kivitelezői géppark ismeretében el kell készíteni építés alatti, minden munkafázisra kiterjedő zaj- és rezgésvédelmi szakvéleményt, melyben igazolni kell a *környezeti zaj és rezgésterhelési határértékek megállapításáról* szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet [27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet] 2. számú mellékletében előírt határértékek teljesülését.
  - Az építés idejére a szállítási útvonalat úgy kell kijelölni, hogy az építési terület környezetében lévő védendő létesítményeket minél kisebb közlekedési zajterhelés érje. A szállítási útvonalat helyszínrajzon beazonosítható módon be kell jelölni.  
**Benyújtási határidő:** az építés engedély iránti kérelemnek az illetékes első fokú építésügyi hatósághoz történő benyújtásával egyidejűleg, a jelen engedély ügyiratszámára való hivatkozással a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (a továbbiakban: Környezetvédelmi Hatóság; természetvédelmi hatáskörben eljáró: Természetvédelmi Hatóság; hulladékgazdálkodási hatáskörben eljáró: Hulladékgazdálkodási Hatóság) részére kell benyújtani.
  - Éjszakai szállítás és munkavégzés a védendő épületek környezetében nem végezhető.
  - A kivitelezést a *környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól* szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet] 12. §-ban előírt követelmények érvényesítésével kell végezni.
  - A kivitelezés idején amennyiben zajterhelési határérték túllépés várható, zajvédelmi tervben kell kidolgozni, hogy az építkezés során a környezetben lévő zajtól védendő létesítmények védendő homlokzatait érő zajterhelési határérték feletti zaj milyen munkaszervezéssel, üzemelési idő korlátozásával, zajszegény gépek alkalmazásával



csökkenthető a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM 2. számú mellékletében előírt zajterhelési határértékekre.

- A túllépéssel érintett munkafázisok csak véglegessé vált, a határérték alóli felmentést engedélyező határozat birtokában végezhető. Az építési tevékenység megkezdése előtt a zajterhelési határértékek alóli felmentést a Környezetvédelmi Hatóságnál a generálkivitelező kezdeményezheti a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 13. § (2) bekezdése szerinti tartalommal elkészített kérelem benyújtásával. A kérelmet a Környezetvédelmi Hatóságra a jelen engedély ügyiratszámának meghivatkozásával kell benyújtani.
- Az építkezés minden jelentős zajkibocsátással járó munkafázisa alatt (útépítése, híd műtárgy építése, bontás stb.) a generálkivitelező köteles zajméréseket végezni/végeztetni a munkaterülethez legközelebb eső védendő lakóépületek homlokzatai előtt 2 m-re. A mérésről készült vizsgálati jegyzőkönyvet jelen engedély ügyiratszámának meghivatkozásával a zajmérést követő 30 napon belül be kell nyújtani Környezetvédelmi Hatóság részére.

1.6. Az alábbi monitoring pontban kell **alapállapotban** és a beruházás **megvalósulását követően** zajméréseket végezni:

- Budapest XI. kerület, Andor utca 1. (3170/90 hrsz.)

**Az alapállapot mérés benyújtási határideje:** a kiviteli munkálatok megkezdése előtt.

1.7. Az 1.6. pontban rögzített monitoring pontban **a zajvédelmi követelmények teljesülését üzemszerű működés közben végzett zajmérések alapján készült szakvéleményben kell bizonyítani.**

A zajméréseket a 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet 6. számú melléklet szerint kell elvégezni és dokumentálni. A szakvéleményt jelen engedély ügyiratszámának meghivatkozásával a Környezetvédelmi Hatóság részére be kell nyújtani.

**Határidő a szakvélemény beadására** a zajmérést követő 30 nap.

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

- 2.1. A tervezett vízépitési tevékenység nem veszélyeztetheti vagy károsíthatja az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területeket (a továbbiakban: Natura 2000 terület), az ott található közösségi jelentőségű és kiemelt közösségi jelentőségű fajokat.
- 2.2. A Dokumentáció és a Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció szerint érintett 0,05 hektár területen kívül további Natura 2000 területet igénybe venni nem lehet.
- 2.3. Felvonulási útvonalak, deponálási területek, munkagépek tárolása, parkolás céljából igénybevett területeket Natura 2000 területen kijelölni nem lehet.
- 2.4. A munkavégzéshez szükséges járműveket és eszközöket olyan műszaki állapotban kell tartani, hogy elkerülhető legyen a műszaki meghibásodás és az abból eredő olajszivárgás. Ha mégis olajszivárgás vagy más szennyezés történne, akkor a Környezethasználó köteles saját költségére haladéktalanul eltávolítani a szennyezést és a szennyezett talajt, valamint köteles a szennyeződés tényét a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság (a továbbiakban: DINPI) részére haladéktalanul bejelenteni.
- 2.5. A védett természeti területek és közösségi jelentőségű területek állapotát veszélyeztető műszaki javítások a Natura 2000 területeken nem végezhetőek.
- 2.6. A tervezett vízépitési tevékenység nem veszélyeztetheti vagy károsíthatja védett és fokozottan védett természeti értékeket.



- 2.7. A tervezési területen előforduló védett hód (*Castor fiber*) védelme érdekében a Környezetvédelmi Hatóság javasolja, hogy csak nappali munkavégzés legyen az építési tevékenység során.
- 2.8. **A Duna beruházással érintett jobb partján a vízépítési munkálatok rézsútépítési munkálatai során a kivitelezés időpontját augusztus 1. és október 31. között kell időzíteni a védett fali gyíkok (*Podarcis muralis*) szaporodási és vermelési időszakára kiemelt figyelemmel.**
- 2.9. **A védett kálmos (*Acores calamus*) növényfaj korábbi élőhelyeit a vegetációs időszakban, de még a beruházás megkezdése előtt felmérni szükséges, hogy a védett növényfaj egyedei nem telepedtek-e újra meg a területen. A védett növényfajok kutatásáról jegyzőkönyvet kell felvenni és be kell nyújtani a Természetvédelmi Hatóság részére.**
- 2.10. A tervezett vízépítési tevékenység során esetlegesen érintett védett kálmos (*Acores calamus*) növényegyedek áttelepítése csak a Természetvédelmi Hatóság természetvédelmi engedélye birtokában végezhető.
- 2.11. **Natura 2000 területet (Budapest XI. kerület 23813/1 és XXI. kerület 209998 hrsz.-ú ingatlanok) érintő fás szárú növény egyedek kivágása csak a természetvédelmi hatáskörben eljáró Természetvédelmi Hatóság véglegessé vált természetvédelmi engedélye birtokában végezhető. Az engedélykérelemhez be kell nyújtani a részletes fakivágási tervet, valamint a DINPI természetvédelmi kezelői véleményét.**
- 2.12. **A fakivágási, cserjeirtási és a part menti növényzetirtási munkálatok a tervezési területen előforduló védett madárfajok védelme érdekében csak fészkelési és utódnevelési időszakon kívül (március 1. előtt és szeptember 1. után), valamint azokon az idős faegyedeken, amelyeken odú, korhadás vagy ágtörés következtében keletkezett üreg található, a fakivágási munkálatok a denevérfajok telelési időszakának megkezdése előtt, augusztus 31. és október 31. között végezhető. Az ettől eltérő időpontban történő fakivágási és növényzetirtási tevékenység a védett természeti értékek természetvédelmi kezeléséért felelős DINPI szakfelügyeletével és iránymutatásai alapján történhet.**
- 2.13. **A vízparti növényzetirtási tevékenység, különösen a sással, gyékénnyel, náddal borított vízhatásnak kitett élőhelyek aratási és irtási munkálatai a tervezési területen előforduló védett és fokozottan védett madárfajok védelme érdekében csak fészkelési és utódnevelési időszakon kívül (március 1. előtt és szeptember 1. után) végezhető.**
- 2.14. A vízépítési tevékenység során a Duna menti puhafás állományú ligeterdőket, idős fákat tartalmazó fás szárú erdősávokat a lehető legnagyobb mértékben meg kell őrizni.
- 2.15. **A létesítmény tájba illesztése és a környezetrendezés során őshonos és termőhely honos fa- és cserjefajok telepítését kell alkalmazni a növénytelepítés, a takarófásítás és a sövénytelepítés esetén is. A növénytelepítési tervvel előzetesen egyeztetni szükséges a DINPI szakembereivel. A növénytelepítési tervet a kivitelezési munkálatok megkezdéséig be kell nyújtani a Természetvédelmi Hatóság részére.**
- 2.16. Az érintett terület tereprendezése során a homok- és földdeponiák, illetve a munkavégzéshez nyitott földárkok lehetőséget teremtenek költési időszakban (április 1. – augusztus 31. között) a védett partifecske (*Riparia riparia*) és a fokozottan védett gyurgyalag (*Merops apiaster*) megtelepedésének és a védett madárfajok számára potenciális fészkelő helyéül szolgálhat. Amennyiben a beruházással érintett területen a fent említett védett madárfajok egyedei fészkelésre megtelepednek, a fészkelés megállapításának tényét a természetvédelmi kezelésért felelős DINPI-nek és a Természetvédelmi Hatóságnak haladéktalanul be kell jelenteni.



- 2.17. Az érintett területen esetlegesen létrejövő fészkelő- és élőhelyeket (függőleges rézsűk, partfalak, homokfalak, depóniák) április 1-től és augusztus 31. napjáig – amennyiben a bármilyen munkálati tevékenység négy napnál tovább szünetelnek az adott területen – a partifecskék, gyurgyalagok megtelepedésének megelőzése érdekében le kell fedni.
- 2.18. Az esetlegesen megtelepedő fent említett védett madárfajok egyedei által lakott üregeket tartalmazó fészkelőhelyet (partfalat, rézsűt, depóniát) a költési időszakában (április 1. – augusztus 31. között) elbontani tilos.
- 2.19. A költési időszakban esetlegesen történő munkavégzések során a madarak zavartalanságát biztosítani kell, a fészkelés háborítatlanságának biztosításához a fészkelőhelyek körül megfelelő méretű védőzónát kell fenntartani.
- 2.20. Az inváziós és termőhely-idegen növényfajok megtelepedését és terjedését meg kell akadályozni, állományuk visszaszorításáról gondoskodni kell mechanikus védekezéssel, visszatelepülésüket meg kell akadályozni, ezért a földmozgatással érintett területeken a gyomosodást tisztító kaszálással kell visszaszorítani az első két évben legalább évi két alkalommal.
- 2.21. A vízépitési munkálatokhoz szükségessé váló esetleges fakivágási munkálatok befejeztével az esetlegesen megjelenő adventív özönnövényfajok [pl.: zöld juhar (*Acer negundo*), bálványfa (*Ailanthus altissima*), fehér akác (*Robinia pseudoacacia*), gyalogakác (*Amorpha fruticosa*), keskenylevelű ezüstfa (*Elaeagnus angustifolia*), nyugati osterfa (*Celtis occidentalis*), ürömlevelű parlagfű (*Ambrosia artemisiifolia*), aranyvessző fajok (*Solidago sp.*), selyemkóró (*Asclepias syriaca*) japán keserűfű (*Fallopia japonica*) és egyéb ártéri hibrid keserűfű fajok, pl. cseh óriáskeserűfű (*F. x bohemica*), valamint az észak-amerikai őszirózsafajok (*Aster lanceolatus* agg.; *Aster novi-belgii* agg.)] terjedését teljes mértékben vissza kell szorítani, visszatelepülésüket meg kell akadályozni.
- 2.22. A lágyszárú fajok és a fás szárú vékonyabb egyedek térhódítása ellen tisztító kaszálással kell védekezni legalább évi két alkalommal. A korábbi írtás után kihajtó fás szárú sarjak esetében levélen felszívódó gyomirtó alkalmazásával, csöppenésmentes kijuttatásával kell védekezni a Duna és ártere Natura 2000 terület fenntartási tervében szereplő E70 kezelési kódú előírások alapján.
- 2.23. A Duna folyamba és mellékágába szabad áramlást akadályozó tárgy és veszélyes anyag semmilyen körülmények között sem kerülhet.
- 2.24. A Duna folyamba és mellékágába csak szénhidrogénmentes csapadékvíz kerülhet bevezetésre.

### 3. Levegővédelmi szempontból:

- 3.1. Az építés alatt a munkaterületet úgy kell kialakítani, működtetni, fenntartani, hogy a lehető legkevesebb légszennyező anyag kerüljön a környezetbe.
- 3.2. Az anyagnyerő helyeket az építési területhez minél közelebb kell megválasztani.
- 3.3. A kivitelezés ideje alatt tilos az olyan mértékű levegőterhelés okozása, amely határérték túllépéseket eredményez.
- 3.4. A bontott és 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.
- 3.5. Rakodás során megfelelő intézkedés megtételével gondoskodni kell arról, hogy a mozgatott anyag levegőterhelést ne okozzon.
- 3.6. A szabadban végzett anyagtárolást úgy kell kialakítani, hogy abból a lehető legkevesebb légszennyezőanyag kerüljön a környezetbe.



- 3.7. Az építési területen és környezetében, valamint a beszállítási útvonalakon a szálló por képződését szükség szerint locsolással kell minimális mértékűre szorítani.
- 3.8. A megépített szakaszoknál - a kiporzás csökkentése céljából - minél hamarabb füvesíteni kell és növénytelepítést végezni.
- 3.9. Az üzemeltetés során az útszakasz rendszeres karbantartásáról és tisztántartásáról gondoskodni kell.

#### **4. Hulladékgazdálkodási szempontból:**

- 4.1. A hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény [a továbbiakban: Ht.] 4. §-ában foglaltaknak megfelelően a tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy az a környezetet a lehető legkisebb mértékben érintse, vagy a környezet terhelése és igénybevétele csökkenjen, ne okozzon környezetveszélyeztetést vagy környezetszennyezést, biztosítsa a hulladékképződés megelőzését, a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentését, a hulladék hasznosítását, továbbá környezetkímélő ártalmatlanítást.
- 4.2. A kivitelezési munkálatok és a kapcsolódó építési tevékenységek végzése során, az építési és bontási hulladékok kezelésének feltételeit meghatározó hatályos jogszabály előírásai szerint kell eljárni.
- 4.3. Tárgyi telephelyen hulladékkezelés, illetve hulladékhasznosítás csak a tevékenységre érvényes engedély birtokában végezhető.
- 4.4. A területre bármilyen hulladék beszállítása tilos.
- 4.5. Környezethasználó köteles a terület őrzéséről gondoskodni, az esetleges illegális hulladéklerakást megakadályozni.
- 4.6. A kivitelezés és az üzemeltetés során keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékokat azonosító kód szerint be kell sorolni a *hulladékjegyzékről* szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet [a továbbiakban: 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet] 2. számú melléklete szerint, és a környezet veszélyeztetését kizáró módon, a további kezelés, hasznosítás elősegítése érdekében szelektíven kell gyűjteni, a hulladékokat további kezelésre csak az adott típusú hulladékokra érvényes hulladékgazdálkodási vagy egységes környezethasználati engedéllyel rendelkező szervezetnek adható át, melyről a hulladék átadását megelőzően Környezethasználónak meg kell győződnie, továbbá a keletkező hulladékok kezelése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.
- 4.7. **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. (VIII. 27.) VM rendelet 2. számú melléklete szerint.
- 4.8. **Feltöltésnél, visszatöltésnél, illetve a tárgyi terület tájrendezésénél 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, mérési jegyzőkönyveket még az átvételt megelőzően ellenőrizni szükséges, továbbá meg kell őrizni, és ellenőrzéskor be kell tudni mutatni a Hulladékgazdálkodási Hatóság részére.**
- 4.9. A keletkező veszélyes hulladékok kezelésénél be kell tartani a *veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól* szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet] előírásait.



- 4.10. A Ht. 82. § (1) bekezdése alapján a kivitelezési munkálatok során keletkezett hulladékok megfelelő kezelését, elszállítását, hasznosítását, illetve ártalmatlanítását igazoló dokumentumokat (veszélyes hulladék esetén az „SZ”-jegyeket) be kell nyújtani a Hulladékgazdálkodási Hatóság részére.
- 4.11. A tárgyi területen keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékok gyűjtésére létesített gyűjtőhelyet az egyes hulladékgazdálkodási létesítmények kialakításának és üzemeltetésének szabályairól szóló 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendeletben [a továbbiakban: 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet] foglaltak szerint kell üzemeltetni. A hulladékok gyűjtőhelyét egyértelműen jelölni kell. A gyűjtőedényzeteket azonosító címkével kell ellátni, és folyamatosan gondoskodni kell arról, hogy a gyűjtőhelyen gyűjtött hulladékok mennyisége ne haladja meg a gyűjtőhely maximális kapacitását.
- 4.12. **Amennyiben létesítési vagy az üzemeltetési szakaszban a veszélyes hulladékok, illetve a nem veszélyes hulladékok gyűjtésére üzemi gyűjtőhely kerül kialakításra** (a hulladékok keletkezési helyeiről egy központi gyűjtőhelyre kerülnek át átmeneti gyűjtésre a hulladék elszállítását megelőzően), **annak üzemeltetési szabályzatát meg kell küldeni a Hulladékgazdálkodási Hatóságnak jóváhagyásra.**
- 4.13. A tevékenység során keletkezett 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.
- 4.14. Tárgyi telephelyen esetlegesen bekövetkező káresemény esetén annak felszámolásáról, a terület eredeti állapotának visszaállításáról Környezethasználó köteles gondoskodni.

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

- 5.1. A földtani közeg minősége nem veszélyeztethető. Az építés, illetve az üzemeltetés során a kockázatos anyagokkal kapcsolatban be kell tartani a *felszín alatti vizek védelméről* szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet] előírásait, és fokozott figyelmet kell fordítani arra, hogy a földtani közeg ne szennyeződjön.
- 5.2. A földtani közeg szennyezettségének észlelése esetén a szükséges környezetvédelmi lépéseket haladéktalanul meg kell tenni, amelyeket a Környezetvédelmi Hatóság be kell jelenteni.
- 5.3. Az építés során a munkagépek üzemanyaggal való feltöltése, esetleges karbantartása csak vízzáró burkolatú területen végezhető. Amennyiben olaj vagy üzemanyag elfolyás következik be, azt azonnal a megfelelő anyaggal fel kell itatni.
- 5.4. A földmunkák során kitermelésre kerülő anyag szennyezettségét reprezentatív számú mintából vizsgálni kell, és a minőségtől függően engedélyezett lerakó telepre kell elszállítani, vagy más módon, a jogszabályok betartásával lehet felhasználni.

#### **6. Budapest Főváros Kormányhivatala Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Örökségvédelmi Osztályának** (a továbbiakban: Örökségvédelmi Osztály) BP/2604/00653-2/2022. számú szakvéleménye alapján **kulturális örökségvédelmi szempontból** az alábbiakra hívja fel a figyelmet:

**I „Amennyiben a tervezett, földmunkával járó beruházás a kulturális örökség védelméről szóló törvény szerint nagyberuházásnak minősül, akkor a tárgyi ingatlanra vonatkozóan előzetes régészeti dokumentációt kell készíteni, és azt a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére vagy a földterület megszerzésére irányuló azon első hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amelyben**



**Budapest Főváros Kormányhivatala Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztálya, Örökségvédelmi Osztálya (továbbiakban: BFKH. Örökségvédelmi Osztály) eljár vagy szakhatóságként, vagy a szakkérdés vizsgálatával közreműködik.**

**Az előzetes régészeti dokumentációt a beruházóval kötött írásbeli szerződés alapján a Magyar Nemzeti Múzeum – Nemzeti Régészeti Intézet készíti el.**

- II. Régészeti lelőhelyen, a tervezett beruházással összefüggő olyan tevékenységek, amelyekhez 30 cm mélységet meghaladó földmunka, tereprendezés, depó, feltöltés, töltés létesítése szükséges, és amelyek más hatóság - örökségvédelmi szakhatóság hozzájárulásával vagy szakkérdés vizsgálata alapján kiadott - engedélyéhez nem kötöttek, kizárólag BFKH. Örökségvédelmi Osztály engedélye alapján 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)**
- az 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 veszélyeztet,
  - 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.”**

**A Környezetvédelmi Hatóság felhívja a figyelmet, hogy a Dokumentáció mellékletét képezi a Várkapitányság Integrált Területfejlesztési Központ Nonprofit Zrt. (1013 Budapest, Ybl Miklós tér 6.) által elkészített Előzetes Régészeti Dokumentáció, melyet az Örökségvédelmi Osztály által fentebb hivatkozott eljárás során kell benyújtani.**

**7. Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdőgazdálkodási Főosztály Erdőfelügyeleti Osztály** (a továbbiakban: Erdőfelügyeleti Osztály) PE/ERDŐ/02183-2/2021. számú szakvéleménye alapján a tervezett tevékenységhez **erdővédelmi szempontból** az alábbi előírással járult hozzá:

**„az építés megkezdése előtt a Budapest XXI. kerületi erdők esetében az erdőigénybevételi eljárást eredményesen le kell folytatni.”**

### **III.**

#### **SAKCHATÓSAKI ÁLLÁSFOGLALÁSOK**

**A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály** (a továbbiakban: FKI-KHO) 35100/4064-1/2022.ált. számú szakhatósági



állásfoglalásában tárgyi létesítmény megvalósításához vízügyi és vízvédelmi szempontból az alábbiak előírásokkal járult 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. Az építkezés során az esetlegesen bekövetkező káreseményt a vízügyi hatóságra azonnal be kell jelenteni az elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól szóló 2015. évi CCXXII. törvényben meghatározott kapcsolattartási módok valamelyikén. Szennyezés észlelése esetén, annak megszüntetéséről a terület tulajdonosának, illetve a szennyezés okozójának a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet] alapján kell intézkednie.
4. A földtani közeg és a felszín alatti vizek minősége nem veszélyeztethető. A tevékenységek során be kell tartani a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásait, és fokozott figyelmet kell fordítani arra, hogy a felszíni és a felszín alatti víz ne szennyeződjön.
5. A kockázatos anyagokkal kapcsolatban be kell tartani a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásait.
6. A tevékenységeket a környezet szennyezését és károsítását kizáró módon úgy kell végezni, hogy a földtani közeg, 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.
7. Szennyeződhető csapadékvíz csak tisztítás után vezethető a befogadóba.
8. Szikkasztásra csak tiszta csapadékvíz kerülhet.
9. Amennyiben a tervezett műtárgyak a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 47. § 9. pontja alapján út műtárgy, így beépítése nem minősül a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény [a továbbiakban: Vgtv.] szerinti vízilétesítménynek, ezért vízjogi szempontból nem engedélyköteles létesítmények.
10. Amennyiben a tervezett víznyelők, zárt csapadékcatornák, talpárkók, surrantók nem minősülnek a 9. pontban meghatározott út műtárgynak, abban az esetben megépítésük vízjogi létesítési engedély köteles tevékenység. A vízjogi létesítési engedély iránti kérelem tartalmi követelményeit a vízjogi engedélyezési eljáráshoz szükséges dokumentáció tartalmáról szóló 41/2017. (XII.29.) BM rendelet 3. számú melléklete írja elő, amelyet a <https://vizek.gov.hu> rendszeren keresztül kell benyújtani a vízügyi hatóságra.
11. A Duna-folyam medrét érintő beavatkozásokkal kapcsolatban meg kell kérni a Közép-Dunavölgyi Vízügyi Igazgatóság vagyongazdálkodási/mederkezelési hozzájárulását.
12. Az új Duna-híd építése kapcsán módosítani tervezett csepeli oldali árvízvédelmi vonal kapcsán a kezelő hozzájáruló nyilatkozatát meg kell kérni.
13. A Duna-folyamba és az RSD-be bevezetett csapadékvizek minőségének meg kell felelni a vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól szóló 28/2004. (XII.25.) KvVM rendelet 2. számú melléklet 2. Egyéb védett területek befogadói oszlopban foglaltaknak.



14. A Duna-folyam és a Ráckevei-Soroksári-Duna ág keresztezésére vonatkozóan a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (IV.29.) Korm. rendeletben foglaltakat maradéktalanul be kell tartani.
15. A nagyvízi meder és a parti sáv érintettségével kapcsolatban be kell tartani a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. (III.14.) Korm. rendeletben foglaltakat maradéktalanul be kell tartani.
16. Amennyiben munkálatok során munkagödör víztelenítése válik szükségessé, meg kell oldani a kitermelt víz minőségének ellenőrzését, ezt követően ártalommentes elhelyezését. A kitermelt vizet közcsatornába engedni csak az üzemeltető hozzájárulásával lehet.
17. Az építési engedélyezési terv készítésénél figyelembe kell venni a szennyezett feltalaj ártalommentes elszállítását és ártalommentesítését. (...)”

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35100/4148-3/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalásában tárgyi tevékenység végzéséhez az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettség szempontjából kikötés nélkül hozzájárult.

A Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatósága Bányászati és Gázipari Főosztály Budapesti Bányafelügyeleti Osztály (a továbbiakban: Bányafelügyeleti Osztály) SZTFH-BANYASZ/2114-2/2022. számú végzésében a szakhatósági eljárást megszüntette.

#### IV. EGYÉB ELŐÍRÁSOK

1. A környezetvédelmi engedély a véglegessé válást követően 2042. május 30. napjáig érvényes.
2. Az engedély érvényességi idejének meghosszabbítása a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 11. § (3) bekezdése szerint teljes körű környezetvédelmi felülvizsgálati dokumentáció benyújtásával kérelmezhető.
3. Az engedélyezéskor vizsgált körülmények jelentős megváltozását, illetve tervezett jelentős megváltoztatását, továbbá a tulajdonosváltozást – 15 napon belül, írásban – be kell jelenteni a Környezetvédelmi Hatóságnak. Felhívom a figyelmét, hogy ezen változások a környezetvédelmi engedély módosítását vonják maguk után.
4. Az engedély módosítására, visszavonására a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (8) bekezdése megfelelően irányadó. A módosítás történhet hivatalból vagy kérelemre, ha az engedélyezéskor fennálló feltételek megváltozása az engedély visszavonását nem teszi szükségessé.
5. A környezetvédelmi engedély más jogszabályokban előírt egyéb hatósági engedélyek vagy hozzájárulások megszerzése alól **nem mentesít**.
6. A Környezethasználó a jelen engedélyben foglalt követelménytől való eltérés vagy a szennyezőanyagok kibocsátására vonatkozó határérték-túllépés észlelése esetén az eltérés észlelését követő 8 órán belül tájékoztatja a Környezetvédelmi Hatóságot.



7. A Környezethasználónak **haladéktalanul** értesítenie kell a Környezetvédelmi Hatóság ügyeleti szolgálatát (tel.: **06 30/200-9561**) bármilyen, a környezetet érintő rendkívüli esemény, talaj- és talajvíz szennyeződés esetén, valamint a megtett intézkedésekről és azok eredményéről.
8. Szennyezés észlelése esetén, annak megszüntetéséről a Környezethasználónak, vagy a szennyezés okozójának a Környezetvédelmi Hatóság jóváhagyásával intézkednie kell.

## V.

### JOGKÖVETKEZMÉNYEK

1. A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26. § (1) és (5) bekezdései alapján: amennyiben a környezethasználó környezetveszélyeztetést vagy -szennyezést okoz, vagy a jelen határozatban foglaltaknak nem tesz eleget, a környezetvédelmi hatóság a tevékenységet
  - korlátozhatja,
  - felfüggesztheti,
  - megtilthatja, vagy
  - a környezetvédelmi engedélyt visszavonhatja;
  - és a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26. § (3) bekezdése szerint a környezethasználót a tevékenység környezetre való veszélyességétől függően ötvenezer-százezer forint/nap összegű bírság megfizetésére kötelezi.
2. A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26. § (4) bekezdése szerint a környezetvédelmi engedély előírásaitól eltérően folytatott tevékenység esetén a Környezetvédelmi Hatóság határozatában kötelezi a környezethasználót kettőszázezer forinttól ötszázezer forintig terjedő bírság megfizetésére, az engedélyben rögzített feltételek betartására, valamint legfeljebb hat hónapos határidővel intézkedési terv készítésére.
3. Fenti előírások határidőre történő önkéntes teljesítésének elmaradása esetén az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 132. § - 134. §-ban foglaltak alkalmazásának van helye.

\*

Egyidejűleg megállapítom, hogy az eljárás igazgatási szolgáltatási díja **900 000 Ft**, melynek viselésére a Környezethasználó köteles.

*Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről* szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségűvé** nyilvánította tárgyi környezetvédelmi hatósági engedélyezési eljárást.

A határozat a közléssel véglegessé válik, fellebbezésnek nincs helye. A határozat ellen a közléstől számított 30 napon belül közigazgatási per indítható a Pest Megyei Kormányhivatalnál előterjesztett, de a Fővárosi Törvényszékhez (a továbbiakban: Törvényszék) címzett keresetlevél benyújtásával. A perben a jogi képviselő kötelező.

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

Természetes személy a keresetlevelet elektronikus úton vagy papír alapon **(Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály – 1072 Budapest, Nagy Diófa utca 10-12.)** is benyújthatja.

*Az elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól* szóló 2015. évi CCXXII. törvény [a továbbiakban: E-ügyintézési tv.] 9. §-ában meghatározottak elektronikus úton nyújthatják be a keresetlevelet. Elektronikus úton a keresetet csak az IKR rendszeren keresztül lehet benyújtani, mely a következő elektronikus felületen található: <https://e-kormanyablak.kh.gov.hu/client>

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

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

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

## INDOKOLÁS

Meghatalmazott 2020. december 9. napján, az Új Duna-híd és a Ráckevei-Soroksári Duna-ág feletti híd, valamint kapcsolódó úthálózat I. szakaszának (Budapest XI. kerület, Fehérvári út – Budapest IX. kerület, Gubacsi út között) létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatására irányuló kérelmet és dokumentációt nyújtott be a Környezetvédelmi Hatóság jogelődjéhez, a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Bányafelügyeleti Főosztály részére.

A tervezett tevékenység a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének 87. c) pontja – *„Közutak és közforgalom elől el nem zárt magánutak, kerékpárutak (amennyiben nem tartozik az 1. számú mellékletbe) az előző pontokba nem tartozó országos közút, helyi közút, a közforgalom elől el nem zárt magánút és kerékpárút védett területen, Natura 2000 területen, barlang védőövezetén méretmegkötés nélkül”* - alapján a környezetvédelmi hatóság előzetes vizsgálatban hozott döntésétől függően környezeti hatásvizsgálatra kötelezett tevékenység.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (5) bekezdésében foglaltak alapján a környezethasználó kérelmére a környezetvédelmi hatóság - előzetes vizsgálati eljárás nélkül - környezeti hatásvizsgálati eljárást folytat le, ha a környezethasználó olyan tevékenység megvalósítását tervezi, amely a 3. számú mellékletben szerepel.

Fentiek alapján a területileg illetékes elsőfokú környezetvédelmi hatóságnál 2020. december 10. napján környezeti hatásvizsgálati eljárás indult.

Környezethasználó 2020. december 11. napján érkezett levelében kérte tárgyi eljárás szüneteltetését, mely alapján a területileg illetékes elsőfokú környezetvédelmi hatóság PE-06/KTF/34279-4/2020. számú végzésében az eljárás szüneteltetéséről döntött.

Meghatalmazott 2022. február 8. napján tárgyi eljárás folytatását kérte.



A Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/05508-6/2022. számú végzésében hiánypótlásra szólította fel a Környezethasználót, kérte a Dokumentáció átdolgozását és újbóli benyújtását a tervezett beruházással érintett ingatlanok helyrajzi számainak pontosításával, aktualizálásával, valamint a tervezett beruházással érintett ingatlanok helyrajzi számainak nagy felbontású térképes ábrázolását. Meghatalmazott - a Környezetvédelmi Hatóság által is elfogadott - dokumentumokat a PE-06/KTF/05508-6/2022. számú végzésben rögzített határidő másnapján benyújtotta.

A Dokumentáció további vizsgálatát követően megállapításra került, hogy az természetvédelmi szempontból nem tartalmazza a hatósági döntéshozatalhoz szükséges összes információt, ezért a Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/05508-23/2022. és PE-06/KTF/05508-38/2022. számokon a tényállás tisztázása érdekében kiegészítő adatok benyújtására szólította fel a Környezethasználót. Meghatalmazott a felszólításban foglaltaknak határidőben eleget tett.

Továbbá a Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/05508-42/2022. számon további tényállás tisztázása érdekében elküldte a Környezethasználó, illetve a Meghatalmazott részére a beérkezett észrevételeket az abban felvetett ellentmondások feloldása, illetve az észrevételek véleményezése céljából. A Környezethasználó K-14104/2022. számú beadványában kérte a PE-06/KTF/05508-42/2022. számú végzésben előírt benyújtási határidő 7 nappal történő meghosszabbítását. A Környezetvédelmi Hatóság ennek akadályát nem látta, ezért PE-06/KTF/05508-48/2022. számon módosította a PE-06/KTF/05508-42/2022. számú végzést.

Jelen ügyben az ügyintézési határidő a *nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről* szóló 2006. évi LIII. törvény [a továbbiakban: 2006. évi LIII. törvény] 3. § (5) bekezdés a) pontja szerint 60 nap.

Tekintettel arra, hogy a 2020. december 9. napján benyújtott hatástanulmány műszaki tartalma átdolgozásra került, melyről a Meghatalmazott az eljárás folytatására irányuló kérelmében is felhívta a figyelmet, a Környezetvédelmi Hatóság az ügyintézési határidőt a Dokumentáció benyújtásától, azaz 2022. február 9. napjától számolja.

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

A fentiek alapján a Környezetvédelmi Hatóság tárgyi ügyben az ügyintézési határidőbe nem számítja bele a PE-06/KTF/05508-6/2022. számú végzésben előírt dokumentumok benyújtási határidejének teljesítését (7 nap), a PE-06/KTF/05508-23/2022. számú tényállás tisztázás teljesítésének határidejét (2 nap), a PE-06/KTF/05508-38/2022. számú tényállás tisztázás teljesítésének határidejét (8 nap), a PE-06/KTF/05508-42/2022. számú tényállás tisztázás teljesítésének határidejét (14 nap), valamint a PE-06/KTF/05508-42/2022. számú végzésben megjelölt határidő hosszabbításra K-14104/2022. számon érkezett késedelmi kérelemben feltüntetett határidőt (7 nap).

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

Meghatalmazott a 900 000 Ft igazgatási szolgáltatási díjat megfizette.



A Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/05508-9/2022. számon értesítette a tevékenység telepítési helye szerinti Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzatát, Budapest Főváros XXI. kerület Csepel Önkormányzatát, valamint Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzatát, hogy a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdése alapján ügyfélnek minősül, aki a Környezetvédelmi Hatóság által megküldött kérelem és mellékletei tekintetében a kézhezvételtől számított 15 napon belül nyilatkozhat. Az önkormányzatok részéről nyilatkozat nem érkezett.

A Környezetvédelmi Hatóság a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 8. § (1) és (2) bekezdése szerint hivatalában és a honlapján közzétette az eljárás megindításáról szóló közleményt, továbbá a vonatkozó iratokat – közhírré tétel céljából – megküldte a tervezett tevékenység helye szerinti Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzat Jegyzője, Budapest Főváros XXI. kerület Csepel Önkormányzat Jegyzője, valamint Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzat Jegyzője (a továbbiakban együttesen: jegyzők) részére.

A Környezetvédelmi Hatóság közleményében a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (6) bekezdése szerint tájékoztatást adott a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdése szerint tartandó közmeghallgatásról is, mely *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] 9. § (1) bekezdése alapján az érintettek személyes megjelenése nélkül tartott meg. A közleményben szerepelt az is, hogy az érintett nyilvánosság észrevételeit és kérdéseit 2022. március 30. napjáig írásban teheti meg a [zoldhatosag@pest.gov.hu](mailto:zoldhatosag@pest.gov.hu) címen, vagy megküldhetik postai úton a 1072 Budapest, Nagy Diófa u. 10-12. szám alatti címre, továbbá a Dokumentáció elérésével kapcsolatban a Környezetvédelmi Hatóságnál, valamint Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzatánál, Budapest Főváros XXI. kerület Csepel Önkormányzatánál, valamint Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzatánál lehet érdeklődni.

Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzat Jegyzője XXII-180-4/2022. számú levelében, Budapest Főváros XXI. kerület Csepel Önkormányzat Jegyzője ALT/2724-6/2022. számú levelében, Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzat Jegyzője XI/348-2/2022. számú levelében tájékoztatta a Környezetvédelmi Hatóságot arról, hogy az eljárás megindításáról, illetve a közmeghallgatásról szóló hirdetések kiüggesztése megtörtént, illetve a közhírré tétel időpontjáról, helyéről, valamint a vonatkozó iratokba való betekintési lehetőség módjáról.

A Kiserdő Egyesület (1192 Budapest, Corvin körút 54. fszt. 2.) 2021. augusztus 2. napján érkezett levelében ügyféli jogállás megállapítására irányuló kérelmet nyújtott be a területileg illetékes elsőfokú környezetvédelmi hatóság részére. Az ügyféli jogállás megállapítása iránti kérelem benyújtásakor tárgyi eljárás szünetelt, a kérelem elbírálására a tárgyi eljárás folytatását követően került sor.

A Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/14580-2/2022. számon megállapította, hogy a Kiserdő Egyesületet az ügyfél jogállása megilleti.

A Környezetvédelmi Hatóság - figyelemmel az Ákr. 55. § (1) bekezdésében foglaltakra - megkereste az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet] 1. § (1) bekezdése, valamint az 1. számú melléklet 9. táblázat 2., 3., 4. és 20. alpontja alapján az ügyben érintett szakhatóságokat.



**FKI-KHO 35100/4064-1/2022. ált. számú szakhatósági állásfoglalását az alábbiakkal indokolta:**

„(...) A Dokumentáció érdemi vizsgálatát követően az FKI-KHO az illetékessége és hatáskörébe tartozó kérdések vonatkozásában szakhatósági állásfoglalását megadta, és a rendelkező részben foglalt előírásokat tette.

Dokumentáció alapján a tervezett utak és kerékpárutak vízelvezetése víznyelők segítségével történik, a csapadécsatornák és keresztcsatornák vízelvezető talpárkon keresztül a Duna-folyam és a Ráckevei-Soroksári-Duna-ág medrébe, mint befogadóba vezetik a csapadékvizet. A csapadékvizet szikkasztani nem tervezik. A tervezett új Duna-híd a Duna-medrébe 2 helyen cölöpcsoporton nyugvó mederpillérekkel fog támaszkodni. Az új Duna-híd építése és annak kapcsolódó beruházásai miatt a csepeli oldalon a meglévő árvízvédelmi vonal módosul. A Ráckevei-Soroksári-Dunaág keresztezésére mederpillér nélküli hidat terveznek.

Tervező a Dokumentáció alapján a tervezett beruházás keretében földmunkát fog végezni, mely során valószínűsíthető az elvégzendő munkákhoz szükséges talajvízszint-süllyesztés. A tárgyi területen végzett talajmintavételezés során a vett talajmintákban mért koncentráció értékek több esetben meghaladták a 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendeletben meghatározott (B) szennyezettségi határértékeket. Ezen okból, valamint a beruházási terület kármentesítési területekhez való közelsége okán indokolt a munkálatok megkezdése előtti minőségvizsgálat.

Fentiek alapján a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

Tárgyi munkálatok a Vgtv. 1. számú melléklet 12. (a) pontja alapján meghatározott **nagyvízi medret érintenek**, valamint a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. (III.14.) Korm. rendelet 1. § 11. pontja alapján meghatározott **parti sávot érintenek**.

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

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

A hatósági döntéshozatala a Vgtv., a 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet, a 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, és a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet figyelembe vételével történt.

Szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. §-án alapul. 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 egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségűvé nyilvánította tárgyi szakhatósági eljárást.

Az FKI-KHO feladat- és hatáskörét a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, a 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 Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35100/4148-3/2022. ált. számú szakhatósági állásfoglalásában tárgyi tevékenység végzéséhez az ipari balesetek és a természeti katasztrófáknak való kitettség szempontból előírás nélkül hozzájárult, melyet az alábbiakkal indokolt:**



„(...) A 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 IX. kerületben található VINYL Kft., VARIACHEM, CF Pharma Gyógyszergyártó Kft., LINDE Gáz Magyarország Zrt., a XI. kerületben található Budapesti Erőmű Zrt.- Kelenföldi Erőmű, AQUALING Kft., a XXI. kerületben található MOL Nyrt. , Metrans Kontérner Kft., DUNATÁR Kft., Alpiq Csepeli Szolgáltató - Csepel II Erőmű, Oiltanking Hungary Kft. vonatkozásában.
- a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetektől származó hatótényezők bemutatása arányban áll a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ből származó, a telepítési helyet esetlegesen érintő károsító hatásokkal; így különösen a települési veszélyelhárítási tervben valamint a kerületi önkormányzat által biztosított tényezők összevetése a veszélyes üzemek hatásterületeivel, valamint az azokban tárolt illetve technológia során alkalmazott veszélyes anyagok hatásaival.
- a hatótényezők bemutatása során a környezethasználó a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos baleset értékeléséhez és a vizsgálat tárgyának a hatásokkal szembeni érzékenységiéhez 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 IX. és XI. és XXI. kerületre vonatkozó katasztrófavédelmi osztályba sorolást (I. osztály) érintő tényezőket.

A fentiek alapján a megkereső hatóság által csatolt iratok és nyilatkozatok alapján a környezetvédelmi engedély megadásához hozzájárultam.

A feltételeket az alábbi jogszabályi rendelkezések alapján állapítottam meg:

Ad. 1 – A katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 3. § 28. pontja

Ad. 2 - A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. melléklet 2. aa).

Döntésem a fenti jogszabályi rendelkezések alapján hoztam.

Szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdésén alapul.

Hatáskörömet a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (3) bekezdése, valamint az ugyanezen rendelet 5. melléklet II. pontjában foglalt táblázat 5. sora, illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi



CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 3. § (1) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklete határozza meg. (...)”

A **Bányafelügyeleti Osztály** SZTFH-BANYASZ/2114-2/2022. számú végzését az alábbiakkal indokolta:

„(...) A Bányafelügyelet a beérkezett dokumentációk, nyilatkozatok, valamint saját nyilvántartásai alapján az alábbiakat állapította meg:

- Az adott építmények létesítése a földtani környezetre nincs káros hatással.
- Az építés során kitermelt ásványi nyersanyaggal kapcsolatos ásványvagyon-védelmi szakkérdésben a Bányafelügyelet az építési engedélyezési eljárás során érvényesíti hatáskörét.

A fentiek alapján az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet, 9. táblázat, 20. sorában foglalt szakhatóság bevonására vonatkozó feltételek nem teljesülnek, ezért a Bányafelügyelet hatáskörének hiányát állapította meg, és az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (Ákr.) 17. § alapján a rendelkező rész szerint döntött.

A Bányafelügyelet hatáskörét az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 4. táblázat 24. sora állapítja meg. Illetékessége a bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény (Bt.) 43. § (1) bekezdésén alapul.

A jogorvoslati tájékoztatóban foglaltakat az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (Ákr.) 55. § (4) bekezdése írja elő.”

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

A Környezetvédelmi Hatóság az Ákr. 25. § (1) bekezdésére figyelemmel a tervezett tevékenység helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozásával, valamint a településrendezési eszközökkel való összhangja megállapítása érdekében PE-06/KTF/05508-11/2022. számon megkereste a jegyzőket.

Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzat Jegyzője XXII-180-5/2022. számú levelében az alábbi tájékoztatást adta:

„A tárgyi beruházásra előírásokat a Budapest XI. kerület, Ferencváros-Kelenföld vasútvonal - Budaörsi út - Kőérberki út - Egér út - Andor utca - Galvani út - Duna folyam által határolt terület kerületi építési szabályzatáról szóló többször módosított 11/2017. (V. 3.) önkormányzati rendelet (továbbiakban: KÉSZ-1.), a Budapest XI. kerület, Galvani út – Andor utca - Solt utca – Kondorosi út – Sáfrány utca – vasútvonal - kerület határ által határolt terület kerületi építési szabályzatáról szóló többször módosított 16/2018. (VI. 06.) XI. Ök. rendelet (továbbiakban: KÉSZ-9.) és a fás szárú növények védelméről szóló 15/2017. (V. 3.) XI. ÖK rendelet (továbbiakban Fás rendelet) tartalmaz.

**Figyelembe veendő helyi környezet- és természetvédelmi előírások**

A KÉSZ-1 6. § (1)-(2) bekezdése és a KÉSZ-9. 5.§ (1)-(2) bekezdése azonosan előírja, hogy

„Tereprendezés úgy végezhető, hogy a szomszédos telekhatártól számított 1 m-es területsávban az eredeti terepszint nem változtatható.”

„A mértékadó árvízszintre történő feltöltés esetén az (1) bekezdésben foglaltaktól el lehet térni, azonban az árvízszint elérése felett figyelembe kell venni.”

A KÉSZ-1 7. § (1) bekezdése és a KÉSZ-9. 6. § (1) bekezdése azonosan előírja, hogy



„Feltöltésre, visszatöltésre szennyezett talaj, építési törmelék nem használható.”

A KÉSZ-9. 8. §-a előírja, hogy

„A területet érintő és határértékeket meghaladó zaj és rezgésterhelések megszüntetése - jelentős csökkentése érdekében a legkorszerűbb megoldásokat kell alkalmazni. A zajvédelmi létesítmények építése, kialakítása, kezelése, fenntartása a tulajdonos illetve az üzemeltető feladata.”

A KÉSZ-1 10. § (5) és (7) bekezdése, valamint a KÉSZ-9. 9. § (4) és (5) bekezdése azonosan előírja, hogy

„4 méternél mélyebben történő mélyalapozás, föld alatti létesítmények elhelyezése csak, a rétegvizek szabad áramlásának biztosítása mellett megengedett.”

„A felszínmozgás-veszélyes, mélyfekvésű területek és egyéb építés-alkalmasság szempontjából veszélyes területek esetében 50 m<sup>2</sup>-t meghaladó alapterületű építményt csak a geológiai adottságokat figyelembe véve lehet építeni.”

A Fás rendelet 3. § (1)-(2) bekezdése alapján:

„A fás szárú növények védelme, gondozása, ápolása az ingatlan mindenkori használojának kötelessége.”

„Fát kivágni, erőteljesen metszeni vagy csonkolni csak indokolt esetben, kérelem benyújtásával és fakivágási vagy -csonkolási engedély birtokában, meghatározott pótlási kötelezettség teljesítése mellett lehet.”

A Fás rendelet mind a közterületi, mind a nem közterületi fakivágást, gallyazást, csonkítást, visszavágást és a fapótlás mértékét szabályozza. A beruházással összefüggésben 330 db fa kivágását tervezik, mely engedélyhez kötött tevékenység, ezért ezek beszerzése a beruházás megkezdése előtt szükséges. Az engedélykérelmet a Budapest Főváros XI. Kerület Újbudai Polgármesteri Hivatalhoz kell benyújtani a tervezett fák kivágása előtt.

**Településrendezési eszközökkel való összhangról** az alábbi véleményt adom:

A megküldött megkereséséhez mellékelt tervdokumentációt áttanulmányoztam és megállapítottam, hogy a fenti építési szabályzatokkal való összhang jelenleg nem biztosított.

A Galvani út szélesítése miatt a tervezett nyomvonal helyenként a szabályozási vonalon kívülre esik, ezért a szabályozási terv módosítása szükséges.

Tájékoztatom, hogy folyamatban van a fenti két építési szabályzat - a tervezett hídhoz kapcsolódó úthálózatra is kiterjedő - módosítása. (...)”

Budapest Főváros XXI. kerület Csepel Polgármesteri Hivatal főépítésze ALT/2724-6/2022. számú levelében az alábbi tájékoztatást adta:

„(...) A sajátos építményszerű tervezési területe, illetve nyomvonala Budapest XXI. kerület Csepel Építési Szabályzatáról szóló 24/2018. (X. 26.) számú önkormányzati rendelete (továbbiakban: CSÉSZ) szerint, többek között **Köu-3** (másodrendű főút), **Ev-Ve** (Védelmi erdő) **Má/É** (Mezőgazdasági terület) **Zvp/É** (Városi park), **Kt-U** (Lakós- és kiszolgálóút) övezetbe tartozik.

A CSÉSZ 59. § (1) bek. alapján a **Köu-3** övezet a II. rendű főútvonalak, ezek szerviz útjainak, csomópontjainak, műtárgyainak, csapadékvíz elvezető rendszerének, valamint parkolók, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, közúti-vasúti (villamos) pályák, közmű és hírközlési építmények, zöldfelületi elemek, továbbá a (2) bekezdésben meghatározott funkciójú épületek elhelyezésére szolgál.

Megállapítható továbbá, hogy mind a CSÉSZ mellékletét képező szabályozási tervlap (CSZT\_01\_m5), mind Budapest Főváros Településszerkezeti Terve a híd nyomvonalát tartalmazza, helyét kijelöli. **Illetve külön helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati rendelet nincs hatályban, mely a tárgyi tervezett tevékenységet érintené.**



**Fentiek alapján tehát, a tervezett építési munka a helyi településrendezési eszközökkel, összhangban van. (...)**

Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzat Jegyzője VIII/106/3/2022. számú levelében az alábbi tájékoztatást adta:

*„(...) úgy nyilatkozom, hogy a környezeti hatástanulmány Budapest Főváros IX. Kerület Ferencváros Önkormányzata Képviselőtestületének a Budapest, IX ker. a volt Nagyvásártelep-Duna City fejlesztési területe és környéke Kerületi Szabályozási Tervéről és Építési Szabályzatáról szóló 20/2010 (VI. 04.) sz. rendeletével és a Timót utca és környéke (Budapest, IX kerület Kén utca - Gubacsi út - Határ út - Soroksári út által határolt terület) kerületi szabályozási tervéről szóló 17/2005. (V 25.) rendeletével, mint a területre vonatkozó településrendezési eszközökkel **nem ellentétes** a fák és fás szárú növények védelméről szóló 18/2016 (IX. 06.) önkormányzati rendeletben foglaltak betartása esetén.”*

A Környezetvédelmi Hatóság Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzat Jegyzője XXII-180-5/2022. számú tájékoztatását, Budapest Főváros XXI. kerület Csepel Önkormányzat főépítésének ALT/2724-6/2022. számú tájékoztatását és Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzat Jegyzője VIII/106/3/2022. számú tájékoztatását a döntéshozatal során figyelembe vette.

\*

A Környezetvédelmi Hatóság a közmeghallgatást az 570/2020. (XII. 9.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdése alapján az érintettek személyes megjelenése nélkül tartotta meg. Az érintett nyilvánosság észrevételeiket és kérdéseiket 2022. március 30. napjáig írásban tehették meg a zoldhatosag@pest.gov.hu címen, vagy elküldhették postai úton a 1072 Budapest, Nagy Diófa utca 10-12. címre.

A Környezetvédelmi Hatósághoz az 570/2020. (XII. 9.) Korm. rendelet 9. § (4) bekezdése szerint megjelölt határidőn belül a Kiserdő Egyesület által PE-06/KTF/05508-39/2022. számon érkeztetett, Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala által FPH143/56-5/2022. számon észrevételt küldött.

A Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/05508-42/2022. számon elküldött észrevételeket, a Meghatalmazott PE-06/KTF/05508-49/2022. számon érkeztetett beadványában véleményezte, melyet a Környezetvédelmi Hatóság a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (9) bekezdése alapján elektronikus úton közzétett (az erről szóló hirdetményt a hivatalában és honlapján kifüggesztette), valamint közzétételre PE-06/KTF/05508-50/2022. számon megküldte a jegyzők részére.

Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzat Jegyzője XXII-180-7/2022. számú levelében, Budapest Főváros XXI. kerület Csepel Önkormányzat Jegyzője ALT/2712-4/2021. számú levelében, Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzat XI/699-2/2022. számú levelében tájékoztatta a Környezetvédelmi Hatóságot arról, hogy a közmeghallgatásról szóló hirdetmény kifüggesztése megtörtént, illetve a közhírré tétel időpontjáról, helyéről.

Meghatalmazott észrevételekre adott véleményezése jelen határozat mellékletét képezik, melyeket a Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/05508-51/2022. számon elküldte Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal, valamint a Kiserdő Egyesület részére.



A Környezetvédelmi Hatóság a hatáskörét érintő természetvédelmi-, levegővédelmi-, zaj- és rezgésvédelmi-, valamint földtani közeg védelme szempontú észrevételeket, valamint az arra adott válaszokat érdemben vizsgálta, azt jelen határozat indokoló rész „A Környezetvédelmi Hatóság a beérkezett észrevételekkel kapcsolatban az alábbi megállapításokat teszi” című bekezdésében vizsgálja.

A Környezetvédelmi Hatóság az FKI-KHO hatáskörét érintő vízügyi és vízvédelmi szempontú, észrevételeket a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése alapján PE-06/KTF/05508-52/2022. számon véleményezésre megküldte az FKI-KHO részére.

**Az FKI-KHO 35100/4064/2022.ált számú véleményében az észrevétellel kapcsolatban vízügyi és vízvédelmi szempontból az alábbiakat állapította meg:**“(...) Hatóságom a PE-06/KTF/05508-52/2022. ügyiratszámra beérkezett észrevételeket és azokra adott válaszokat megvizsgálta és abban foglaltakat elfogadja. A környezeti hatásvizsgálati eljárásban kiadott 35100/4064-1/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalásban foglalt rendelkezéseket a továbbiakban is fenntartom.(...)”

A klímahatások vizsgálatával kapcsolatos észrevételeket a Környezetvédelmi Hatóság a döntéshozatal során figyelembe vette.

A közlekedési szempontú észrevételek nem tartoznak a Környezetvédelmi Hatóság hatáskörébe, ezért azt érdemben nem tudta vizsgálni.

\*

**A Környezetvédelmi Hatóság a kérelem és a Dokumentáció, valamint annak kiegészítései alapján a tevékenység környezeti hatásaival kapcsolatban az alábbi megállapításokat teszi:**

**Településrendezési szempontból:**

A Környezetvédelmi Hatóság **Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzat Jegyzője** által XXII-180-5/2022. számon megküldött véleményét áttekintette. A fejlesztéssel érintett ingatlanok két építési szabályzat hatálya alá esnek.

- Budapest XI. kerület, Ferencváros-Kelenföld vasútvonal – Budaörsi út – Kőérberki út – Egér út – Andor utca – Galvani út – Duna folyam által határolt terület kerületi építési szabályzatáról szóló többször módosított 11/2017. (V. 3.) önkormányzati rendelete alapján a fejlesztéssel érintett nyomvonal KÖu-XI-3 és KÖu-XI-2 jelű közlekedési terület megnevezésű övezetekben halad. A kisajátítással érintett ingatlanok Gksz-2 és Vi-2 jelű építési övezetekbe tartoznak.
- Budapest XI. kerület, Galvani út – Andor utca – Solt utca – Kondorosi út – Sáfrány utca – vasútvonal – kerület határ által határolt terület kerületi építési szabályzatáról szóló 15/2017. (V.03.) önkormányzati rendelete alapján a fejlesztéssel érintett nyomvonal KÖu-XI-3 és KÖu-XI-2 jelű közlekedési terület megnevezésű övezetekben halad. A kisajátítással érintett ingatlanok K-Sz, Gksz-2 és Vi-2 jelű építési övezetekbe tartoznak.

A fejlesztés egy rövid szakasza **Budapest XXI. kerület** területén a *Duna-part Budapest V., IX. és XXI. kerületi szakaszára vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról* szóló 50/2018. (XII. 10.) Főv. kg. rendelet hatálya alá tartozik. A nyomvonal ezen szakasza KÖu-3 jelű közlekedési terület megnevezésű övezetben halad. A kisajátítással érintett területek kiszabályozásra kerültek, a fejlesztés helyigénye a településrendezési eszközökben biztosított.



A Környezetvédelmi Hatóság **Budapest Főváros XXI. kerület Csepel** Polgármesteri Hivatal főépítésze által ALT/2724-6/2022. számon adott véleményét áttekintette. A fejlesztéssel érintett területre *Budapest XXI. kerület Csepel Építési Szabályzatáról* szóló 24/2018. (X.26.) önkormányzati rendelet vonatkozik. A nyomvonal főként Kőu-3 jelű másodrendű főút megnevezésű közlekedési övezetben halad. A kisajátítással érintett ingatlanok Ev-Ve, Má/É, Zvp/É, Kt-U jelű övezetekbe tartoznak. A fejlesztés által igénybevett területek a Szabályozási Terven kiszabályozásra kerültek, a fejlesztés helyigénye a településrendezési eszközökben biztosított.

A Környezetvédelmi Hatóság **Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros** Önkormányzat Jegyzője által VIII/106/3/2022. számon adott véleményét áttekintette. Budapest IX. kerület területén a fejlesztés négy kerületrész területére esik.

- A **Gubacsi dűlő** területét érintően nincs hatályos kerületi építési szabályzat.
- Budapest IX. kerület a volt **Nagyvásártelep** – Duna City fejlesztési területe és környéke Kerületi Szabályozási Tervéről szóló 20/2010. (VI.04.) önkormányzati rendelete alapján a nyomvonal KL-KT-IX közlekedési övezetben halad.
- Budapest IX. kerület **Timót utca és környéke** (Budapest IX. kerület Kén utca – Gubacsi út – Határ út – Soroksári út által határolt terület) kerületi szabályozási tervéről szóló 17/2005. (V.25.) önkormányzati rendelete alapján a nyomvonal egy része KL-KT-IX-1 jelű közlekedési övezetben halad (Gubacsi út), a kisajátítással érintett ingatlanok M-IX-1 jelű építési övezetbe tartoznak.
- Budapest IX. ker. **UNIX telephely és környéke** (a Határ út - Gubacsi út - Illatos út - a 38230/41 hrsz.-ú vasútterület keleti határa által határolt terület) Kerületi Építési Szabályzatáról szóló 22/2017. (IX. 13.) önkormányzati rendelete alapján a nyomvonal Kőu-4 jelű közlekedési terület megnevezésű övezetben halad, a kisajátítással érintett ingatlanok Gksz-2 jelű övezetbe tartoznak.

A Dokumentáció alapján megállapítható, **hogy a tervezett fejlesztés csak részben van összhangban a hatályos településrendezési eszközökkel. Az új terület-igénybevétellel/kisajátítással érintett ingatlanok esetében szükséges a településrendezési eszközök módosítása (övezethatárok pontosítása, új övezetek kijelölése).**

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

A Dokumentáció zajvédelmi munkarésze vizsgálja a villamos vonallal és a villamos vonal nélkül megvalósítandó változat zajhatását is. Meghatalmazott a Dokumentációban kérte a környezetvédelmi engedélyt villamos nélküli és villamos kiépülése esetére megadni, azonban a Környezetvédelmi Hatóság nem tartotta indokoltnak külön előírások megadását, azt egyben szerepelteti.

#### **A tervezett útpálya mentén elhelyezkedő védendő létesítmények:**

Budapest XI. kerület, Andor utca 30.

Budapest XI. kerület, Andor utca 1.

Budapest XI. kerület, Fehérvári út 130

Budapest XI. kerület, Galvani út 5. (Hotel Galvani kollégium) – bontandó

Budapest XI. kerület, Budafoki út 72. - bontandó

Budapest XI. kerület, Budafoki út 74.

Budapest IX. kerület, Illatos út 2. (Jaschik Álmos Művészeti Szakközépiskola)



A zajvizsgálat a hatásterület védendő létesítményeire készült, a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 5. és 6. § előírásai szerint. A hatásterület lehatárolásának meghatározásához háttérterhelés mérés történt a tervezési terület környezetében.

A tervezett létesítmény megvalósítása, az építési tevékenység zajhatása

Az építési ütemezés és a megvalósításhoz rendelt gépláncok jelen tervfázisban nem állnak rendelkezésre, ezek az organizációs terv ismeretében véglegesednek, amit közvetlenül a kivitelezés előtt készítenek el (a kiválasztott kivitelező erőforrásai és organizációs elképzelései alapján). Ekkor válnak ismertté az egyes építési részzszakaszok, várható építési idők és az építés során használt építő és szállító gépek mozgásai.

A Dokumentáció a jelen vizsgálat során az út- és a hídépítés elvi sorrendjét és az alkalmazandó gépláncokat becsült adatok alapján vette figyelembe.

A Dokumentáció szerint az építkezés várhatóan nappali időszakban fog történni.

A Dokumentáció zajvédelmi munkarésze részletesen vizsgálja a létesítmény megvalósítása során a környezeti zajhatásokat.

A teljes építés tervezett időtartama várhatóan több, mint 1 év, ezen belül az egyes, zajvédelmi szempontból figyelembe vett építési fázisok tervezett időtartama 1 hónaptól 1 évig tarthat.

Az építés főbb zajos munkafázisai: útépítési tevékenységek (előkészítő munkálatok; földmű építés, burkolatépítés) a hídműtárgy építési tevékenység (alapozás és felmenő szerkezetek építése, felszerkezetek építése, burkolatok építése) és a bontási tevékenység (épületek bontása és aszfalt burkolat bontása).

Éjszakai munkavégzés nem tervezett.

A Dokumentáció számításai alapján megállapítható, hogy a zajosabb építési munkák során a **becsült működési és zajparaméterek mellett a legközelebbi védendő területek esetén határérték feletti zajterhelés várható.**

A szállítási forgalom zajhatásának vizsgálatát a Dokumentáció a közúti szállítás legmeghatározóbb belterületi szakaszok közül a legalacsonyabb forgalommal rendelkező Csepeli Lámpás útra vonatkozóan végezte el. A Dokumentáció a beszállításához óránként 6 tehergépjárművet számol. A szállítási útvonalon a számolt t/gk. forduló kétszerese jelenik meg a forgalomban, mert feltételezik, hogy az üres t/gk. ugyanazon az útvonalon tér vissza, mint a teli gépjárművek.

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 7. § 1) bekezdése alapján: „Új tevékenység telepítéséhez és megvalósításához szükséges szállítási tevékenység hatásterülete az a szállítási útvonalakkal szomszédos, zajtól védendő terület, amelyen a szállítási, fuvarozási tevékenység legalább 3 dB mértékű járulékos zajterhelés-változást okoz.”

A számítások alapján a vizsgált útvonalak esetében a szállítási forgalom zajterhelési növekménye nem kimutatható; kisebb, mint 3 dB, ezért ott nem kell a szállítási tevékenység hatásterületet kijelölni.

**A számított eredmények alapján megállapítható, hogy a szállítási útvonalak a ki-, illetve beszállítási forgalom nélkül is jelentős forgalmat bonyolítanak, a ki-, illetve beszállítási forgalom érdemi többletterhelést nem jelent a vizsgált, meglévő úthálózaton.**



#### A működés közlekedési zajhatása

A Dokumentáció a tervezett létesítmény környezetében a jelenlegi zajterhelést forgalmi vizsgálatok alapján számítással határozza meg.

A vizsgálatok alapján megállapítható, hogy az Andor utca – Galvani út – Illatos út vonalában a közutak mentén, azokhoz közel elhelyezkedő épületeknél mindenhol határérték túllépés van jelenleg. A zajtérképes ábráról továbbá az is látszik, hogy a tervezési terület környezetében elhelyezkedő főutak mentén hasonló a helyzet a meglévő jelentős forgalomnak köszönhetően. A zajmérési eredmények is ezt a túllépéses állapotot támasztják alá a védendő épületek térségében.

A jelen állapothoz képest a létesítmény megépítése nélküli esetre becsült forgalmi növekedés miatt a közút által okozott túllépéssel érintett zajvizsgálati pontokon a túllépés mértéke növekedett.

A Dokumentáció ismertetett a zajvédelmi követelmények teljesülése érdekében szükséges intézkedéseket a Környezetvédelmi Hatóság jelen határozat rendelkező részének 1.1.-1.4. pontjaiban részletezettek szerint előírta.

A sebességkorlátozásra a rendelkező részt 1.3. pontban a Környezetvédelmi Hatóság csak javaslatot tett, mivel a ténylegesen bevezetésre kerülő sebesség közútkezelői illetékesség.

A Dokumentáció számításai szerint a fenti zajvédelmi intézkedések végrehajtása mellett a tervezett beruházás a környezetében lévő védendő létesítmények zajhelyzetén érdemben nem változtat, akár az új villamos vonal kiépítésével történő megvalósulás esetén sem.

Fentiek miatt a javasolt zajvédelmi intézkedések jelen engedély rendelkező részében előírásra kerültek.

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

#### Táj- és természetvédelmi szempontból:

A Budapest XI. kerület és XXI. kerületi belterületi ingatlanok országos jelentőségű védett természeti területet és a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Tvt.) 23. § (2) bekezdés alapján ex lege védett területet nem érintenek. Ugyanakkor az építéssel érintett ingatlanok közül **Budapest XI. kerület 23813/1 és XXI. kerület 209998 hrsz.-ú ingatlanok részei 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 földrészelekről** szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet] által meghatározott **HUDI 20034 jelű Duna és ártere, és a HUDI 20042 Ráckevei Duna-ág kiemelt jelentőségű Natura 2000 természetmegőrzési területeknek**. A beruházás által érintett terület a *Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről* szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (a továbbiakban: MaTrT.tv.) által lehatárolt országos ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezetének is részét képezi.

A benyújtott Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció 4.1.3. „A természetmegőrzési terület érintett részének természeti állapot ismertetés” című fejezetében foglaltak szerint a Duna jobb partján - a Budafoki út és Duna folyam jobb partja között - a fali gyík (*Podarcis muralis*) jelentős állománya él. A fali gyík (*Podarcis muralis*) a védett és a fokozottan védett növény- és állatfajokról, a fokozottan védett barlangok köréről, valamint az Európai Közösségben jelentős növény- és állatfajok közzétételéről



szóló 13/2001. (V.9.) KöM rendelet [a továbbiakban: 13/2001. (V.9.) KöM rendelet] 2. számú melléklete értelmében védett állatfaj, természetvédelmi értékük egyedenként 25 000 Ft.

Az érintett területen a védett partifecske (*Riparia riparia*) és a fokozottan védett gyurgyalag (*Merops apiaster*) telepedhet meg potenciális fészkelőfajként az építési és tereprendezési munkálatok során létrejövő földárkokban, homok- és földdepóniákban és föld kinyerő helyeken. A partifecske (*Riparia riparia*), a gyurgyalag (*Merops apiaster*) a 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet 2. és 4. számú mellékletei értelmében védett, illetve fokozottan védett állatfajok, eszmei értékük egyedenként 50 000 Ft, illetve 100 000 Ft.

A DINPI által rendelkezésre bocsájtott térinformatikai adatbázis alapján a tervezési területen korábban számos előfordulási adata található meg a védett orvosi kálmos (*Acorus calamus*) növényfajnak, amely a 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet alapján védett növényfaj, természetvédelmi értéke egyedenként 5000 Ft.

**A benyújtott - PE-06/KTF/05508-23/2022. számú végzésben bekért - hiánypótlási dokumentáció szerint a védett kálmos (*Acorus calamus*) már nem található meg a beavatkozással érintett területen, ugyanakkor a beruházás megkezdése előtt az egykori termőhelyeken fellelt állományokra célirányos botanikai felmérést kell végezni, hogy a védett növényfaj egyedei nem telepedtek-e újra meg. A benyújtott dokumentáció 2017-es felmérési adatokra vonatkozik, amelyeket a védett növényfajok érdekében aktualizálni szükséges a beruházás megkezdése előtt a vegetációs időszakban (virágzási ideje: májustól júliusig tart). A védett növények élőhelye, a vízparti vegetáció a beruházás során teljes mértékben megszűnik, ezért a növények védelme csak áttelepítéssel biztosítható, amely a Természetvédelmi Hatóság áttelepítésre feljogosító természetvédelmi engedélye alapján végezhető.**

A Természetvédelmi Hatóság felhívja a figyelmet, hogy a Ráckevei Duna-ág és vízpartja számos védett hal-, kételtű-, hüllő- és madárfaj szaporodó- és költőhelyeül szolgálnak. **A Ráckevei Duna-ág parti menti nádas vegetációban több védett nádi énekesmadárfaj (*Acrocephalus sp.*) és számos más védett vízimadárfaj pl. vízityúk (*Gallinula chloropus*) és fokozottan védett törpegém (*Ixobrychus minutus*) is fészkel, amelyeket a fészkelési időszakban történő növényzetirtási tevékenység kifejezetten veszélyeztet és fészkaljokkal együtt elpusztíthat.**

A Természetvédelmi Hatóság továbbá tájékoztatja, hogy a 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 9. § (2) bekezdése alapján **védett természeti területnek nem minősülő Natura 2000 területen a természetvédelmi hatóság engedélye szükséges 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.**

A Természetvédelmi Hatóság felhívja a figyelmet, hogy a Tvt. 76. § (1) bekezdése értelmében a természetvédelmi engedélyeztetési eljárások ügyintézési határideje 90 nap.

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] 37. § a) pontjának aa) alpontja alapján a védett és fokozottan védett természeti értékek, védett és fokozottan védett természeti területek, a Natura 2000 területek és közösségi jelentőségű értékek,



valamint a nemzetközi természetvédelmi egyezmény hatálya alá tartozó területek és értékek természetvédelmi kezelésével kapcsolatos feladatokat a nemzeti park igazgatóságok látják el.

A fentiek alapján a Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/05508-16/2022. számon - az Ákr. 25. § (1) bekezdésének b) pontja és a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 37. §-ának b) pontja és 39. §-a alapján - megkereste a DINPI-t, hogy természetvédelmi kezelői véleményét megadja.

A DINPI, DINPI/1770-1/2022. számú természetvédelmi kezelői véleményében az alábbiakat nyilatkozta:

„A tervezett Új Duna-híd, a Ráckevei-Dunán tervezett híd, valamint a kapcsolódó úthálózat az alábbi természetvédelmi kijelölés alatt álló területeket érinti:

- a Duna és ártere (HUDI 20034), és a Ráckevei Duna-ág (HUDI20042) kiemelt jelentőségű természetmegőrzési (Natura 2000) területek;
- Országos Ökológiai Hálózat ökológiai folyosó és puffterület övezete;
- tájképvédelmi terület övezete

Az Igazgatóságunk rendelkezésére álló élőhelytérképek adatai alapján a beavatkozással érintett területen Natura 2000 jelölő élőhely nem található.

A dokumentációban a Ráckevei-Duna jobb partján fűz – nyár ártéri erdő (J4) élőhelyként jelzett terület nyilvántartásunk szerint őshonos fajú facsoportok, fasorok, erdősávok (RA) élőhely, melyben inváziós fajok is jelen vannak, véleményünk szerint az élőhely nem minősül 91E0 jelölő élőhelynek.

A tervezett beruházással érintett területen Igazgatóságunk 2007. évi adattal rendelkezik kálmos (*Acorus calamus*) előfordulásáról. Elfogadjuk a hiánypótlás azon állítását, hogy „A DINPI által nyilvántartott kálmos állomány valószínűleg már nincs meg (a növényzet átrendeződési folyamatai során egyedek/állományok megjelenhetnek és eltűnhetnek), mert két későbbi felmérés sem igazolta a növényfaj egyedeinek jelenlétét.”

Ugyanakkor éppen a fenti észrevételnek is megfelelően a növény- és állatvilág változása folyamatos, ezért javasoljuk előírni, hogy a kivitelezés előtt vegetációs időben a kálmos jelenlétét ellenőrizni szükséges. Előfordulás esetén a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény előírásainak megfelelően kell eljárni.

Sajnálatosnak tartjuk, hogy a Natura hatásbecslés 2017-es adatokra támaszkodik, azok aktualizálása nem történt meg. Különösen aggályosnak tartjuk az aktuális adatok hiányát a terjedőben lévő, nagy területen mozgó, hatásviselőnek tekinthető fajok esetében, mint a vidra (*Lutra lutra*) és a hód (*Castor fiber*). Annak érdekében, hogy a jelzett fajok pusztulása ne következhesse be az építés miatt, javasoljuk előírni, hogy a munkák megkezdése előtt területi jelenlétüket fel kell mérni, a munkák csak akkor kezdhetők meg, ha az a védett fajok egyedeit nem veszélyezteti.

A 4.4.3.6 Javasolt természetvédelmi és környezetvédelmi célú intézkedések fejezetben megfogalmazott javaslatokkal Igazgatóságunk egyetért, javasoljuk azok előírásként történő rögzítését.(...)”

A 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 4. § (1) bekezdése szerint: „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 4. § (5) bekezdése alapján a Natura 2000 fenntartási terv a Natura 2000 terület kezelésére vonatkozó javaslatokat, valamint ezek megvalósításához szükséges intézkedéseket tartalmaz.

A 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése alapján: „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. § (2) bekezdése szerint: „Amennyiben az (1) bekezdés szerinti vizsgálat alapján a tervnek, illetve beruházásnak jelentős hatása lehet, hatásbecslést kell végezni.”

A 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 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 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 10. § (7) bekezdésének értelmében: „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 beruházás részleteivel kapcsolatban a Természetvédelmi Hatóság javasolja a DINPI-vel, mint a terület természetvédelmi kezelőjével és az érintett Natura 2000 terület kijelölőjével történő egyeztetést a kivitelezés terepi körülményeiről.

Tárgyi eljáráshoz kapcsolódóan a BioAqua Pro Kft. (4032 Debrecen, Soó Rezső u. 21.) által elkészített a 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 14. számú mellékletében meghatározott tartalmi követelményeknek megfelelő Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció került benyújtásra a Dokumentáció mellékleteként.

A Természetvédelmi Hatóság a hatásbecslést a 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 15. számú mellékletének figyelembevételével, vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás során elvégezte, és az alábbiakat állapította meg.

- Az érintett területen Natura 2000 jelölő élőhely nem található.
- A csepeli oldalon lévő parti puhafás erdősávban fehér fűzzel (*Salix alba*), hibrid fekete nyarakból (*Populus x canadensis*) és fiatal szürke nyarakból (*Populus x canescens*) álló állomány, valamint az ahhoz szorosan kapcsolódó spontán települt vegyes fajösszetételű és invazív tájidegen fajokban gazdag erdőtömb található, amely nem feleltethető meg 91E0 Natura 2000 jelölő élőhelynek. Az erdősáv területén az odvas, idős fában előfordulhatnak védett és egyben Natura 2000 jelölőfajok is, mint pl. a skarlátbogár (*Cucujus cinnaberinus*) és



közönséges denevér (*Myotis myotis*). A Hatásbecslési dokumentációban foglaltak szerint egyik védett faj előfordulását sem bizonyították a terepi vizsgálatok során. A parti erdősávban és az erdőfoltban a skarlátbogár szaporodásához szükséges nélkülözhetetlen holtfákat nem találtak.

- A Natura 2000 hatásbecslési dokumentációban a Ráckevei-Duna jobb partján fűz – nyár ártéri erdő (J4) élőhelyként jelzett terület az Igazgatóság nyilvántartása szerint őshonos fajú facsoportok, fasorok, erdősávok (RA) élőhely, melyben inváziós fajok is jelen vannak, a fentiek alapján az élőhely nem minősül 91E0 jelölő élőhelynek.
- Összességben azonban a fentieket figyelembe véve a lehető legnagyobb zöldterületet és az idősebb faállományt meg kell őrizni a védett és Natura 2000 jelölő állatfajok potenciális élőhelyeinek védelme érdekében.
- A Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció a tervezett fakivágási, cserjeirtási és növényzetirtási tevékenységre vonatkozóan nem állapít meg javaslatot. A fatelepítésre és fakivágásra vonatkozó megállapításokat a KHT\_01.01\_E\_V01 dokumentáció tájvédelmi fejezete tartalmazza.
- A benyújtott - PE-06/KTF/05508-23/2022. számú végzésben bekért - hiánypótlási dokumentáció szerint a védett kálmos (*Acores calamus*) már nem található meg a beavatkozással érintett területen, ugyanakkor a beruházás megkezdése előtt az egykori termőhelyeken a volt állományokra célirányos botanikai felmérést kell végezni, hogy a védett növényfaj egyedei nem telepedtek-e újra meg. Az esetlegesen előforduló védett növényfajok védelmét és megőrzését a rendelkező részben tett előírásokkal a Természetvédelmi Hatóság biztosította.
- Kételtű- és hullőszaporodó helyről nincsen tudomásunk a tervezési területen, a Duna folyam gyors áramlása nem teszi lehetővé ilyen élőhelyek kialakulását ezen a szakaszon.
- További gerinces állatcsoportokba tartozó Natura 2000 jelölőfajok közül a tervezési területen a dunai tarajosgötte (*Triturus dobrogicus*), a mocsári teknős (*Emys orbicularis*), az európai hód (*Castor fiber*) és a fokozottan védett vidra (*Lutra lutra*) fordulhat elő, azonban a Hatásbecslési dokumentációban szerepeltetett terepi felmérések során a fenti fajok egyedét vagy előfordulásukra utaló egyéb nyomokat nem észleltek.
- A védett és fokozottan védett fajok védelmét a táj- és természetvédelmi hatáskörben eljáró Természetvédelmi Hatóság a rendelkező részben tett kikötések előírásával biztosította.

A Természetvédelmi Hatóság felhívja a figyelmet arra, hogy 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. 5. § (2) bekezdése kimondja, hogy „A természeti értékek és területek csak olyan mértékben igénybe vehetők, hasznosíthatók, hogy a működésük szempontjából alapvető természeti rendszerek és azok folyamatainak működőképessége fennmaradjon, továbbá a biológiai sokféleség fenntartható legyen.”

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



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

A Tvt. 7. § (2) bekezdés c) pontja alapján: „a település-, a területrendezés és fejlesztés, különösen a területfelhasználás, a telekalakítás, az építés, a használat során kiemelt figyelmet kell fordítani a természeti értékek és rendszerek, a tájképi adottságok és az egyedi tájértékek megőrzésére.”

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

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

A Tvt. 42. § (1) bekezdése kimondja: „Tilos a védett növényfajok egyedeinek veszélyeztetése, engedély nélküli elpusztítása, károsítása, élőhelyeinek veszélyeztetése, károsítása.”

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 bűvőhelyeinek lerombolása, károsítása.”

A Természetvédelmi Hatóság természetvédelmi előírásával és maradéktalan betartásával a **tervezett hídépítés és ahhoz kapcsolódó járulékos munkálatok (tereprendezés, növényzetirtás) Natura 2000 terület célkitűzéseinek elérését nem veszélyezteti, a kijelölés alapjául szolgáló közösségi jelentőségű fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére jelentős kedvezőtlen hatást nem gyakorol, nem sérti a Natura 2000 hálózat koherenciáját.**

A Természetvédelmi Hatóság táj- és természetvédelmi szempontú előírásait és megállapításait a Tvt., a 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet, a 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet, a 13/2001. (V.9.) KöM rendelet, valamint MaTrT.tv. figyelembevételével tette.

A Természetvédelmi Hatóság a rendelkező részben tett előírásait a fenti jogszabályhelyeken túl, a Duna folyamban előforduló védett és fokozottan védett fajok, valamint közösségi jelentőségű jelölőfajok védelme érdekében tette.

#### **Levegővédelmi szempontból:**

A Dokumentációban foglaltak alapján megállapítható, hogy a létesítés során a munkálatokkal, illetve szállítással járó kiporzás, valamint a munkagépek és szállítójárművek által kibocsátott légszennyező anyagok lokálisan jelentkező, időszakos levegőterhelést okozhatnak.

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



Az építési területen és környezetében kiemelten fontos a porszennyezés minimalizálása, ennek leggyakrabban alkalmazott módszere a rendszeres locsolás.

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

A megépülő utak forgalmából származó légszennyező anyag kibocsátás következtében határérték feletti légszennyezettség kialakulása nem várható.

Fentiek alapján megállapítható, hogy az építési tevékenység, valamint az üzemelés során jelentős környezeti hatással levegővédelmi szempontból nem kell számolni.

A Környezetvédelmi Hatóság levegővédelmi szempontú előírásait és megállapításait a *levegő védelméről* szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet, a *levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről* 4/2011. (I. 14.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 4/2011. (I. 14.) Korm. rendelet] figyelembevételével tette.

#### **Hulladékgazdálkodási szempontból:**

A Dokumentáció tartalmazza a kivitelezési és üzemeltetési szakaszban a létesítési helyszínen keletkező hulladékok fajtáit, típusait, valamint azok gyűjtésének, továbbadásának tervezett módját.

A létesítési munkálatok során, az építés ideje alatt a hulladékok gyűjtése, megfelelő tárolása a vállalkozó feladata. Elsősorban nem veszélyes építési és bontási hulladékok (betontörmelék, aszfalttörmelék, vegyes építési, illetve ásványi eredetű építési hulladék, fémhulladék, fahulladék, műanyag hulladék csomagolóanyagok), továbbá veszélyes hulladékok (motor- és hidraulika olaj hulladék, olajos rongy, elhasznált elektronikus berendezések, felületkezelő anyagok, valamint festékek és ragasztók göngyölegei, illetve maradékai) keletkezésével lehet számolni.

A területen dolgozók számától függő mennyiségben kommunális hulladékok keletkeznek.

Előfordulhat az építéshez használt gépeknél veszélyes hulladék keletkezése (elcsöpögött olajat felitató anyag, olajos rongy, törölkendő). Munkagépjavítást, üzemanyag utántöltést a területen nem végeznek.

Az építkezés során bizonyos mennyiségű földet ki kell termelni, amit vagy az építkezés során felhasználnak (pl. töltésepítés) vagy kiszorulva a projektterületről elszállításra kerül.

Az útszakasz megépülését követően hulladék a közlekedő gépjárművektől, utasoktól, járókelőktől származhat (elsősorban a közlekedésben résztvevők kommunális jellegű hulladéka).

Az üzemeltetési időszakban keletkező hulladékok, továbbá a közút üzemeltetéséből adódnak, úgymint a téli síkosság-mentesítés; árokkarbantartás; burkolatfestés; korlátok, forgalomtechnikai berendezések karbantartása; műtárgyak karbantartása, növényzet gondozása, kaszálás.

A belterületi közutak mentén végzett hulladékgyűjtések rendszeresek kell legyenek, a begyűjtött hulladék elszállításáról a közút kezelője gondoskodik.

Fentiek alapján megállapítható, hogy az építési tevékenység, valamint az üzemelés során jelentős környezeti hatással hulladékgazdálkodási szempontból nem kell számolni.

A későbbi tevékenység során a jogszabályváltozásokra figyelemmel, a hatályos rendelkezések betartása szükséges.



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

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

#### **A felszín alatti vizek és a földtani közeg szempontjából:**

A területen elvégzett talajmechanikai vizsgálatok alapján a terepszint alatt 0,7 - 4,0 m vastag (heterogén, a Csepel-szigeti szakaszon foltokban homokos kavics) feltöltés található.

A tervezési területen talaj és talajvíz tekintetében elvégzett állapotvizsgálat során megállapításra került, hogy talaj esetében a fémek koncentrációja a 240 vizsgált minta közül 68 haladta meg a (B) szennyezettségi határértéket, de ezek közül csak néhány volt, ami jelentősebb mértékben. A minták döntő része csak kis mértékben tartalmazott (B) szennyezettségi határérték feletti koncentrációban szennyezőanyagot.

TPH tekintetében (B) szennyezettségi határérték feletti túllépést ugyanennyi mintából csak 6 mintában detektáltak. Cr(VI) és BTEX komponensek tekintetében egyetlen minta sem mutatott (B) szennyezettségi határérték feletti határérték túllépést.

Talajvíz mintát összesen 6 fúrásból (GF06, GF07, GF10, GF11, GF12, GF13 jelű) sikerült venni. Minden mintából általános vízkémiai, TPH, fémek és félfémek, Cr(VI) és BTEX vizsgálat készült, valamint a GF13 jelű fúrás vize fenol tekintetében is bevizsgálásra került. Minden mintában detektálható volt valamilyen határérték feletti szennyeződés: arzén (3 db), bór (3 db), nikkel (1 db), BTEX (1 db), fajlagos vezetőképesség túllépés (1 db), TPH (1 db), szulfát (3 db).

A Dokumentációban foglaltak szerint az építkezés során bizonyos mennyiségű földet ki kell termelni, amit vagy az építkezés során felhasználnak (pl. töltésepítés) vagy kizorulva a projektterületről elszállításra kerül.

A tervezési szakaszra vonatkozólag az értékelt mintaeredmények száma nem reprezentatív, viszont jól leírja az érintett terület általános szennyezettségi értékeit, ami alapján mind a három terjedési szakaszra kijelenthető, hogy a kivitelezés folyamán a kitermelt talaj tekintetében helyszíni osztályozás, és előminősítés szükséges. A (B) szennyezettségi határérték feletti talajt megfelelő engedéllyel rendelkező lerakóra kell szállítani.

A tervezett beruházás által érintett Budapest IX., XI. és XXI. kerületi ingatlanok a Környezetvédelmi Hatóság nyilvántartása szerint kármentesítést közvetlenül nem érintenek.

A Dokumentációban felsorolták a tervezési terület környeztében folyamatban lévő kármentesítéseket. A felsoroltakon kívül a Soroksári Rendező pályaudvaron végez a MÁV (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) kármentesítési monitoring tevékenységet.

A tervezett beruházás és a kármentesítések egymásra káros hatást a jelenlegi adatok alapján várhatóan nem fognak okozni.



A Dokumentációban foglaltak szerint a földtani közeg szempontjából a tervezett beruházás jelentős környezeti hatással nem jár, a kivitelezési tevékenység során nem várható a talajt, mint földtani közeget érintő szennyező hatás.

A Környezetvédelmi Hatóság a felszín alatti vizek és a földtani közeg szempontjából előírásait és megállapításait a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet figyelembevételével tette.

#### **Éghajlatvédelmi szempontból:**

A Meghatalmazott az egyes projektek klímakockázati vizsgálatához a Miniszterelnökség megbízásából a Klímapolitika Kft. (1111 Budapest, Bartók Béla út 10-12.) által elkészített „*Útmutató Projektek Klímakockázatának Értékeléséhez és Csökkentéséhez*” című útmutatót vette alapul. Emellett felhasználták az Európai Bizottság által kiadott „*Non paper Guidelines for Project Managers: Making vulnerable investments climate resilient*” című útmutatót, amelynek moduljait követve mutatják be az éghajlatváltozás hatását a projektre, a releváns kockázatokkal együtt, majd ezek ismeretében javaslatokat tesznek azok csökkentésére. A Dokumentáció elkészítéséhez figyelembe vették az Európai Bizottság által kiadott „*Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Environmental Impact Assessment*” című dokumentumot is.

#### **A klímaváltozás hatása a beruházásra:**

Az érzékenység vizsgálata során az éghajlatváltozás hatásait/éghajlatvédelmi kockázatait határozták meg közúti infrastruktúrafejlesztésekre, és azok szolgáltatásaira vonatkozóan – általánosabb jelleggel. Általános jelleg alatt értendő, hogy például a Dokumentáció nem tesz különbséget gyorsforgalmi út és gyorsforgalmi út között, ugyanakkor különbséget tesz egy belterületi főút és egy gyorsforgalmi út között. A projekt környezete esetében azt vették figyelembe, hogy az út megvalósulása befolyásolja-e a környezetében található meglévő eszközök és infrastruktúrák sérülékenységét és adaptációs képességét. Az érzékenység szintjeinek meghatározásakor a fent hivatkozott útmutatók nyomvonalas létesítményekre vonatkozó javaslatait vették alapul.

Megállapítható, hogy az elsődleges érzékenységi szempontok közül a vizsgált projekt (és általában a hasonló jellegű infrastrukturális beruházások) egységesen a következő évszázadra prognosztizált átlagos hőmérsékleti emelkedésre, a kialakuló hőmérsékleti szélsőségekre (főként emelkedésre), a csapadékintenzitás változásra, viharokra, a talajmozgásokra, az árvízi területek megváltozására, valamint az esetlegesen fellépő erdőtűzekre érzékeny. Egyes klímaváltozáshoz köthető hatásokra, mint például a hideg szélsőségek csökkenésére sem a fizikai infrastruktúra, sem a nyújtott szolgáltatások nem érzékenyek.

A hőmérséklet emelkedésével, különösen nyári időszakban, szélsőségesen magas hőmérséklet esetén a hőhullámok kialakulásával az útburkolatok deformálódhatnak, nyomvályúsodásuk felgyorsul, az élettartamuk megrövidül. Ez közvetve a nyújtott szolgáltatásra is negatív hatással van, mivel a károsodott infrastruktúra baleseti kockázatot jelenthet. Emellett számolni kell az extrém hőmérsékleti értékek fellépésével a közlekedőket érő egészségügyi hatásokkal is.

A híd tervezése során olyan biztonsági tartalékkal számolnak a tervezők, amelynek alkalmazásával a híd szerkezetet érő hőmérsékleti terhelés várhatóan 2100-ig nem éri el az előírásban meghatározott, kritikus szintet. Amennyiben a prognosztizált hőmérsékleti emelkedést meghaladó felmelegedés következne be, a túlzott hőterhelés hatása várhatóan először a saruknál és dilatációknál jelentkezne károsodásként, túlzott elmozdulásként. Ezeket a szerkezeteket kiemelten kezelik a rendszeres hídvizsgálatok során.



A csapadék intenzitásának növekedésével az utak szerkezete károsodik, szélsőséges esetben az útalap kimosódását, a pálya süllyedését, beszakadását is eredményezheti. A hirtelen lezúduló, nagy mennyiségű csapadék miatt villámárvizek alakulhatnak ki, amelyek a közlekedést akadályoztathatják, egyes mélyebben fekvő szakaszok víz alá kerülhetnek. A hidak esetében a tervezettnél gyorsabban levonuló nagyobb tömegű víz a szerkezetben keletkező károkkal fenyegethet.

A viharos időjárási események gyakoriságának és intenzitásának növekedése főként a kiegészítő infrastruktúrára lehetnek hatással, annak károsodását eredményezhetik. Közvetett hatásként a közlekedés akadályoztatása is jelentkezhet, az útpályára boruló oszlopok, lámpák, fák miatt. A közlekedés akadályoztatása mellett baleseti kockázatot is jelentenek ezek az események.

Az utak kifejezetten érzékenyek az árvizek és belvizek hatásaival szemben. Az alacsonyabban fekvő területeken, ártereken, vízfolyások mentén víz alá kerülhetnek a felszíni közlekedési infrastruktúra elemei. Az út- és járdahálózat egy része tartós vízborítás alá kerülhet, a magasabb területekről lezúduló vizek pedig elmoshatják az utakat és egyéb műtárgyakat, vagy a pályaszerkezetet, károsíthatják a hidak szerkezetét. Az elöntések miatt a közlekedés akadályozottá válhat. Emellett teherbírás-csökkenés miatt a forgalom korlátozására is szükség lehet.

Az éghajlatváltozás következtében esetlegesen a felszínelhőmérséklet, enyhébb lefolyású talajmozgásokat, földcsuszamlásokat idézhetnek elő. Ezek az utak, hidak szerkezetének a károsodását vonja maga után, illetve az ezzel járó forgalomkorlátozásokat, mivel az út nem tudja a funkcióját ellátni. Az erdőtüzek is kockázatot jelentenek a fizikai infrastruktúrára nézve, ebben az esetben az út felszíne károsodhat.

#### A beruházás hatása a klímaváltozásra:

A nyomvonal zömében erősen módosított antropogén környezetben halad, beépített területen, részben meglévő nyomvonalon, azonban érint erdőterületet is. Az erdő kivágások miatt a beruházás megvalósításával 148,9 tonna CO<sub>2</sub> kibocsátásra lehet számítani.

A Dokumentáció szerint az üveghatású gázok várható kibocsátása az építési, kivitelezési időszakban 794,0 tonna CO<sub>2</sub>e/km fajlagos kibocsátás alapján, kb. 3485,6 tonna CO<sub>2</sub>e kibocsátásra becsülhető a jelenlegi tervfázisban, viszont a terhelés egyszeri kibocsátás.

A Dokumentáció szerint az üveghatású gázok várható kibocsátása az üzemelési időszakban évente kb. ~7637 tonna CO<sub>2</sub>e kibocsátás változás várható a vizsgált térségben.

\*

#### A Környezetvédelmi Hatóság a beérkezett észrevételekkel kapcsolatban az alábbi megállapításokat teszi:

##### Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

A Meghatalmazott által benyújtott válasz zaj- és rezgésvédelmet érintő pontjai vonatkozásában, a Dokumentációra érkezett észrevétel vonatkozó részei teljes körűen megválaszolásra kerültek.

A Környezetvédelmi Hatóság kiegészíti azzal, hogy a Dokumentációban javasolt zajcsökkentési intézkedések mindegyike jelen környezetvédelmi engedélyben előírásként szerepelnek.

A Környezetvédelmi Hatóságnak zaj- és rezgésvédelmi szempontból nincs hatásköre a település-rendezésre vonatkozóan (Szabályozási terv) a távlatokra előírást tenni, azonban a település rendezés során a zajvédelmi követelményeket is figyelembe kell venni.



A benyújtott Dokumentáció és jelen környezetvédelmi engedélyben tett előírások a vonatkozó zaj- és rezgésvédelmi szabályozás szerint, a zaj- és rezgésvédelmi szempontú megállapításai a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet, a 27/2008. (XII. 3.) rendelet és a 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet figyelembevételével készült.

A 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 4. § (5) bekezdése szerint az alapállapotban túllépéssel érintett helyeken a beruházást követően a jelenlegi zajterhelés minősül követelmény értéknek.

A Dokumentáció szerint, a beruházás a javasolt zajcsökkentések előírásokkal eleget tesz a fenti jogszabályban előírtaknak.

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

A Meghatalmazott által benyújtott választ a Természetvédelmi Hatóság táj- és természetvédelmi szempontból elfogadja, azzal egyet ért.

A növénytelepítéssel kapcsolatos észrevételek vonatkozásában a Környezetvédelmi Hatóság jelen környezetvédelmi engedélyben előírta, hogy a létesítmény tájba illesztése és a környezetrendezés során őshonos és termőhely honos fa- és cserjefajok telepítését kell alkalmazni a növénytelepítés, a takarófásítás és a sövénytelepítés esetén is. A növénytelepítési tervvel előzetesen egyeztetni szükséges a DINPI szakembereivel. A növénytelepítési tervet a kivitelezési munkálatok megkezdésig be kell nyújtani a Természetvédelmi Hatóság részére.

#### **Levegővédelmi szempontból:**

A Környezetvédelmi Hatóság megállapítja, hogy tárgyi eljárásban érkezett levegővédelmi szempontú észrevételek a Meghatalmazott által teljes körűen megválaszolásra kerültek, esetenként a komplexebb szakmai értékelés érdekében részletesebben bemutatásra kerültek a mérési adatok.

A Dokumentációban szereplő adatok alapján megállapítható, hogy a forgalomnövekedésből származó levegőterhelés nem okoz a 4/2011. (I. 14.) Korm. rendeletben megállapított határérték feletti légszennyezettséget.

Tárgyi területen bejelentés köteles légszennyező pontforrás nem kerül kialakításra. Jelen környezetvédelmi engedélyben előírt intézkedések betartása mellett a környezeti levegő terhelése minimalizálható.

#### **A felszín alatti vizek és a földtani közeg szempontjából:**

Tárgyi eljárás során benyújtott észrevételekre vonatkozóan, a Meghatalmazott által – földtani közeg és felszínalatti víz vonatkozásában – adott válaszokkal a Környezetvédelmi Hatóság a felszín alatti vizek és a földtani közeg szempontjából egyetért.

A tervezett beruházás – jelen eljárás során vizsgált – I. szakasza által érintett IX., XI. és XXI. kerületi ingatlanok a Környezetvédelmi Hatóság nyilvántartása szerint kármentesítést közvetlenül nem érintenek. A földtani közeg és felszínalatti víz állapotáról, valamint a tervezett építkezés során várható hatásokról, illetve az esetlegesen feltárt szennyezettség pontos megismeréséről, és a szükséges, vagy lehetséges beavatkozásokról a Dokumentáció 4.1. pontja foglalkozik.



A tervezett beruházás és a kármentesítések egymásra káros hatást a jelenlegi adatok alapján várhatóan nem fognak okozni, azonban a jövőben szükségessé váló esetleges beavatkozási, helyreállítási intézkedések elvégzését a tárgyi ingatlanokon folyó építési munkálatokkal összehangoltan kell végezni.

\*

A Környezetvédelmi Hatóság a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése és 5. melléklet I. táblázata alapján vizsgált szakkérdésre vonatkozóan az alábbi megállapításokat teszi:

**Népegészségügyi szempontból:**

A Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/05508-14/2022. számú megkeresésében a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése és 5. számú melléklet I. táblázat 3. pontjában megjelölt a környezet- és település-egészségügyre, az egészségkárosító kockázatok és esetleges hatások felmérésére, a felszín alatti vizek minőségét, egészségkárosítás nélküli fogyaszthatóságát, felhasználhatóságát befolyásoló körülmények, tényezők vizsgálatára, lakott területtől (lakóépülettől) számított védőtávolságok véleményezésére, a talajjal, a szennyvizekkel, veszélyes hulladékokkal kapcsolatos közegészségügyi követelmények érvényesítésére, az emberi használatra szolgáló felszíni vizek védelmére kiterjedő szakkérdés tekintetében megkereste a Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztályát (a továbbiakban: Népegészségügyi Főosztály). A **Népegészségügyi Főosztály** BP/FNEF-TKI/1359-3/2022. számú levelében megadta szakvéleményét, melyet a Környezetvédelmi Hatóság a döntéshozatal során figyelembe vett.

A **Népegészségügyi Főosztály** BP/FNEF-TKI/1359-3/2022. számú szakvéleményében az alábbiakat állapította meg:

*„(...) Magyarország Kormánya a Galvani utca – Illatos út vonalában megépítendő új, kötöttpályás közlekedéssel együtt 2x3 forgalmi sáv szélességű Duna-híd és a Fehérvári út – Üllői út-Határ úti csomópont közötti kapcsolódó közlekedési hálózat teljes körű előkészítéséről döntött. A tervezett beruházás várhatóan két ütemben valósul meg. Az I. ütem a Fehérvári úti csomóponttól a Gubacsi úti csomópont térségéig, a II. ütem az Illatos út irányába vezető, RSD Duna-hídhöz kapcsolódó közúti csomópont rendszertől az Üllői útig tart. A tervezett útszakaszon a villamos vonal kiépítése várhatóan ütemezetten történik majd, így egyrészt a villamos nélküli, másrészt a villamos kiépülés esetére is kérték a környezetvédelmi engedély kiadását. A dokumentációban a Duna fő ága fölé tervezett híd szerkezetének változatai azért nem kerültek vizsgálatra, mert annak meghatározása külön projekt keretében valósul meg.*

A tervezett nyomvonal a Budafoki úti csomóponttól indul 2x2 forgalmi sávossal kialakítással, középen tömegközlekedési sávval, kétoldali járdával, irányhelyes kerékpáros infrastruktúra kialakításával. A Csepel-szigeten a H7 HÉV pálya keresztezése külön szintben, a Weiss Manfréd út keresztezése szintbeni csomópontban valósul meg. A tervezett nyomvonal a Ráckevei-Soroksári Duna-ág felett áthaladva a MÁV terület, majd a H6 HÉV pálya és a Soroksági út felett vezet a Gubacsi úti csomópontig. A tervezési szakasz teljes hossza kb. 7 km és az Budapest XI., XXI. és IX. kerületét érinti. A beruházás során a Fehérvári úti, a Kondorfa utcai, a Szerémi úti és a Budafoki úti csomópont átépül, új csomópont létesül a Weiss Manfréd útnál és a Gubacsi útnál. A beruházás során több mint 50 épület bontására is sor kerül. A tervek szerint az építés 2022-ben kezdődik, míg a forgalomba helyezés 2025-ben várható.

Az építkezés előkészítése során elvégzik majd az érintett terület lőszermentesítését és a régészeti feltárásokat, melyet a fakivágás és bozótirtás, a humusz leszedése, a meglévő útburkolatok és



épületek bontása, valamint a közműkiváltások, illetve az ellátó vezetékek építése követ. Ezután a földmunkák végzése, a hidak és műtárgyak, a burkolatok és az egyéb műszaki létesítmények építése következik, végül a füvesítéssel és a növénytelepítéssel fejeződik be a kivitelezés.

A projekt megvalósítása a két Duna-híd alapozásánál lesz hatással a talajvízre, azonban jelentős hatások ekkor sem várhatóak. A dokumentáció szerint a talaj vonatkozásában „az építési fázis hatásaival érdemben nem” tudtak foglalkozni, így „organizációs terv hiányában csak általános szempontok” voltak javasolhatók. Az út és a hidak üzemelésekor a közlekedésben résztvevők kommunális jellegű hulladéka, a gépjárművek üzeméből származó kicsapódás és bemosódás, a légköri száraz kiülepedés, a csapadékvízzel lemosódó szennyező anyagok, a karbantartási munkálatok hatásai, valamint egyes havária események lehetnek hatással a talajra, illetve a talajvízre. A Duna-híd esetében a mederben várhatóan 2 db mederpillér lesz, ugyanakkor a Duna-híd építésére vonatkozó részletes hatások bemutatását csak a későbbiekben készülő tervek fogják tartalmazni. A Ráckevei-Soroksári Duna-ág keresztezése mederpillér nélküli híddal történik majd, így a híd építése nem érinti a vízfolyást. Az üzemelés időszakában a vízelvezető rendszer működése lehet hatással a felszíni víz minőségére, azonban a csapadékvizek elvezetése biztosítva lesz. A tervezett nyomvonal ivóvízbázis védőövezetet nem érint.

A tervezett beruházás a térség forgalmi viszonyait átrendezi. Az üzemelés időszakában egyes útszakaszokon a levegőminőség kisebb-nagyobb mértékű javulása várható, határérték túllépéssel ugyanakkor nem kell számolni. Az építés során a földmunkáktól és a szállítási tevékenységektől származnak majd jelentősebb, levegőt terhelő hatások, azonban a várható hatásokat nagyban befolyásolja majd a végleges Organizációs terv, melyet a kivitelező fog részletesen kidolgozni. A bontási, illetve az építés alatti szakaszban fontos a kiporzás elleni védelemről való gondoskodás, melynek eszköze lehet a szállító járművek ponyvás takarása, ejtőcsöves összegyűjtés esetén a fogadó konténerek takarása, valamint a beszállítási útvonalak és az anyagdepóniák locsolása.

Jelenleg a beruházási terület környezetében jellemzően határérték feletti a zajterhelés nappal és éjjel egyaránt. A tervezett beruházás megvalósulása esetén a védendő épületek egy része elbontásra kerül, míg a megmaradó épületek közül a határérték feletti terheléssel érintettek száma érdemben nem változik, viszont kedvezőbb útburkolat alkalmazásával és a megengedett sebesség korlátozásával a zajterhelés csökkenése érhető el. A tervezők a későbbi tervfázisok során a passzív akusztikai védelem (nyílászáró csere) szükségességének vizsgálatára is javaslatot tettek. A tervezett beruházás a környezetében lévő védendő létesítmények zajhelyzetén érdemben nem változtat még az ütemezetten megvalósítandó új villamos vonal kiépítése esetén sem. Fontos kiemelni ugyanakkor, hogy a tervezett beruházás hatására a közvetett zajvédelmi hatásterület nagy részén – a belsőbb kerületekben lévő utak, illetve a hidak forgalomcsökkenése miatt – a zajterhelés csökkenése várható.

A dokumentáció szerint a kivitelezési munkákat úgy kell megszerveznie a Kivitelezőnek, hogy a védendő épületek térségében a vonatkozó zajterhelési határértékek teljesüljenek. Az építés során várható ideiglenes környezeti hatások „véltetően nem okoznak szignifikáns változásokat a lakosság egészségi állapotában”.

Az építés ideje alatt a hulladékok gyűjtése és megfelelő tárolása a Kivitelező feladata lesz, majd a keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékokat engedéllyel rendelkező vállalkozóknak adják majd át. Az útszakasz üzemelése/üzemeltetése során jellemzően a gépjárművektől, utasoktól és járókelőktől származó, valamint a közút üzemeltetéséből adódó hulladékok keletkezése várható, melyek a jelenlegihez hasonlóak lesznek.

A benyújtott dokumentáció alapján megállapítottam továbbá, hogy a tervezett beruházás megvalósítását követően a térség forgalmi viszonyai átrendeződnek, mely egyrészt a beruházás közvetlen környezetére, másrészt a közvetett hatásterületre is hatással lesz. A közlekedési infrastruktúrák létesítése elsősorban zaj- és levegőminőség-védelmi szempontból lehet jelentős



hatású, azonban jelen projekt esetében a közvetlen térség zajhelyzete érdemben nem változik meg, míg a levegőt terhelő hatások vonatkozásában a határértékek várhatóan teljesülni fognak. A tervezett beruházás legfőbb pozitív hatása a közvetett hatásterületen jelentkezik, ahol a forgalom csökkenése a levegőt terhelő hatások csökkenését és a zajterhelés csökkenését fogja eredményezni.

A környezetvédelmi engedély kiadásának – a vizsgált szakkérdések tekintetében – jogszabályi akadálya nincs, jelentős környezet-egészségügyi terheléssel várhatóan nem kell számolni. Fontos kiemelni azonban, hogy az építés körülményeiről, technológiájáról jelenleg csak tájékoztató jellegű információk állnak rendelkezésre. A kivitelezéskor várható hatások érdemben nem ismertek, ugyanakkor a megfelelő technológia kiválasztásával és a védelmi intézkedések betartásával azok jelentősen mérsékelhetők! (...)”

#### **Kulturális örökség védelmi szempontból:**

A Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/05508-15/2022. számú megkeresésében a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése és 5. melléklet I. táblázat 4. pontjában megjelölt, a kulturális örökség (nyilvántartott műemléki értékek, műemlékek, műemléki területek védelme, nyilvántartott régészeti lelőhelyek, védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek, régészeti védőövezetek) védelmére vonatkozó szakkérdés tekintetében szakvéleményt kért az **Örökségvédelmi Osztálytól**. A **Örökségvédelmi Osztály** BP/2604/00653-2/2022. számú levelében megadta szakvéleményét, melyet a Környezetvédelmi Hatóság a döntéshozatal során figyelembe vett.

Az **Örökségvédelmi Osztály** BP/2604/00653-2/2022. számú szakvéleményében a rendelkező részben foglaltakat az alábbiakkal indokolta, valamint az alábbiakat állapította meg:

„(...) Eljárásom során a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági es igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. Rendelet 5. számú melléklete 1. táblázatának 4. pontjában előírt örökségvédelmi szakkérdést megvizsgáltam.

Az előzetes környezeti vizsgálati eljárásban az örökségvédelmi szakkérdés vizsgálatának feltétele: „ha a tevékenység következtében az a környezeti elem vagy rendszer hatásviselő lehet, amelynek védelme a hatáskörébe tartozik, azt érinti, vagy olyan környezetveszélyeztetés fordulhat elő, amely elleni védelmet jogszabály a feladat- és hatáskörébe utalja.”

A vizsgálandó szakkérdés: „Kulturális örökség (nyilvántartott műemléki értékek, műemlékek, műemléki területek védelme, nyilvántartott régészeti lelőhelyek, védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek, régészeti védőövezetek) védelmére kiterjedően.”

A kulturális örökség védelméért felelős miniszter által vezetett közhiteles nyilvántartás adatai szerint a kérelemmel érintett terület a **kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény** (a továbbiakban: Kötv.) 7. § 35. ca) pontja szerinti nyilvántartott régészeti lelőhely, mely a **66290, 66796, 70009, 64476** azonosító számon szerepel.

**Jelen döntésem rendelkező részében az örökségvédelmi szempontú figyelemfelhívásokat az alábbi jogszabályhelyek alapján tettem:**

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

„**7. § E** törvény alkalmazásában:

**20.** Nagyberuházás: az alábbi, földmunkával járó beavatkozás, fejlesztés, beruházás:

- a) a bruttó 500 millió forintos értékhatárt meghaladó teljes bekerülési költségű beruházás,**
- b)**
- c) a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által kezelt beruházás,**
- d) a védmű-, töltés- és a 2500 hektár alapterületet meghaladó árapasztó- vagy árapasztó tározó-építés, vagy**



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Erdővédelmi szempontból:**

A Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/05508-17/2022. számú megkeresésében a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése és 5. melléklet I. táblázat 6. pontjában megjelölt, az erdő védelmére vonatkozó szakkérdés tekintetében szakvéleményt kért az Erdőfelügyeleti Osztálytól.

Az **Erdőfelügyeleti Osztály** PE/ERDŐ/02183-2/2021. számon megadta szakvéleményét, melyet a Környezetvédelmi Hatóság a döntéshozatal során figyelembe vett.

Az **Erdőfelügyeleti Osztály** PE/ERDŐ/02183-2/2021. számú szakvéleményében a rendelkező részben tett előírást az alábbiakkal indokolta, valamint az alábbiakat állapította meg:

„(...) A dokumentáció szerint a tervezet beruházás érinti a Budapest XXI. kerület belterület 209978, 209988 hrsz.-ú ingatlanon található Budapest XXI. kerület 53A és a 209981 hrsz.-ú ingatlanon található 56A erdőrészteket.

Az erdőn át vezető nyomvonal a lehetőségekhez mérten viszonylag kis mértékű erdő igénybevételel jár.

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet, valamint az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény (Evt.) 78. § (4) bekezdése alapján a szükséges igénybevételek engedélyezhetők.



A Környezeti hatástanulmány 31. oldala helytálló az erdőket illetően, azonban a 33. oldalon található, az erdőterületek igénybevételeivel foglalkozó munkarészből a Budapest XXI. kerület 56A erdőrészlet érintett területe kimaradt. Vélhetően az érintett erdőterület számításából is kimaradt ez a terület, így a hatástanulmány 237 és 239 oldalán is módosulhat az igénybe vett erdőterület nagysága.

Az EVD 87. oldalán feltüntetett vélemény tartalmazza, hogy a fák kiszállítása csak a becserjésedett sávokon lehetséges, és az ideiglenes depóniák csak a meglévő földutak mentén, vagy az erdőszegélyekben alakíthatóak ki.

A rendelkező részbe foglalt feltételt az Evt. 27.§ (1) c), 77.§ d) és 78.§ alapján tettem. Annak betartásával az erdőre gyakorolt hatások nem jelentősek.

Véleményemet a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdésében biztosított hatáskörben eljárva, a rendelet 2. számú melléklete szerinti illetékességi szabályok figyelembevételével adtam meg.”

\*

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

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

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

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

A Környezetvédelmi Hatóság döntését a fent hivatkozott jogszabályhelyeken túl a Kvtv. 71. § (1) bekezdés b) pontja, a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (4) bekezdés a) pontja alapján – az Ákr. 80. § (1) bekezdésében és 81. § (1) bekezdésében foglaltak figyelembevételével – a rendelkező részben foglaltak szerint döntött.

Tárgyi ügyben a Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/05508-5/2022. számon tájékoztatta a Környezethasználót arról, hogy a tárgyi eljárást az Ákr. 43. § (2) bekezdése alapján teljes eljárásban folytatja le. Tekintettel arra, hogy a Környezetvédelmi Hatóság jelen határozattal az ügy érdemében



döntést hozott, ezért az Ákr. 51. §-ában foglaltak alapján a fenti számú tájékoztatásban foglaltakhoz nem kapcsolódnak joghatások.

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

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

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

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

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

Az eljárás igazgatási szolgáltatási díjának mértéke *a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól* szóló 14/2015. (III. 31.) FM rendelet 2. számú mellékletének 9. pontja alapján került megállapításra.

A határozat elleni fellebbezés az Ákr. 116. § (1) bekezdése alapján kizárt. A határozat bírósági felülvizsgálatának lehetőségét az Ákr. 114. § (1) bekezdése és 112. § (1) bekezdése biztosítja.

A bíróság illetékességét *a közigazgatási perrendtartásról* szóló 2017. évi I. törvény [a továbbiakban: Kp.] 13. § (1)-(3) bekezdései alapján állapította meg a Környezetvédelmi Hatóság. A keresetlevél benyújtásának helye és ideje a Kp. 39. § (1) bekezdése alapján került meghatározásra. A közigazgatási per illetékének mértékét *az illetékekről* szóló 1990. évi XCIII. törvény 45/A. § (1) bekezdése, megfizetésének módját a 74. § (1)-(1a) bekezdése határozza meg, az illetékfeljegyzési jogról a 62. § (1) bekezdés h) pontja rendelkezik.

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

Azonnali jogvédelemre vonatkozó tájékoztatás a Kp. 50. § (1)-(3) bekezdésein alapul. Az azonnali jogvédelemre irányuló kérelemben részletesen meg kell jelölni azokat az indokokat, amelyek az azonnali jogvédelem szükségességét megalapozzák, és az ezek igazolására szolgáló okiratokat csatolni kell. A kérelmet megalapozó tényeket valószínűsíteni kell.



A 2006. évi LIII. törvény hatálya alá tartozó kiemelt jelentőségű ügyekben e törvény 7. § (1) bekezdése alapján a közigazgatási perben a jogi képviselő kötelező. Ugyanezen § (3) bekezdése szerint a perben a beadványok benyújtása és a hivatalos iratok kézbesítése elektronikus úton történik.

A Környezetvédelmi Hatóság a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (4) bekezdésére figyelemmel jelen eljárás során hozott határozat egy példányát az illetékes Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság részére is megküldi.

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

Tájékoztatatom továbbá, hogy az E-ügyintézési tv. 9. § (1) bekezdése, valamint a 108. § (5) bekezdése alapján a 9. § (1) bekezdésében felsorolt ügyfél, szervezet, szerv, képviselő stb. elektronikus ügyintézésre köteles.

A Környezetvédelmi Hatóság környezetvédelmi és természetvédelmi feladat- és hatáskörét a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdésének c) pontja és 13. § (1) bekezdésének c) pontja, illetékességét a 8/A. § (1)-(2) bekezdése szabályozza.

Jelen döntés a közléssel külön értesítés nélkül, a törvény erejénél fogva **véglegessé válik** az Ákr. 82. § (1) bekezdése alapján. A 2006. évi LIII. törvény 2. § (1) bekezdése alapján a kiemelt jelentőségű ügyben eljáró hatóság az általa meghozott döntéseket – az eljárás során a személyesen az ügyfélnek szóló végzések kivételével – hirdetményi úton közli. A (2) bekezdés értelmében a hirdetmény útján közölt döntést a **hatóság hirdetőtábláján** való kifüggesztését követő 5. napon kell közölni tekinteni.

Budapest, 2022. május 18.

**dr. Tarnai Richárd kormány megbízott**  
nevében és megbízásából:

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

A kiadmány hitelűl:



Kapják: ügyintézői utasítás szerint.



**Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala által érkezett észrevétel és annak beruházó általi megválaszolása**

**Tisztelt dr. Cserkúti Szabolcs Főosztályvezető Úr!**

A Pest Megyei Kormányhivatal NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. kérelmére környezeti eljárást indított PE-06/KTF/05508/2022 számon, 2020. december 10-én. A NIF Zrt. megbízásából a FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt. és az UTIBER Közúti Beruházó Kft. készítette el a tervezett beruházás környezeti hatástanulmányát. Budapest Főváros Önkormányzata az eljárásban, mint az érintett területek részbeni tulajdonosa ügyféli jogállással rendelkezi. Erre tekintettel sajnálattal vettem tudomásul, hogy a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya, mint eljáró hatóság Budapest Főváros Önkormányzatát nem értesítette az eljárás megindításáról (miként szüneteléséről és folytatásáról sem). Emiatt a környezetvédelmi hatástanulmány tervezetének észrevételezésére is csak kevesebb idő állt a rendelkezésünkre, mivel a tanulmányról csak a NIF Zrt-től értesültünk 2022.03.03-án. Ezen, az ügyféli jogaink gyakorlását nehezítő tényezők ellenére az alábbi észrevételeket tesszük, kérve azok fokozott figyelembevételét.

Fontos rögzíteni, hogy a környezeti hatásvizsgálat a XI. kerület Fehérvári út és IX. kerület Gubacsi út között tervezett úthálózatára és hidakra (Új Duna híd és RSD-ág feletti híd) vonatkozik. A vizsgált beruházás során 2x2 sávú közút és 2x1 sávú villamospálya létesülne, a hatástanulmány is csak erre vonatkozóan készült el.

1. Budapest Főváros Önkormányzata (továbbiakban BFÖ) a környezeti hatástanulmánnyal kapcsolatban az Ákr. 5. § (1) bekezdése szerinti ügyfélként az alábbi véleményt adja, melynek **legfontosabb megállapításai:**

- 1.1 A projekt tervezett második (II.) szakasza szoros összefüggésben van a jelen eljárásban vizsgált I. szakasszal, a 314/2005 (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § 6A bekezdés szerint összetartozó tevékenységként véleményünk szerint együtt és csak együtt vizsgálható, a hatásterület meghatározását így szignifikánsan befolyásolja. Tekintettel arra, hogy az I. szakasz forgalmai a II. szakaszban érintett területekre érkeznek, a Fővárosi Önkormányzat nem tud eltekinteni a két szakaszt összetartozó tevékenységként vizsgáló hatástanulmány készítésétől.

*Teljes Budapestet felölelő stratégiai dokumentáció elkészítése a Fővárosi Önkormányzat hatásköre, a tárgyi projektszakaszban a projektszakasz műszaki tartalmára vonatkozó vizsgálatok végezhetőek el.*

*A projekt szakaszolása az alábbi:*

- I. *szakasz a Fehérvári úti csomóponttól a Gubacsi úti csomópont térségéig tart. (továbbiakban: I. szakasz)*
- II. *szakasz az Illatos út irányába vezető, RSD Duna-hídhöz kapcsolódó közúti csomópont rendszertől az Üllői útig tart. (továbbiakban: II. szakasz)*

*A 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 10.§ (6) bekezdése értelmében a két szakasz környezeti vizsgálata elválasztható.*

*„(6) Olyan tevékenység esetén, amelynek megvalósításához nyomvonalas létesítmény telepítése szükséges, a tervezett nyomvonal egyes önállóan használható szakaszai önálló engedélyezés tárgyát képezik, amennyiben a nyomvonal környezet- és természetvédelmi követelményekkel összeegyeztethető továbbvezetése a benyújtott dokumentáció szerinti információk alapján valószínűsíthető.”*



Mivel az I. szakasz - Fehérvári csomópont- Gubacsi úti csomópont között melynek része az Új Duna-híd is - önállóan használható szakasz, önálló engedélyezési eljárás tárgyát képezi ezért az I. és II. szakasz KHT-ja külön dokumentációban készítendő.

Függetlenül attól, hogy a KHT jelenleg az I. szakaszra vonatkozik, kitekintésként – összhangban a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály kérésével, továbbá a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § 6 bekezdésével – a rendelkezésre álló információk alapján a II. szakasz, azaz a Gubacsi út – Üllői út közötti szakasszal is foglalkozik; többek között a 2.6-os fejezet „Távlati továbbvezetés (II. szakasz) hatásai” alfejezetében, a „4.3.5 Forgalomba helyezést követő (vele) állapot vizsgálata” fejezetben, a „5.1.6 A tervezett távlati (vele) állapot zajterhelése (2035)” fejezetben.

- 1.2** A közlekedés okozta zajterhelésből adódó konfliktusok már a 2019-es évi Zajcsökkentési Intézkedési Tervben (a továbbiakban: Intézkedési Terv) a jelenlegi – projekt nélküli – állapotra is fennálltak (l.: 10. old.). A 2017. évi stratégiai zajtérkép alapján a hatásterületen kívül eső budai oldalon, Albert utca-Pajkos utca közötti szakaszon – Andor utca 25/C és 5 -, illetve az Andor utca 58 és 14 házszámú ingatlanoknál a beruházást megelőzően, és a beruházást követően is fennáll határérték feletti zajszennyezés negatív állapota, amely szakasz zajcsökkentésével nem foglalkozik külön a KHT, amit egyértelműen hiányolunk és javasolunk pótolni!

A KHT-ban részletesen megtalálhatók az Andor utca zajterhelésének vizsgálatai: A KHT\_01.07\_E\_V02 dokumentáció 4. sz. zajvédelmi mellékletében található ZK-01 zajtérképes ábra – mely a beruházás megvalósulása, illetve elmaradása esetén várható távlati zajterhelések különbségábrája – szemléletesen mutatja be a tervezési terület térségében becsült változásokat, így az Andor utca változásait is. A különbségábrán az látszik, hogy a Fehérvári úttól nyugati irányban – így többek között az Andor utca Albert utca (Fehérvári út) – Pajkos utca (Thán Károly út) közötti szakaszán is (ahol védendő épületek találhatóak) – a projekt megvalósulása nem változtat érdemben a zajhelyezeten. Ezeken a területeken (sárgával jelölve) 1 dB-n belüli változás várható, amely az emberi fül számára nem érzékelhető különbség. Ezt igazolják az ezen – zajvédelmi hatásterületen kívüli – útszakaszokon várható zajemissziós szintek (mekkora zajt bocsát ki adott útszakasz 7,5 méterre az út tengelyétől) is, melyek a KHT\_01.07\_E\_V02 dokumentáció 2. sz. zajvédelmi mellékletének 20. és 21. soraiban találhatóak és az alábbiak szerint alakulnak:

Sorszám	Út neve	útszakasz		L <sub>Aeq 7,5 m</sub> (dB(A))					
		eleje	vége	Nélküle 2035		Vele 2035		Különbség	
				Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel
20	Andor u.	Thán Károly út	Tétényi út	73.5	68.7	74.0	69.1	0.5	0.4
21	Andor u.	Tétényi út	Fehérvári út	72.6	67.5	73.2	68.4	0.6	0.9

A Thán Károly út Fehérvári út közötti szakasz magában foglalja az Albert és Pajkos utca közötti szakaszt, ugyanakkor a KHT-ban is használt forgalmi modellben a fenti táblázat szerinti forgalmi szakaszolás szerepelt, így itt is ezt tüntettük fel.

A KHT teljes tervezési szakaszon, a tervezett útszakaszok esetében a zaj csökkentése érdekében az aszfalt burkolatokra vonatkozóan egy akusztikai szempontból kedvezőbb típust (másik érdességi kategóriájú) írt elő. A 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet 5. sz. melléklet 6. táblázata szerinti „B” érdességi kategóriával szemben „A” érdességi kategória hosszútávú fenntartása is fontos tényező a zaj csökkentésében. A jó minőségű útburkolat fenntartása – mint zajvédelmi intézkedés – reális opció a kérdéses útszakaszon is, továbbá sebességszabályozás, sebességmaximalizálás is bevezethető.

A zajvédelmi kritériumok folyamatos teljesülése érdekében az útburkolat zajkibocsátásnak ismétlődő ellenőrzése és szükség esetén a kopórétteg helyreállítása az útkezelő feladata.



*A forgalmi modell alapján a zajvizsgálatok a szabad forgalom áramlási sebességgel számoltak, ami jellemzően 55-60 km/h. Ugyanakkor a KHT 5.1.6. fejezetében bemutattuk, hogy a sebesség 50 km/h-ra csökkentésével akár 0,8 dB csökkenés is elérhető. Összességében tehát a számítások eredményéből elmondható, hogy amennyiben az adott útszakaszokon a szabad áramlási sebesség (55, illetve 60 km/h) helyett 50 km/h lenne a megengedett legnagyobb haladási sebesség (és ennek szigorú betartatását bizonyos műszaki megoldásokkal biztosítanák), úgy a védendő épületek egyes szintjein távlati állapotban, nappali és éjjeli időszakban sem várható a beruházás hatásaként számítási hibahatáron ( $\pm 0,1-0,2$  dB) belüli zajterhelés-változás.*

- 1.3** A modellszámítás alapján a beruházás zajhatásának a három leginkább kitett terület, amelynek kezelésére elengedhetetlennek tartjuk, ahogy a KHT is hivatkozza, megfelelő preventív zajcsillapítási műszaki megoldásokat (burkolat érdességének csökkentése, 50 km/h-ra történő forgalomcsökkentés és annak ellenőrzésére kamerarendszer kiépítése, ablakcsere az érintett ingatlanokon (10 dB feletti túllépésnél a hatásterületen kívül is!) megvalósítását a beruházás keretében.

*A KHT számos zajcsökkentési intézkedést írt elő, mely műszaki-, gazdasági-, tájvédelmi-, városképi- szempontokat is figyelembe véve megvalósíthatók. A jelen dokumentumban is azonosított, „három leginkább kitett terület” zajhelyzetét a KHT részletesen vizsgálja. Az intézkedések részletesebb bemutatását ezen kívül jelen dokumentumban is bemutatjuk a „részletes megállapítások” 2. fejezetében*

*10 dB feletti határérték túllépés a védendő létesítményeknél nem várható, míg a változás mértéke a nélküle és a vele állapotok között 1 dB-n belül marad. A forgalmi modell alapján a zajvizsgálatok a szabad forgalom áramlási sebességgel számoltak, ami jellemzően 55-60 km/h. Ugyanakkor a KHT 5.1.6. fejezetében bemutattuk, hogy a sebesség 50 km/h-ra csökkentésével akár 0,8 dB csökkenés is elérhető.*

- 1.4** Tekintettel a forgalmi átrendeződésekkel érintett hatásterület kiterjedésére, indokoltnak tartjuk a bemutatott hatásterületen kívüli, további a forgalom változásának eredményeképpen valószínűsíthetően fellépő többletterhelésnek kitett területek feltérképezését, azonosítását, majd az így meghatározott kritikus hatásterületekre vonatkozó levegőszennyezettségi immisszió-modellezés(ek) elvégzését.

*A projekt által generált forgalmi átrendeződést a KHT készítése során figyelembe vette a Tervező (KHT 175. oldal közvetett hatásterület vizsgálata) és minden indokolt helyre elvégezte a légszennyezettségi vizsgálatot.*

- 1.5** A nyomvonal érinti a BKM Zrt. által üzemeltetett hintőanyag tárolót, mely a téli síkosságmentesítés szempontjából kiemelt jelentőségű, a tervezett létesítmények nem érinthetik az anyagtárolót! A terveket javasoljuk úgy módosítani, hogy a tárolót akár részleges, akár teljes bontás nélkül Budapest érdekeit szem előtt tartva a későbbiekben is lehessen üzemeltetni.

*A KHT az épületek bontásával többek között a „4.3.6 Építés hatása” fejezet „Épületbontás hatása” alfejezetben, a „4.5.2.3 A létesítmény hatásai” fejezetben, az „5.1.9.2 Építési technológia” fejezet „Épület bontási tevékenységének zajszámítása” alfejezetében foglalkozik. A bontás alatti zaj és légszennyezés vizsgálata is megtörtént. Nem vitatva, hogy hintőanyag tároló szükséges a főváros üzemeltetéséhez, a hintőanyag tároló bontásáról, pótlásáról további egyeztetéseket tartunk szükségesnek az építési engedély megszerzését követően. Egyebekben a hintőanyag tároló elbontása mindenképp szükséges lehet a fővárosi és kerületi főépítések által is támogatott a Kelenföldi Duna-parti Sétány keretében a hídfő térségében megvalósítani tervezett közterületi közpark kialakítása miatt is, nem csupán a tervezett infrastruktúra okán. A bontást lehetőleg a téli időszak befejeztével kell elvégezni, amikor a tárolóban kevés a síkosságmentesítési anyag, így a szállítási volumen csökkenthető.*



- 1.6** Az Illatos árokba, illetve a meglévő egyesített rendszerű közcsatornába többlet csapadékvíz az FCSM állásfoglalása alapján nem vezethető.
- Az Illatos úti árok csapadékvíz csatornaként üzemel. A tervezett új csapadékcatornák rákötnek. Az egyesített rendszerű csatornáról leválasztott víznyelők ide vannak átkötve. Szelvénybővítése szükséges, ez szerepel is a terveken. A tervekre FCSM megadta közműnyilatkozatát az e-közmű területen. FCSM 2021.01.19-i tájékoztató levelében valóban szerepel az a mondat, hogy „Az Illatos árokba, illetve a meglévő egyesített rendszerű közcsatornába többlet csapadékvíz nem vezethető.”, de miután a terveken szelvénybővítés szerepel, így a tervezett megoldást FCSM elfogadta.*
- 1.7** Az Illatos úti új úthálózatot elválasztott rendszer szerint kell kialakítani, vagyis önálló csapadékvíz elvezetéssel kell megoldani az útvíztelenítést. Az egyesített rendszerű csatornákról a víznyelőket át kell kötni az újonnan épülő elválasztott csapadékvíz csatornákra.
- Az Illatos úti árok csapadékvíz csatornaként üzemel. A tervezett új csapadékcatornák rákötnek. Az egyesített rendszerű csatornáról leválasztott víznyelők ide vannak átkötve. Szelvénybővítése szükséges, ez szerepel is a terveken. A tervekre FCSM megadta közműnyilatkozatát az e-közmű területen. FCSM 2021.01.19-i tájékoztató levelében valóban szerepel az a mondat, hogy „Az Illatos árokba, illetve a meglévő egyesített rendszerű közcsatornába többlet csapadékvíz nem vezethető.”, de miután a terveken szelvénybővítés szerepel, így a tervezett megoldást FCSM elfogadta.*
- 1.8** Javasoljuk, hogy a pesti oldali új csapadékvízgyűjtő csatorna közvetlenül a Ráckevei-Soroksári Dunaágba torkoljon.
- Tisztítóműtárgy vagy egyéb védelmi célokat szolgáló szűrőrendszer beépítését szükségesnek tartjuk a közútról elvezetett csapadékvíz potenciális szennyeződése miatt, mivel az RSD Natura 2000 védettségű víztest.*
- A projekt kapcsán tervezetten az Illatos úti árok kivezetése és vészkiömlő csatornája átépül új nyomvonalra (mert az RSD hídpillére elüti a meglévő nyomvonalat) és felbővül DN1600 méretre a többlet csapadékvíz terhelések miatt. Az Illatos úti árok RSD-be torkollását megelőzően tisztítóműtárgy kialakításának lehetőségét megvizsgáltuk, a vonatkozó szakági tervek során betervezzük.*
- 1.9** A Külső Mester utca és a Kén utca bejelölt szakaszán egyesített rendszerű közcsatorna üzemel, melynek befogadója az Illatos úti egyesített rendszerű közcsatorna. Amennyiben többlet csapadékvíz elvezetési igény merül fel az érintett szakaszon, hidraulikai felülvizsgálatot kell készíteni a meglévő csatorna kapacitására vonatkozóan.
- Az Illatos úti egyesített rendszerű csatornájáról a csapadékvizeket leválasztjuk a tervezési területen belül. A Külső Mester utca és a Kén utca nem esik a tervezési területre, így itt többlet csapadékvíz elvezetési igény nem merül fel.*
- 1.10** A tervezett és meglévő víznyelőkbe elhelyezni kívánt tisztítóműtárgyakkal nem értünk egyet, javasoljuk a befogadóba (Illatos árok, RSD, Duna folyam) történő bevezetés előtt olajfogó-előtisztító műtárgy betervezését, beépítését.
- Az RSD hídról összegyűjtött csapadékvizek tisztító műtárgyakon keresztül vezetve kerülnek az RSD-be és az Illatos úti árokba, mely az RSD-be torkollik. Az Illatos úti árokra a Soroksári út és az Illatos út vonalán nagyon sok víznyelő kerül rákötésre. Az Illatos úti árok RSD-be torkollását megelőzően tisztító műtárgy kialakításának lehetőségét megvizsgáltuk, a vonatkozó szakági tervek során betervezzük.*
- 1.11** Az Új Duna-híd építése során tervezett csapadékvíz csatorna hálózatokat és a hozzá tartozó műtárgyakat (tározók, árvízvédelmi műtárgyak, átemelők) üzemeltetésével kapcsolatos kérdéseket beruházói oldalról tisztázni szükséges, tekintettel arra, hogy a víziközmű-szolgáltatásról szóló



2011. évi CCIX. törvény (Vksztv.) 2. § 20. b) pontja alapján az elválasztott rendszerű csapadékvíz csatornahálózat jelenleg nem minősül víziközműnek!

*Ezen kérdések tisztázása már folyamatban van, ill. az „Új Duna-híd Budapest ajánlati terv (Tsz.: 92.21.003, munkaszám: 042163)” tervezés keretén belül már megtörtént. Ezen tervezés keretében elkészült a TKÜ Tulajdonosi kezelői üzemeltetői lehatárolási terv, ahol minden tervezett elemnek az illetékesei kijelölésre kerültek.*

- 1.12** Budapest Központi Szennyvíztisztító Telepet érintő műtárgyakat és azok kivitelezését úgy kell megtervezni, hogy azok kivitelezése, felvonulási területei a szennyvízkezeléshez kapcsolódó létesítményeket és kapcsolódó helytállási kötelezettségeket (pl. Dunai bevezetés, kapcsolódó határértékek, biogáz tárolók stb.) ne veszélyeztesse.

*Köszönjük, figyelembe vesszük.*

- 1.13** Mivel a Budapest Központi Szennyvíztisztító Telep alsó küszöbértékű veszélyes ipari létesítményként biztonsági elemzésre kötelezett, azt, hogy az Új Duna-híd milyen mértékben befolyásolja a BKSZTT kockázati eredményeit, akkor lehet pontosan megmondani és meghatározni, ha a hídon várható forgalmi viszonyokat figyelembe veszi a kockázatértékelés. Ezt az elemzést a KHV nem tartalmazza.

*Kockázatértékelésre, biztonsági elemzésre az üzemeltető kötelezett.*

*219/2011 (X.20.) Korm. rendelet 1.§ 6. pontja értelmében: Veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek veszélyének azonosítása és kockázatuk elemzése: az üzemeltető által végzett módszeres elemző tevékenység, amelynek során meghatározza és bemutatja a veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemben bekövetkező veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos baleset kialakulásának lehetőségeit és azok bekövetkezésének valószínűségét.*

*Továbbá a hivatkozott Korm. rendelet 8-12.§ vonatkoznak a biztonsági elemzésre, mely alapján szintén az üzemeltető köteles azt elkészíteni, szükség esetén felülvizsgálni.*

*A 314/2005.(XII.25.) Korm.rendelet 6. melléklete az veszélyes üzemekkel kapcsolatban az alábbi vizsgálatot írja elő:*

*aa) a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek tevékenységének ismertetése, jellemzése, az ezekkel való esetleges kapcsolatok bemutatása (különösen technológiai, közmű-, szolgáltatási kapcsolat).*

*A fenti előírás alapján készült a hatástanulmány, kockázatelemzést nem ír elő, az a 219/2011 (X.20.) Korm. rendelet alapján az üzemeltető feladata.*

*A veszélyes üzemek felsorolása a VGT2 alapján készült. A Szennyvíztisztító telep nem szerepelt a VGT2 3.6. mellékletében és a Budapest XXI. Kerület Csepel lakossági tájékoztató kiadványában sem a veszélyes üzemek között. A budapesti Környezeti Állapotértékelésben (2019-2020) megtaláltuk a szennyvíztisztító telepet, ott alsó küszöbérték alattinak van jelölve.*

- 1.14** A tervezett út- és hídépítés munkálatai érintik, illetve érinteni fogják a meglévő, üzemelő és tervezett, a BKM Zrt. tulajdonában és/vagy kezelésében lévő távfűtő vezetékeket és a hozzájuk kapcsolódó műtárgyakat, létesítményeket. Jelenleg a Galvani úton, illetve ennek vonzáskörzetében lévő Budafoki úton, Szerémi úton és a Fehérvári úton van üzemelő hálózatunk. A BKM Zrt. közép és hosszú távú fejlesztési tervében szerepel az újonnan létesülő híd alatt, illetve annak szerkezetében egy nagyobb átmérőjű vezetékpar létesítése, valamint az átvezetéshez szükséges hálózatfejlesztés a Fehérvári út, a Szerémi út és a Budafoki út kapcsolódó részein. Kérjük a tervek készítésénél a fent említett távlati fejlesztéseket figyelembe venni, illetve a meglévő és a tervezett távhő hálózatot a vonatkozó tervfejezetekben szerepeltetni!

*A távlati fejlesztéseket figyelembe vettük, az útépítési és a vonatkozó szakági engedélyezési tervekben így szerepel. (Csatoljuk a Főtáv Zrt. FŐTÁV013/128-2/2020. iktatószámú nyilatkozatát*



*és az 500937734 azonosítójú e-közmű és 880783093 azonosítójú e-közmű eljárások során kiadott Főtáv nyilatkozatokat.)*

- 1.15** A 38086/23 helyrajzi számú ingatlan lekerített és a Fővárosi Vízművek Zrt. épülete található rajta (üzemi épületként a Fővárosi Vízművek Délpesti Ipari Gépház Vízkivételi Műve), mely közútról nem megközelíthető, gépjárművel történő munkavégzés során a 38086/20 hrsz. ingatlanon keresztül közelítik meg. A 2019-es értékbizonyítvány alapján az ingatlan két épület közötti „T” alakú terület, melynek a felső részét egy kerítéssel elválasztották. A telken egy pincelejárát és két szellőző található, melyek feltételezhetően a föld alatt vízmű létesítmény részei, mivel a szomszédos 38086/24 helyrajzi számú ingatlanon vízkiváltó műtárgy látható. Az ingatlan nem beépíthető az övezeti besorolása, mérete, alakja és adott helyzete miatt. A terület alatt húzódik egy ivóvízvezeték, de az ingatlan önálló közmű csatlakozásokkal nem rendelkezik.

*Megjegyezzük, hogy a hivatkozott létesítmény tárgyi projekt kapcsán nem érintett. A 8. számú kérdés is ezt igazolja.*

- 1.16** A beruházás keretében a Csepel sziget területén 9625 m<sup>2</sup> erdőterület kerül kivágásra. A tanulmány javasolja, hogy ezek az erdőterületek meglévő erdőterületekhez kapcsolódva kerüljenek pótlásra. A dokumentum a teljes kivágott erdőmennyiséggel azonos mennyiség pótlását javasolja (0102 kötet 42. old). Az erdőterület kompenzálásra vonatkozó helyszínt és javaslatot nem tartalmaz a tanulmány, ezt hiányosságnak tartjuk. Ugyancsak nem tartalmaz a tanulmány tanulmány fasor pótlásra, fejlesztésre, védőfásításra vonatkozó helyszíni javaslatot a tervezett nyomvonal mentén. . Javasoljuk feltételként előírni védőfásításra vonatkozó helyszíni javaslat készítését!

*A pótlásra vonatkozóan: A 0102. dokumentáció 6.2. pontjában található, hogy melyik tervfázisban és milyen feltételekkel jelölhető ki a csereerdő helye:*

*A pótlás helyét az építés megkezdése előtt (kiviteli terv szinten) az erdőművelés alóli kivonásának eljárása során benyújtandó tervnek kell majd tartalmaznia. A pótlásra javasolt helyszín - amit már a Csepel Építési Szabályzatának 14/2021. IX.29-i módosítása is tartalmaz – a Weiss Manfréd úti csomópont dél-keleti oldalán van.*

*A beruházás megkezdése előtt kell az erdő igénybevételi kérelmet a 61/2017. (XII.21.) rendelet 30. §-ban előírt mellékletekkel együtt benyújtani az érintett Erdészeti Igazgatósághoz. A területen szükséges fakitermelések bejelentése, illetve végrehajtása csak jogerős erdőterület igénybevétel engedélyező határozat meglétét követően történhet meg. A pótlás helyszínét így a későbbi tervfázisokban az illetékes erdőgazdasággal, mint kezelővel egyeztetni szükséges.*

*A hatósági hiánypótlásra benyújtott növénytelepítési dokumentáció tartalmazza a tervezett nyomvonal mentén a fasor pótlásra, fejlesztésre, védőfásításra vonatkozó helyszíni javaslatot magába foglaló növénytelepítés koncepciót.*

Kérjük az eljárás során megállapításaink figyelembevételét és azt, hogy a tisztelt Hatóság a beruházás környezetvédelmi engedélyét a jelzett további vizsgálandó körülmények megnyugtató vizsgálatáig ne adja ki, illetve, hogy az engedély kiadásakor a Budapest Főváros Önkormányzata által ismertett feltételek teljesítését, enyhítő vagy megszüntető intézkedések megtételét feltételként írja elő a beruházónak. Amennyiben vázolt észrevételeink pontosítása, a tényállás és esetleges vitás kérdések tisztázása érdekében tárgyalás tartása szükséges, a Fővárosi Önkormányzat és cégei állnak a t. hatóság rendelkezésére. E vonatkozásban kifejezetten is kérjük, hogy ha a tisztelt Hatóság nem értene egyet valamely feltétel előírásával vagy az engedélyezést akadályozó tényező értékelésével, úgy a kérdés szóbeli egyeztetésére lehetőséget biztosítani szíveskedjen, figyelemmel arra is, hogy az eljárás korábbi szakaszaiban a fentebb írt oknál fogva ügyféli jogainkat nem tudtuk gyakorolni.



## 2. Részletes megállapítások

### 2.1 Közlekedés

A hatástanulmány mellékleteként csatolt 04.01\_E\_V02\_Általános helyszínrajz I. és 04.02\_E\_V02\_Általános helyszínrajz II. című tervlapokon a korábban bemutatott, a Főváros által ismert helyszínrajzi kialakítás szerepel.

Eszerint:

- Fehérvári út – Kondorfa utca: 2+3 sáv folyópályán + busszal járható villamospálya
- Kondorfa utca – Budafoki út: 2x3 sáv folyópályán + busszal járható villamospálya
- Új Duna-híd: 2x2 sáv + busszal járható villamospálya
- Csepeli-sziget: 2x2 sáv folyópályán + busszal járható villamospálya
- RSD feletti híd: 2x2 sáv + busszal járható villamospálya
- Soroksári út – Gubacsi út: 2x2 sáv + busszal járható villamospálya

Az 01.05\_E\_V02\_Közérthető összefoglaló című dokumentumban az 1.1. fejezet 3. bekezdése a fővárosi közúthálózat fejlesztésének egyes elemeiről szóló 1693/2018. (XII. 17.) Korm. határozatra hivatkozik, amiben az szerepel, hogy a Kormány döntött a Galvani utca - Illatos út vonalában megépítendő új, kötöttpályás közlekedéssel együtt 2x3 forgalmi sáv szélességű Duna-híd és a Fehérvári út – Üllői út-Határ úti csomópont közötti kapcsolódó közlekedési hálózat, teljes körű előkészítéséről.

- 2.1.1** A 2.1 fejezet 2x2 sávós közútra és 2x1 tömegközlekedési sávra (busszal járható villamos pálya) hivatkozik, ugyanakkor a Helyszínrajzi kialakítás című alfejezetben már megemlítik, hogy a tervezési szakaszt megelőzően „-0+070.20 km” szelvényig +1 sáv létesül az északi oldalon. Csomópontok átalakítására is kitér a szöveg, hogy hol hány kanyarodó sáv kiépítése szükséges. Hasonlóképpen a PE-06/KTF/05508/2022 számon megindított eljárásra vonatkozó hirdetményben is 2x2 sávós közútra és 2x1 tömegközlekedési sávra (busszal járható villamos pálya) szerepel. Javasoljuk a projekt definálást pontosítani és az esetleges ellentmondásokat feloldani!

*Pontosítjuk a megfogalmazást:*

*Általános keresztmetszeti elrendezés esetén – azaz a tervezési szakasz nagy részén – folyópályán 2x2 sávós közút és 2x1 tömegközlekedési sáv (busszal járható villamos pálya) épül. A szakasz nagy részét jellemző folyópályaszakasztól lehetnek eltérések a keresztmetszetben: az említett 0 – 0+70,20km szelvény közötti szakasz és a csomóponti osztályozók is például ebbe a kategóriába esnek.*

- 2.1.2** A KHT megállapítja, hogy „[k]ülön projekt keretében történik a vizsgálat a továbbtervezéssel (II. szakasz) kapcsolatban. Ha a II. szakasz elmaradna, azaz nem kerülne kiépítésre, úgy a Pesti oldalon a Gubacsi úttól K-re az Illatos úton, majd a Nagykőrösi úttól szétterjedve a József Attila lakótelepen, Ecseri úton, Határ úton jelenik meg a forgalom növekedés és az attól származó hatások. Ezek a hatások a jelenlegihez hasonló utak mellett jelennek meg, főként a József Attila lakótelep útjain. A II. szakasz megépülésével az Illatos út - tervezett Határ út mellett alakul ki a forgalomtól származó hatások. (A II. szakaszon több változat lett vizsgálva, amely közül levegőtisztaság-védelmi szempontból az alagútban vezetett változatok előnyösebbek, mérsékelve a Határ út melletti épületeknél fellépő környezetszennyező hatásokat.), **A projekt tervezett második (II.) szakasza tehát szoros összefüggésben van a jelen eljárásban vizsgált I. szakasszal, a 314/2005 (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § 6A bekezdés szerint összetartozó tevékenységként együtt és csak együtt vizsgálható az I. szakasz környezeti hatásaival.** Következésképpen a hatásterület meghatározását így szignifikánsan módosítja. A Fővárosi Önkormányzat nem tud eltekinteni a két szakaszt összetartozó tevékenységként vizsgáló hatástanulmány készítésétől.



A 314/2005. Kormányrendelet 10.§ 6. pontja (lásd fent) lehetőséget ad arra, hogy egyes szakaszok önállóan használható szakaszai környezetvédelmi engedélyezés tárgyát képezzék. A KHT-ban kellő mélységgel szerepel a II. szakasz forgalmi és forgalommal összefüggő környezeti elemek változásának vizsgálata, értékelése. Ezek a fejezetek többek között a következők: 2.6-os fejezet „Távlati továbbvezetés (II. szakasz) hatásai” alfejezete, a „4.3.5 Forgalomba helyezést követő (vele) állapot vizsgálata” fejezete, a „5.1.6 A tervezett távlati (vele) állapot zajterhelése (2035)” fejezete. A KHT vizsgálja az I. szakasz önállóan történő megépítésének hatását, valamint a két szakasz együttes megépítésének forgalmi változását és annak következményeit a forgalommal összefüggő környezeti elemek változása tekintetében.

Tekintettel arra, hogy a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa a II. szakasz nyomvonalváltozatai közül a továbbtervezésre alkalmas változatot/változatokat nem jelölte ki, így annak részletes vizsgálatára jelen dokumentációban nem kerülhetett sor.

- 2.1.3 KÖZÉRTETHETŐ ÖSSZEFOGLALÓ 3.4.1. fejezet:** „Továbbá zajvédelmi szempontból az Albert utca - Szerémi út közötti szakaszon 50 km/h maximális megengedett sebesség bevezetését javasoljuk a tervezett útszakaszokon.” Jelenleg is 50 km/h a megengedett legnagyobb sebesség az Andor utcában, így az anyagban szereplő javaslat érdemben nem javít semmit a távlati helyzeten sem.

*Az intelligens forgalomirányítás és a közúti forgalom menedzsmentje lehetővé teszi, hogy a folyamatosan mért paraméterek alapján a forgalomirányító lámpák programozása úgy változzon, ahogy azt a kívánt célok – például a belvárosba engedett járműmennyiség korlátozása – megkívánja. Ugyanígy elérhető, hogy az új útvonaltól délre megjelenő és átmenő gépkocsiforgalom nagysága ne haladja meg a mai értéket. Mindez, továbbá a megengedett sebesség meghatározása azonban közútkezelői hatáskör. A hidak és az utak geometriai kialakítását 60 km/órás sebességre tervezzük, azonban a közútkezelő felé 50 km/órás sebességhatár bevezetése javasolt.*

- 2.1.4 KÖZÉRTETHETŐ ÖSSZEFOGLALÓ 3.8. fejezet:** „A távlati 2035-ös állapotban a beruházás kapcsán több vizsgálati pont is elbontásra kerül, így ott a zajtól védendő funkció megszűnik. Vele esetben a vizsgálati pontok túlnyomó részénél továbbra is határérték feletti zajterhelés figyelhető meg nappal és éjjel egyaránt. A megmaradó vizsgálati pontok (épületek) közül, határérték feletti terheléssel érintettek száma érdemben nem változik a jelen és nélküle állapothoz képest.”

Véleményünk szerint zajvédelmi intézkedések szükségesek a meglévő, megmaradó épületek esetében. Szabályozási terv alapján javasolt megvizsgálni azt, hogy a tengely mentén épülő új épületek miként tudják a mögöttes területet megvédeni a zajtól.

*A zajvédelmi intézkedéseket – amik városi területen belül egyáltalán számításba vehetők – a hatástanulmány 5.1.7. fejezet tartalmazza (útburkolat akusztikai minősége, adminisztratív intézkedések, sebességkorlátozás).*

*A tervezés alatt álló útszakaszon jelentős mennyiségű bontásra van szükség. Az út közvetlen környezetében távlatban új beépítések várhatók, de ezek terve jelenleg még nem állnak rendelkezésre. Az adminisztratív intézkedések címszó alatti előírások pontosan azt a célt szolgálják, hogy az út melletti beépítéseknél ne legyen zajvédelmi konfliktus.*

- 2.1.5 „A tömegközlekedési sávra vonatkozólag ütemezett kiépítéssel számolunk, így távlati állapotban külön megvizsgáltuk a nyomvonal mentén a beruházást villamos forgalommal és nélküle is.”**

A BKK által kiadott korábbi állásfoglalás alapján egy ütemű kiépítést támogat a Főváros, ami a vizsgálat eredményét nem befolyásolja, azonban fontos jelezni, hogy ez vélhetően pontatlanul szerepel az anyagban.

*Az Új Duna-hídon és az RSD hídon átvezetett 2x2 forgalmi és egy tömegközlekedési sáv tervezett. Utóbbi autóbusz közlekedésre is alkalmas, azaz busszal járható villamos vágányt magába foglaló*



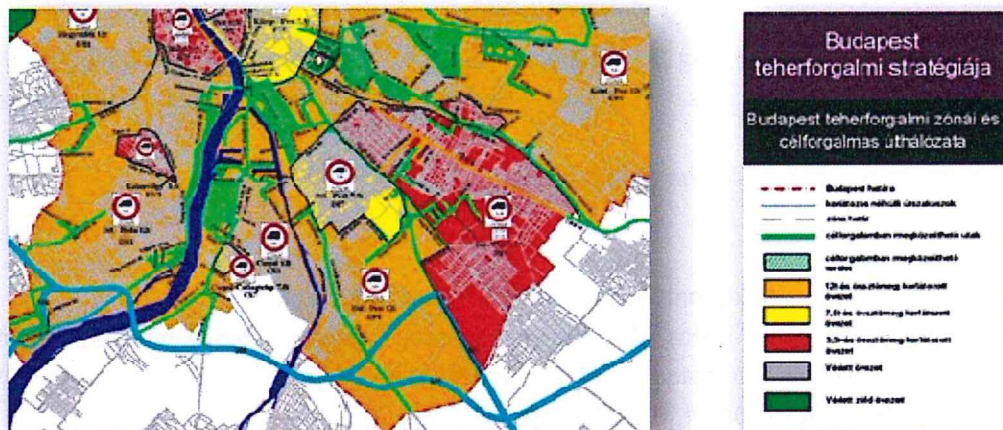
tömegközlekedési sáv. A villamos pálya és a körút egyidejű megépítésére határozott beruházói szándék van.

Kérjük az engedélyező hatóságot, hogy a környezetvédelmi engedélyezési eljárás során ezt vegye figyelembe.

## 2.1.6 KLÍMAVÉDELMI KOCKÁZATELEMZŐ TANULMÁNY 5. A projekt hatása a klímaváltozásra

„Az üvegházhatású gázok kibocsátása tekintetében a különböző iparágak között a közlekedés jelentős részesedéssel bír (~20%). Ezen belül a közúti közlekedés tekinthető a legjelentősebb kibocsátónak az egyes közlekedési ágakon belül (vasúttal, hajóval, repülővel, közúti gépjárművel történő közlekedések, szállítások). Az úthálózat bővülése révén a kibocsátások helyei átrendeződnek, emellett a zöldfelületek mérete csökken. Pozitív hatásként érdemes megemlíteni, hogy Budapestet elkerülő autópálya tehermentesíti a fővárost az átmenő forgalomtól (különösen a teherforgalomtól), amely a város belterületein kialakuló hősziget hatást valamelyest enyhíti, javítva a helyi klimatikus viszonyokat és a levegőminőséget.”

**A forgalmi modellek szerint az M0-n forgalomcsökkenés várható a híd megvalósítása kapcsán, mivel a most hiányzó városon belüli kapcsolat hiánya miatt kényszerűen erre haladnak azok is, akik mondjuk Dél-Budáról Dél-Pestre tartanak. A megállapítás a BKK véleménye szerint nem helytálló, mivel a hídon ez a reláció ugyanúgy átmenő forgalomként fog megjelenni.**



Ábra 1. Budapest teherforgalmi stratégiája

Az új Duna-híd új közlekedési kapcsolatot fog jelenteni a déli kerületek között. Jelenleg ezen kerületek főbb forgalmi lefolyásai a Dunával párhuzamos főútvonalakon bonyolódik le, keresve a Rákóczi híd és a Deák Ferenc híd által biztosított dunai átkelést. Az új kapcsolattal ez a forgalmi áram változik meg, rendeződik át és a Dunával párhuzamos útirányok mellett, megjelenik egy keresztirányú reláció is. Ennek hatására a déli kerületeken belül a hálózaton megjelennek új útirányok és eltűnnek jelenleg meglévő relációk. A hírhoz csatlakozó új úthálózat feladata ezen új útirányok elvezetése és megfelelő kapacitással a forgalom nagyság kívánt szinten tartása.

Az Új Duna-hídon és csatlakozó úthálózatán olyan forgalom jelenik meg, mely a fejlesztés előtt is a városon belül folyt. A kerületek közötti kapcsolati hiány miatt a forgalom kénytelen volt az M0 irányába közlekedni és az M0 Deák Ferenc hidat használni a dunai átkeléshez. Nem helytálló az a feltételezés, hogy az M0-ról az a forgalom terelődik át, mely agglomerációs forgalmat vagy a várost elkerülő tranzit forgalmat jelentené.



*Rögzíteni szükséges, hogy a fővárost elkerülő autósok számára az Új Duna-híd nem jelent versenyképes alternatívát, mivel annak M0-hoz képest kisebb megengedett sebessége, jelzőlámpás csomópontjai, rövidebben a városias kialakítása ezt amúgy sem tennék azzá. Kijelenthető, hogy a tranzitforgalom az M0 autópályán marad.*

**2.1.7** A forgalom kedvező átrendeződésének hatásaként szükségszerűen változtatni kell a „célforgalmi útvonalak” hálózatán (1. sz. ábrán zöld színnel jelölt útvonalak), azaz jelenleg a Rákóczi híd vonaláig korlátozás nélkül beengedett teherforgalom kizoríthatóvá válik a Galvani híd vonaláig.

Továbbá a Budai és Pesti oldalon a hídfőkhöz kapcsolódó csomóponti úthálózati fejlesztések eredményeként a Dél-Buda 12t-ás korlátozott forgalmú övezet (DB1), illetve a Dél-Pest 7,5t-ás övezet (DP7), továbbá Dél- Pest 12t-ás övezet (DP1) szintén érintetté válik, melynek forgalomtechnikai kötöttségein túl az érintett kerületszervekre gyakorolt hatását is vizsgálni kell.

*A teherforgalom korlátozásáról, engedélyezett útvonalokról szóló teherforgalmi koncepciót a Budapest Közút, mint az út kezelője készítheti el jelen projekt megvalósítását követően. Jelenleg a Rákóczi híd célforgalomban megközelíthető úthálózat része. A forgalmi modell azon feltételezésen alapul, hogy az új hálózati kapcsolat esetén a projekt környezetében található ipari területek megközelíthetősége az Új Duna-hídra tolódik, így a teherforgalomnak nem szükséges a Rákóczi híd felé kerülő útvonalon közlekednie. Egyet értünk a véleményben megfogalmazottakkal, hogy a teherforgalmi korlátozás kibővíthető a Rákóczi hídra, illetve környezetére, mivel nem indokolja ipari terület a célforgalmi úthálózatban való tartását.*

**2.1.8** Hatásaiban szintén fontos lehet, hogy az érintett területen telephellyel rendelkező cégek vonatkozásában miként jelenik meg az esetleges övezeti szabályozás változásával járó napi működési gyakorlat, ahol kedvező szempontként viszont a városi lakóterületek védelme jelenhet pozitív változást.

*A kérdéskör önkormányzati hatáskörbe tartozik.*

### 3. Zajterhelés

Zaj- és levegőtisztaság-védelem szempontból az alábbi elemeket vizsgáltuk:

- Budapest, Galvani utca - Illatos út vonalában építendő útra vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány, környezeti hatástanulmány és építési engedélyezési terveinek elkészítése – MŰSZAKI LEÍRÁS (KHT\_01.01\_E\_V02.pdf)
- Budapest, Galvani utca - Illatos út vonalában építendő útra vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány, környezeti hatástanulmány és építési engedélyezési terveinek elkészítése – ZAJ- ÉS LEVEGŐTISZTASÁG-VÉDELMI MELLÉKLETEK (01.07\_E\_V02\_Zaj-és levegővédelmi mellékletek.pdf)

A zajvédelmi kérdések értékelésének érdekében a BFFH a Galvani utca - Illatos út vonalában építendő út I. szakaszának közlekedési zajterhelésvizsgálatát a Budapest Közlekedési Központ (a továbbiakban: BKK) Egységes Forgalmi Modell (a továbbiakban: EFM) alapadatai alapján a stratégiai zajtérképek, valamint az intézkedési tervek készítésének részletes szabályairól szóló 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelet (a továbbiakban: Stratégiai zajrendelet) 7. § (5) bekezdése alapján 4 méteres értékelési pontmagasságra, a közúti közlekedés zajkibocsátását a zajkibocsátási határértékek megállapításának, valamint a zaj- és rezgésekibocsátás ellenőrzésének módjáról szóló 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet (a továbbiakban: Hatósági ellenőrző zajrendelet) 5. számú mellékletében leírtak alapján szabályozott akusztikai járműkategóriákra és adott vonatkoztatási napszaktényezőkre igazított forgalomnagyságra saját maga is modellezte. Ennek alapján megállapítottuk, hogy műszeres zajvizsgálat nem volt indokolt. A KHT\_01.07\_E\_V02 rajzszámú dokumentum (a továbbiakban: zajvizsgálat) mérési módszere megegyezik a BFFH általi értékelési módszerrel. A kötöttpályás villamos zajkibocsátási értékeit nem vettük figyelembe a modell futtatásakor, ugyanakkor megjegyezzük, hogy a KHT-ben szereplő



modellben a villamos által keltett zajkibocsátással együtt közel azonos eredményt kaptunk, azaz a **villamos által keltett zaj elhanyagolható a KHT szerint.**

A BFFH által elkészített zajmodellezés és a **tárgyi zajvizsgálat mindhárom időszakára történő összehasonlítása közel azonos modelleredményeket mutat** (0. sz. melléklet), ugyanakkor a zajvizsgálati grafikai eredmény színskód használata nem követi a Stratégiai zajrendelet 8. § (3) bekezdésében foglaltakat. Javasoljuk a **rendelet szerinti színskódolás alkalmazását** az összehasonlíthatóság érdekében!

*Köszönjük a megerősítést, hogy a BFFH és szakcége által elvégzett zajmodellezés közel azonos eredményeket mutat a KHT-ban bemutatottakkal.*

*Ugyanakkor megjegyeznénk, hogy a stratégiai zajtérkép és a zajvédelmi tervezésnél használt zajtérkép célja, értékelése és számításának módja eltér egymástól, így korrekt szakmai összehasonlításuk nem lehetséges.*

*A zajtérkép és a 49/2002 EU ill. a 280/2004 Korm. rendelet szerinti stratégiai zajtérkép között számos lényeges különbség van, mint például: zajforrások ábrázolása, határértékek és a stratégiai küszöbérték, zajsávok, zajjellemzők, számítási (raszter) magasság, felbontás, továbbá a két típusú zajtérkép alkalmazási területe is különböző. A zajvédelmi tervezésnél a 27/2008 (XII.3.) KvVM-EüM rendeletben előírt határértékeket kell betartani. A 280/2004. (X. 20.) Korm. rendelet szerint a zajjellemzők értékelését a következő stratégiai küszöbértékek szerint kell végezni közlekedési zajforrás esetén: Lden = 63 dB, Léjjel = 55 dB. A zajtérkép a megítélési időre: nappalra (6-22 óra) és éjszakára (22-6 óra) készülhet. A 49/2002 irányelv szerint a zajtérképet mindig Lden és Léjjel zajjellemzőre kell készíteni. Ahol: Lnap - egyenértékű A-hangnyomásszint nappalra (12 óra) Leste - egyenértékű A-hangnyomásszint estére (4 óra) Léjjel - egyenértékű A-hangnyomásszint éjszakára (8 óra).*

- 3.1. Összességében megállapítható, hogy az Új Duna-híd beruházás jelentős közlekedési forgalomnövekedést eredményez a tervezési területen. A közlekedés okozta zajterhelésből adódó konfliktusok már a 2019-es évi Zajcsökkentési Intézkedési Tervben (a továbbiakban: Intézkedési Terv) a jelenlegi – projekt nélküli – állapotra is fennálltak (l.: 10. old.). A 2017. évi stratégiai zajtérkép alapján a hatásterületen kívül eső budai oldalon, Albert utca-Pajkos utca közötti szakaszon – Andor utca 25/C és 5 -, illetve az Andor utca 58 és 14 házszámú ingatlanoknál a beruházást megelőzően, és a beruházást követően is fennáll határérték feletti zajszenyezés negatív állapota, amely szakasz zajcsökkentésével nem foglalkozik külön a KHT, amit egyértelműen hiányolunk és javasunk pótolni!**

*Az említett útszakasz zajvédelméről részletesebben írtunk már jelen dokumentumban. A KHT 5.1.7. fejezete részletesen tartalmazza a javasolt zajcsökkentési intézkedéseket (sebességkorlátozás, jó minőségű útburkolat fenntartása, passzív akusztikai védelem), ugyanakkor itt is fontosnak tartjuk megemlíteni, hogy a jó minőségű útburkolat fenntartása – mint zajvédelmi intézkedés – reális opció a kérdéses útszakaszokon is. A hivatkozott Intézkedési Terv valóban megemlíti az Andor utcát, mint „A 2017. évi stratégiai zajtérkép alapján a stratégiai küszöbértékekhez képest 10 dB feletti konfliktussal” érintett útszakaszt, ugyanakkor konkrét intézkedést nem fogalmaz meg.*

- 3.2. A modellszámítás alapján a beruházás zajhatásának a három leginkább kitett terület, amelynek kezelésére elengedhetetlennek tartunk, ahogy a KHT is hivatkozza, megfelelő preventív zajcsillapítási műszaki megoldásokat (burkolat érdességének csökkentése, 50 km/h-ra történő forgalomcsökkentés és annak ellenőrzésére kamerarendszer kiépítése, ablakcsere az érintett ingatlanokon (10 dB feletti túllépésnél a hatásterületen kívül is!) a beruházáshoz illeszteni:**

- a Galvani út mentén a lakónegyedekkel beépülő városi területre, továbbá a meglévő Fehérvári út – Tétényi út közötti védendő lakóépületek erősen ki lesznek téve a közlekedés okozta zajszenyezésnek,



Ezen útszakaszokra a fentebb felsorolt zajvédelmi intézkedések közül a KHT többféle zajcsökkentési intézkedést is előírt a zajterhelés mérséklése érdekében. A KHT 5.1.7. fejezete részletesen tartalmazza a javasolt zajcsökkentési intézkedéseket (sebességkorlátozás, jó minőségű útburkolat fenntartása, passzív akusztikai védelem).

- a pesti oldalon a **Jaschik Álmos Művészeti Szakgimnázium** szintén védett oktatási épület, amelyre mindhárom időszak vizsgálati idejében modellezett forgalmi zajterhelés esetén **kimagaslóan magas zajszennyezés hat,**

A tervezett projekt hatására várhatóan jobb lesz a zajhelyzet a távlati vele állapotban (a jelenlegi és nélküle állapothoz képest is) a Jaschik Álmos Művészeti Szakgimnáziumnál (a KHT-ban Vp6), mivel a jelenlegi Illatos út nyomvonala távolabb kerül a szakközépiskolától, így ott a zajvédelmi követelményszintek már teljesülnek.

- **Albert utca-Pajkos utca közötti szakaszon – Andor utca 25/C és 5 -, illetve az Andor utca 58 és 14 házszámú ingatlanoknál.**

A KHT a teljes tervezési szakaszon, a tervezett útszakaszok esetében a zaj csökkentése érdekében az aszfalt burkolatokra vonatkozóan egy akusztikai szempontból kedvezőbb típust (másik érdeességi kategóriájú) írt elő. A 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet 5. sz. melléklet 6. táblázata szerinti „B” érdeességi kategóriával szemben az „A” érdeességi kategória hosszútávú fenntartása is fontos tényező a zaj csökkentésében. A jó minőségű útburkolat fenntartása – mint zajvédelmi intézkedés – reális opció a kérdéses útszakaszon is. Megjegyezzük továbbá, hogy a forgalmi modell alapján a zajvizsgálatok a szabad forgalom áramlási sebességgel számoltak, ami jellemzően 55-60 km/h. Ugyanakkor a KHT 5.1.6. fejezetében bemutattuk, hogy a sebesség 50 km/h-ra csökkentésével akár 0,8 dB csökkenés is elérhető. Összességében tehát a számítások eredményéből elmondható, hogy amennyiben az adott útszakaszokon a szabad áramlási sebesség (55, illetve 60 km/h) helyett 50 km/h lenne a megengedett legnagyobb haladási sebesség (és ennek szigorú betartatását bizonyos műszaki megoldásokkal biztosítanák), úgy a védendő épületek egyes szintjein távlati állapotban, nappali és éjszakai időszakban sem várható a beruházás hatásaként számítási hibahatáron ( $\pm 0,1-0,2$ dB) belüli zajterhelés-változás.

#### 4. Levegőminőség

- 4.1. A hatástanulmány alapján egy mérőponton történt levegőterheltségi szint vizsgálat. A beruházás, illetve a hatásterület nagysága tükrében az **egy mérőponton történő mérésekből a környezeti levegő állapotának egész területre vonatkozó jellemzése véleményünk szerint aggályos.**

A jogszabály (314/2005.(XII. 25.) Korm. rendelet) azt írja elő, hogy be kell mutatni a tervezési terület jelenlegi állapotát, azt, hogy ez milyen módszerrel történjen, nem írja elő. Véleményünk szerint egy mérési pont megfelelő. Az elvégzett mérés reprezentatív jellegű, mértékadó ponton történt, a meglévő, illetve a tervezett út mellett. Összehasonlítási adatot szolgáltat az egyéb, jelenlegi állapotra vonatkozó adatokkal, illetve kiegészíti azokat. Ugyanakkor a modellvizsgálatok kalibrálására is szolgál.

- 4.2. Szükségesnek tartjuk a hatástanulmány az **OLM 2020 évi összesítő értékelő dokumentációjának** vonatkozó adataival, továbbá a **2021 évre vonatkozó OLM mérési adatainak releváns feldolgozásával** történő kiegészítést komplexebb szakmai értékelés érdekében.

A fenti észrevétel alapján bemutatjuk a mérési adatok értékelését a 2020 és 2021-es évek feldolgozásával. A 2020 évi OLM évi összesítő értékelés alapján dolgoztunk, a 2021-es évet az OLM oldalán elérhető órás ( $\text{NO}_x$  és  $\text{NO}_2$  esetében) és 24 órás ( $\text{PM}_{10}$  esetében) mérési eredményeket töltöttük le és értékeltük a korábbiakkal azonos módon.

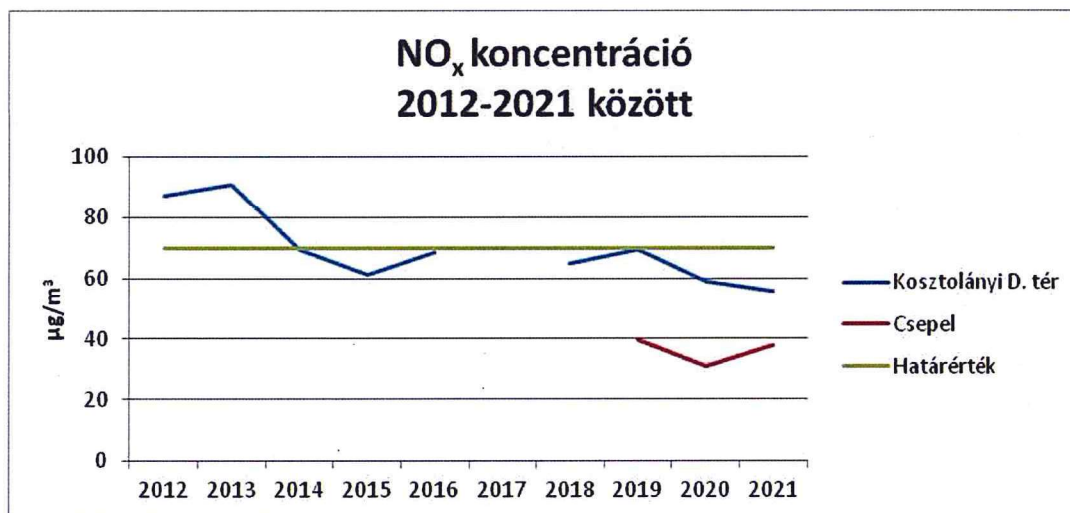
Így összesen 10 évi (2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021) értékelését végeztük el.



### NO<sub>x</sub> statisztika 1 órás átlagok alapján

Mérőállomás	Év	NO <sub>x</sub> átlag	Max.	98% percentilis	Darabszám	Adatrendelkezésre- állás
		[µg/m <sup>3</sup> ]			[db]	[%]
Kosztolányi D. tér	2012	87,1	887,2	315,4	5369	61,1
	2013	90,7	861,4	324,7	8503	97,1
	2014	69,6	800,3	271	8250	94,2
	2015	61,3	957,3	267,6	8523	97,3
	2016	68,7	427,1	236,8	7603	86,6
	2017	-	-	-	-	-
	2018	64,9	698,2	283,6	5952	67,9
	2019	69,3	853,6	3093	8722	99,6
Csepel	2019	39,5	522,4	198,8	7739	88,3
Kosztolányi D. tér	2020	58,9	240,8	184,7	222	60,7
Csepel	2020	31,2	141,7	106,9	231	63,1
Kosztolányi D. tér	2021	55,6	588,8	249,0	6671	77
Csepel	2021	37,9	482,3	190,4	8658	100

A jelenleg hatályos, a levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendelet, NO<sub>x</sub>-re nem tartalmaz éves tervezési irányértéket. Emiatt tájékoztató jelleggel a korábban hatályos éves határértékre végezzük el az értékelésünket. A légszennyezettségi határértékekről, a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló 14/2001. (V. 9.) KöM-EüM-FVM együttes rendelet korábban 70 µg/m<sup>3</sup> éves határértéket írt elő NO<sub>x</sub>-re vonatkozóan.



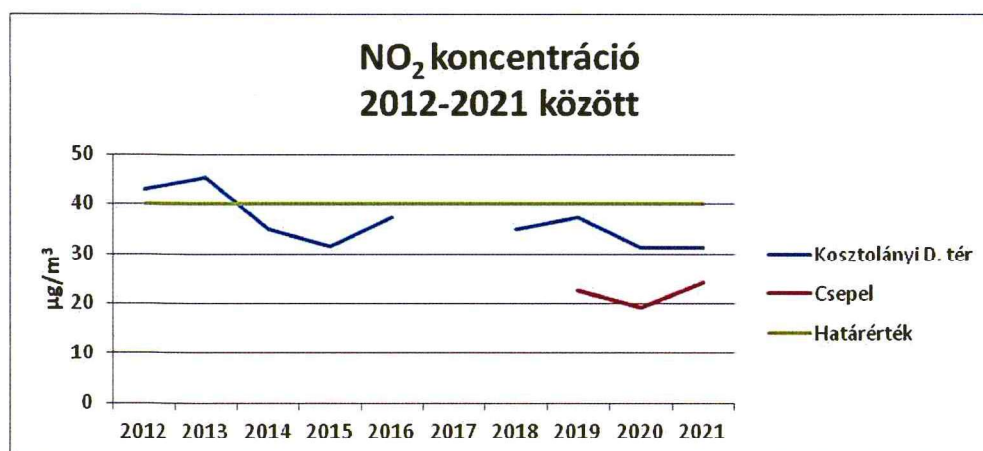
Az órás mérési adatok alapján, a Kosztolányi Dezső téren az NO<sub>x</sub> koncentráció 2012-2013 években meghaladta az éves határértéket, a 2014-2015-2016-2019 években kis mértékben alatta maradt. A 2020 és 2021-es években csökkenés mutatkozik, vélhetően a Covid miatt bevezetett intézkedéseknek köszönhetően kevesebb gépjármű közlekedett.

Csepelen a mért NO<sub>x</sub> az éves határérték hozzávetőlegesen a fele 2019-ben, 2020-ban csökkenés mutatkozik, majd 2021-ben ismét emelkedés.



**NO<sub>2</sub> statisztika 1 órás átlagok alapján**

Mérőállomás	Év	NO <sub>2</sub> átla g	Max.	98% percentilis	Darabszám	Adatrendelkezésr e- állás	Határérték túllépés [>100 µg/m <sup>3</sup> ]	Határérték túllépés [>100 µg/m <sup>3</sup> ]
		[µg/m <sup>3</sup> ]			[db]	[%]	[db]	[%]
Kosztolányi D. tér	2012	42,7	166,8	102,5	5369	61,1	118	2,2
	2013	45,2	168,7	105,1	8503	97,1	206	2,4
	2014	35	164,7	87,4	8254	94,2	88	1,07
	2015	31,5	226,2	103,1	8523	97,3	194	2,28
	2016	37,2	153	86,7	7603	86,6	63	0,83
	2017	-	-	-	-	-	-	-
	2018	35	147,1	87,2	5952	67,9	42	0,71
	2019	37,3	177,9	92,5	8722	99,6	119	1,36
Csepel	2019	22,5	134,7	75,1	7739	77,3	14	0,18
Kosztolányi D. tér	2020	31,1	66,6	59,8	222	60,7	0	0
Csepel	2020	19,2	60,5	48,4	231	63,1	0	0
Kosztolányi D. tér	2021	31,1	204,7	88,6	6669	77	87	1
Csepel	2021	24,1	97,9	68,4	8658	100	0	0



Az óras mérési adatok feldolgozása alapján a Csepeli mérőhelyen a mért adatok az éves határérték alattiak, az éves NO<sub>2</sub> határérték 48-60 %-a közötti.

A Kosztolányi Dezső téren az NO<sub>2</sub> koncentráció 2012-2013 években 7-13 %-kal meghaladta az éves határértéket, a 2014-2015-2016-2018-2019-2020-2021 években 7-22 %-kal alatta maradt, ahogy a fenti grafikonon látható. A 10 éves időszak során az éves NO<sub>2</sub> határérték 78-113 %-a között ingadozott a terhelés. A 2020 és 2021-es évek mérési adatai jóval alacsonyabbak az előző 8 év mérési eredményeihez képest, 1-35 %-kal.

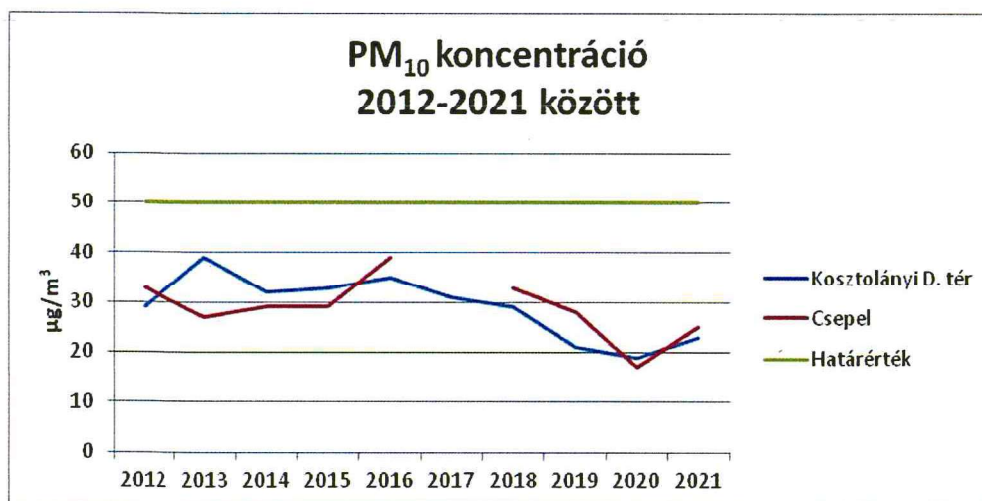
A 4/2011. (I. 14.) VM rendelet által előírt, naptári év alatt 18-nál többször nem léphető túl az óras határérték. A fenti vizsgált mérőállomásokon csak a Kosztolányi Dezső téren minden évben 18-nál többszörösen lépte túl az óras határértéket a mért NO<sub>2</sub>.



PM<sub>10</sub> statisztika 24 órás átlagok alapján

Mérőállomás	Év	PM <sub>10</sub>	Max.	98% percentilis	Darabszám	Adatrendelkezésre állás	Határérték túllépés [>50 µg/m <sup>3</sup> ]	Határérték túllépés [>50 µg/m <sup>3</sup> ]
		[µg/m <sup>3</sup> ]			[db]	[%]	[db]	[%]
Kosztolányi D. tér	2012	29	97	79	226	61,7	31	13,72
Csepel		33	130	89	253	69,1	44	17,39
Kosztolányi D. tér	2013	39	102	88	260	71,2	60	23,08
Csepel		27	74	65	274	75,1	15	5,47
Kosztolányi D. tér	2014	32	107	79	331	90,7	46	13,90
Csepel		29	102	82	324	88,8	38	11,73
Kosztolányi D. tér	2015	33	124	81	345	94,5	46	13,33
Csepel		29	120	80	362	99,2	36	9,94
Kosztolányi D. tér	2016	35	93	89	149	40,7	32	21,48
Csepel		39	177	101	221	60,4	46	20,81
Kosztolányi D. tér	2017	31	140	92	348	95,3	42	12,1
Csepel		-	-	-	-	-	-	-
Kosztolányi D. tér	2018	29	90	60	348	95,3	26	7,47
Csepel		33	125	77	357	97,8	50	14,01
Kosztolányi D. tér	2019	21	76	52	361	98,9	10	2,77
Csepel		28	98	76	304	83,3	29	9,54
Kosztolányi D. tér	2020	19	47	42	348	95,1	0	0
Csepel	2020	17	55	44	358	97,8	3	0,84
Kosztolányi D. tér	2021	23	91	52	243	67	8	3
Csepel	2021	25	79	57	186	51	7	4





A PM<sub>10</sub> 10 évi 24 órás mérési eredményeinek feldolgozása alapján a Kosztolányi Dezső téren a mért értékek az éves 40 µg/m<sup>3</sup> határértékhez viszonyítva 53-88 % között változott. A Csepeli mérési eredmények az éves határérték 43-98 % között változott. A 2020 és 2021-es évek mérési eredményei mindkét mérőhelyen alacsonyabbak voltak az azt megelőző 8 év mérési eredményeihez képest. A 4/2011. (I. 14.) VM rendelet által előírt, a naptári év alatt 35-nél többször nem léphető túl a 24 órás határérték. Csepeli mérőhelyen 2013-ban és 2019-ben teljesül. A Kosztolányi D. téren 2012, 2016, 2018, 2019-ben a vizsgált 10 év során nem volt túllépés jellemző.

#### Terheltség

Mindkét mérési pont terhelését a tervezett létesítménytől független tényezők befolyásolják. A tervezési terület vizsgálata alapján, a 2012-2021 évi órás és a 24 órás mérési értékekből a következő terheltség állapítható meg.

Légszennyező anyag	OLM - Terheltség µg/m <sup>3</sup>
NO <sub>x</sub>	61
NO <sub>2</sub>	33
PM <sub>10</sub>	29

Az OLM hálózat mérési eredményei a jelenlegi állapotra vonatkoznak, egy adott terület levegőterheltségét mutatják, ami tájékoztató jellegű.

- 4.3. Nem egyértelmű az anyagból, hogy a levegőterheltségi szint vizsgálat definiálása során, az értékeléshez szükséges adatmennyiség/mérési időszak (vizsgálati időtartam) szempontjából kritérium volt-e a 6/2011. (I.14.) VM rendelet 8. mellékletében leírt adatminőségi követelményeknek történő megfelelés?

Az anyag áttekinthetőségének szempontjából indokolt lehet a modellezési ábrákon jelölni a vonatkozó átlagolási időt (mire vonatkozik a koncentráció érték).

A környezeti levegő vizsgálati jegyzőkönyve maximálisan figyelembe veszi a vonatkozó levegőtisztaság-védelmi jogszabályokat, azok betartásával készült el.

- 4.4. Tekintettel a forgalmi átrendeződésekkel érintett hatásterület kiterjedésére, indokoltnak tartjuk a bemutatott hatásterületen kívüli, további a forgalom változásának eredményeképpen valószínűsíthetően fellépő többletterhelésnek kitett területek feltérképezését, azonosítását, majd az így meghatározott kritikus hatásterületekre vonatkozó immisszió-modellezés(ek)

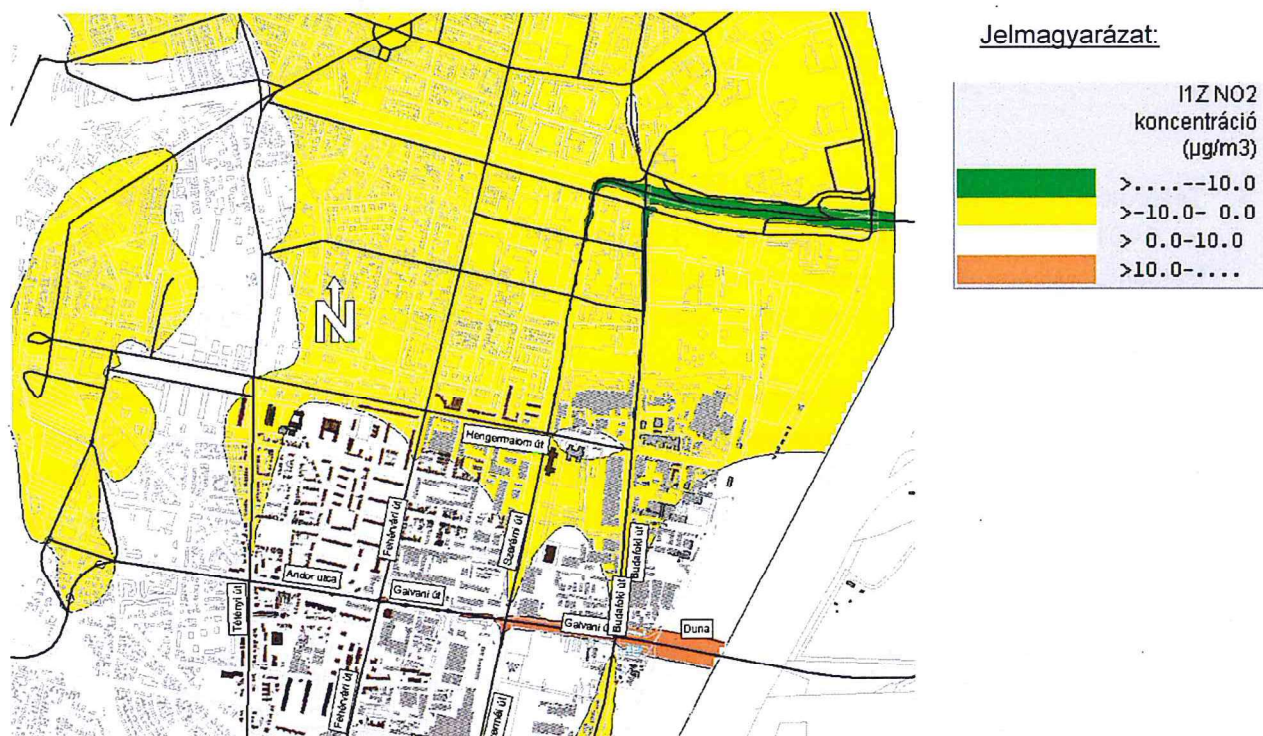


**elvégzését.** Különös tekintettel arra, hogy ilyen jelentős terhelésű hatásterületen kívüli területet a zajmodellezés kapcsán azonosítottunk (ld. fent).

A hosszútávú levegőminőségi változás/hatás bemutatására, indokoltnak tartjuk az **éves átlagolási idejű terjedésszámítás** (értékelés) elkészítését is.

*Kiegészítettük a többletterhelésnek kitett területek feltérképezését a nevezett XI. kerületi területre az „Albert utca-Pajkos utca közötti szakaszon – Andor utca 25/C és 5 -, illetve az Andor utca 58 és 14 házszámú ingatlanoknál”*

*A legalább 10 %-os állapotváltozást a mértékadó NO<sub>2</sub> komponensre és a közúti forgalom MOF esetére határoztuk le. E szerint az NO<sub>2</sub> komponens órás határértékének 10 %-os változása, 10 µg/m<sup>3</sup> növekedést vagy csökkenést jelent. A különbségábrán bemutatott többletterhelés jelentkezik az Egér úton, a Péterhegyi úttól a Fehérvári útig, 0-10 µg/m<sup>3</sup> közötti koncentrációban, 10 µg/m<sup>3</sup> –nál nagyobb csökkenés a Galvani úttól É-ra lévő Szerémi és Budafoki úton, illetve a Rákóczi hídon jelentkezik. Emellett még csökkenés jelentkezik a sárgán ábrázolt É-i területeken, 0-10 µg/m<sup>3</sup> nagyságrenddel.*

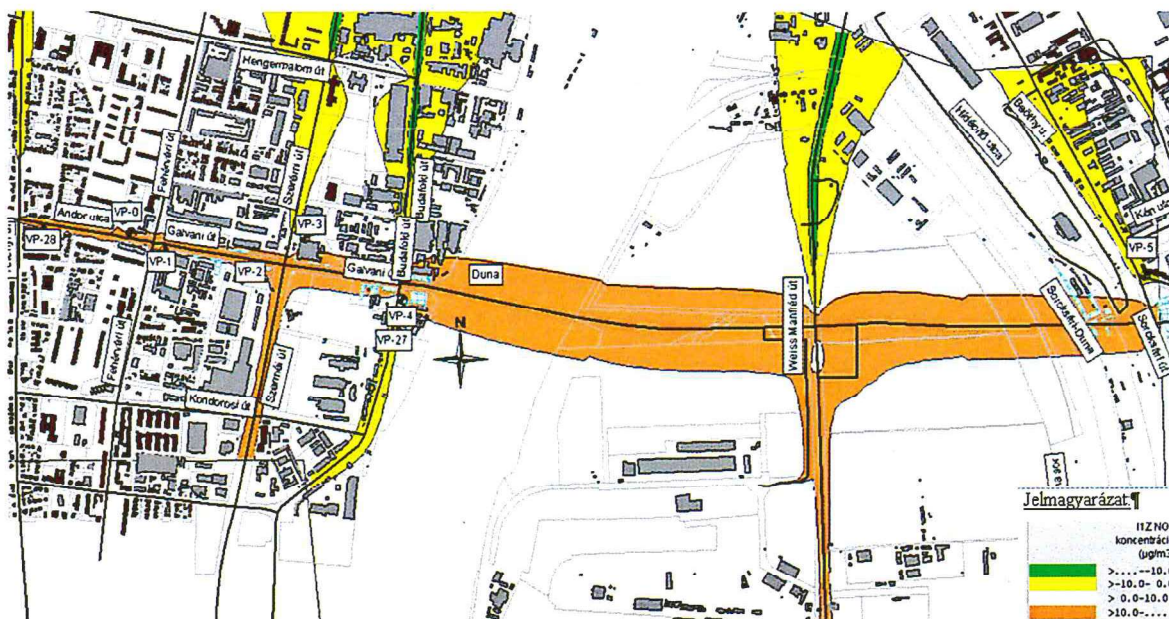


**4.5. A hosszútávú levegőminőségi változás/hatás bemutatására, indokoltnak tartjuk az éves átlagolási idejű terjedésszámítás (értékelés) elkészítését is.**

*A hosszútávú levegőminőségi változás/hatás bemutatását az átlagos óraforgalom (ÁOF) mellett határoztuk meg szintén, 10 µg/m<sup>3</sup> változást (növekedés vagy csökkenés) vizsgálva, ez az NO<sub>2</sub> komponens éves határértékének negyede (25 %-a).*

*A vizsgálat alapján, markáns csökkenés és növekedés látható éves szinten. Növekedés a tervezett szakaszon, a Szerémi út D-i részén, és a Weiss Manfréd út D-i részén látható. Csökkenés pedig a Rákóczi híd felé vezető Szerémi út és Budafoki É-szakaszán jelentkezik.*

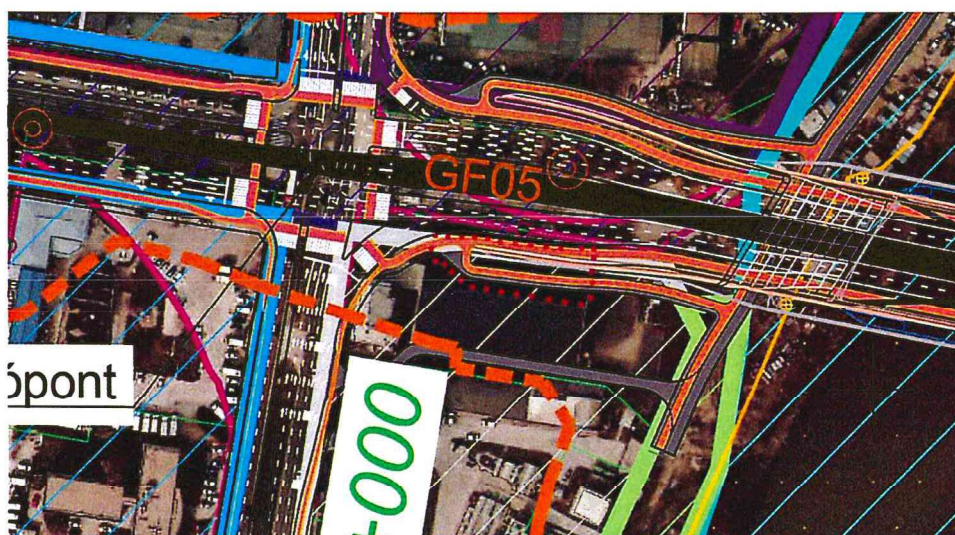




## 5. Települési köztisztaság

A 04.01\_E\_V02\_Általános helyszínrajz I.-es dokumentum lenti kivágata szerint az FKF hintőanyagraktár épület fele belekerül az építési területbe, ahol kerékpárút van tervezve, továbbá egy szervízút is problémát jelent az épület számára (piros pontokkal jelölve a vélelmezetten érintett területet).

Információink alapján a hintőanyagraktár elbontásra kerül a beruházás miatt. A hintőanyag tároló üzemeltetése a téli síkosságmentesítés szempontjából – akár a feladat végrehajtása, akár a hintőanyag raktározásra figyelemmel – kiemelt jelentőségű, a tervezett létesítmények nem érinthetik az anyagtárolót. A terveket javasoljuk úgy módosítani, hogy a tárolót akár részleges, akár teljes bontás nélkül Budapest érdekeit szem előtt tartva a későbbiekben is lehessen üzemeltetni.



Ábra 2. Érintett hintőanyagraktár (BKM Zrt.)



*A bontás hatásaival többek között a KHT „4.3.6 Építés hatása” fejezet „Épületbontás hatása” alfejezete, a „4.5.2.3 A létesítmény hatása” fejezete, az „5.1.9.2 Építési technológia” fejezet „Épület bontási tevékenységének zajszámitása” alfejezete foglalkozik. A bontás alatti zaj és légszennyezés terhelésre a vizsgálatok elkészültek. A hintőanyag tároló bontásáról, pótlásáról további egyeztetéseket tartunk szükségesnek az építési engedély megszerzését követően. Egyebekben a hintőanyag-tároló elbontása mindenképp szükséges lehet a fővárosi és kerületi főépítések által is támogatott a Kelenföldi Dunaparti Sétány keretében a hídfőben megvalósítani tervezett közterületi közpark kialakítása miatt is, nem csupán a tervezett infrastruktúra okán. A bontást lehetőleg a téli időszak befejeztével kell elvégezni, amikor a tárolóban kevés a síkosságmentesítő anyag, így a szállítási volumen csökkenthető.*

Szennyvíz, csapadékvíz, árvíz

A Klímavédelmi kockázatelemző tanulmány helyesen kitér arra, hogy a klímaváltozás hatására a csapadékok eloszlása és intenzitása hogyan változik, ezzel összefüggésben vizsgálatra kerül a tervezési terület érzékenysége, kitettsége, melynek során megállapítást nyer, hogy az útpálya szerkezetben milyen károkat okozhat nemcsak a csapadékok intenzitásának a növekedése, hanem a villámárvizek és a megkülönböztetett városi árvíz hatásai.

Az érintett terület elválasztott rendszer szerint csatornázandó. Szennyvízelvezetés szempontjából a pesti oldal a Ferencvárosi szivattyútelep, a budai oldal a Kelenföldi szivattyútelep vízgyűjtő területéhez tartozik, melyek az érkező vizeket a Központi Szennyvíztisztító Telepre juttatják. Csapadékvíz elvezetés szempontjából a Duna folyam és az RSD vízgyűjtő területéhez tartozik.

A budai oldalon új csapadékvíz-elvezető hálózat kiépítését tervezik dunai kivezetéssel, a Duna-parton puffertározóval, tisztítóműtárggyal és kettős zárással az árvízvédelmi vonal keresztezésénél.

- 5.1. A Duna-parton tervezett puffertározó esetében a tisztítást követően javasoljuk a Dunába történő gravitációs vagy átemeléssel történő bevezetés helyett/mellett beépíteni annak lehetőségét, hogy a tisztított csapadékvíz a Duna-parti zöldterületek öntözésére felhasználható legyen,** különös tekintettel a Klímavédelmi kockázatelemző tanulmányban megjelenített kockázatokra. A Dunába vezetett csapadék vízminőségére itt is különös tekintettel kell lenni a tisztító műtárgyak kiválasztásánál.

*A tisztított csapadékvíznek a Duna-parti zöldterületek öntözésére való felhasználása jó megoldás lehet a budai hídfőtér, valamint a hídfőtérhez szorosan kapcsolódó Duna-parti sétány öntözésére is.*

*A felvetést javasoljuk a további tervezési fázisok készítése során figyelembe venni.*

*A tározó tervezésénél ezt az igényt a későbbiekben szintén figyelembe lehet venni.*

- 5.2. A Csepel-szigeten az Új Duna-híd építése miatt az itt húzódó árvízvédelmi vonal módosítása szükséges.** Ezen a területen új csapadékvíz-elvezető hálózat létesül, dunai kivezetéssel, tisztítóműtárggyal a mentett oldalon, és kettős zárással az árvízvédelmi vonal keresztezésénél.

*Jelen KHT eljárás kapcsán nem azonosítottunk megválaszolandó kérdést.*

- 5.3. Az RSD feletti hídról lefolyó vizek a csepeli oldalon és a pesti oldalon épülő pilléreknél kerülnek levezetésre.** A csapadékvíz kezelése a térszínen elhelyezett tisztítóműtárggyal történik. A csepeli hídfőnél záportározó és tisztítóműtárgy létesül. A pesti hídfőnél új csapadékcsatornákat építenek és vasbeton tartályos leválasztó berendezés beépítését tervezik. Az elvezetett vizek befogadója a Ráckevei-Soroksári Duna-ág.

*Jelen KHT eljárás kapcsán nem azonosítottunk megválaszolandó kérdést.*

- 5.4. A pesti oldalon a Gubacsi út irányába elfolyó vizeket az Illatos úti csapadékcsatornába tervezik bevezetni.** Ezen a szakaszon a híd víznyelőibe elhelyezett tisztítóműtárgyak tisztítják meg a csapadékvizeket. A tervezett és meglévő utak víztelenítése új víznyelők építésével és a meglévő víznyelők felhasználásával történik, a víznyelőkbe olajfogó műtárgyakat telepítenek. Az új



csapadécsatornák tervezett befogadói a Soroksári, Gubacsi és az Illatos utakon meglévő egyesített rendszerű és csapadécsatornák.

*Jelen KHT eljárás kapcsán nem azonosítottunk megválaszolandó kérdést.*

A pesti oldal vízelvezetéssel kapcsolatban a továbbtervezés során az alábbiakat kell figyelembe venni:

- 5.5. Az Illatos árokba, illetve a meglévő egyesített rendszerű közcsatornába többlet csapadékvíz az FCSM állásfoglalása alapján nem vezethető,** az útéptési terveket ennek figyelembevételével kell készíteni. Amennyiben az Illatos árkot, illetve annak kivezetését az RSD-be mégis fel kívánják használni, **az Illatos árkot rendezni, illetve felbővíteni szükséges** a befogadóig, az árok tervezett teljes vízgyűjtő területének figyelembevételével.

*Az FCSM állásfoglalásának megfelelően az útéptési, ill. a szakági vízéptési tervek készítése során fentiek figyelembevételre kerülnek. Lásd fentebb – 1.6 és 1.7-re adott válaszokat.*

- 5.6. Az Illatos úti új úthálózatot** elválasztott rendszer szerint kell kialakítani, vagyis **önálló csapadékvíz elvezetéssel kell megoldani** az útvíztelenítést. Az egyesített rendszerű csatornákról a víznyelőket át kell kötni az újonnan épülő elválasztott csapadékvíz csatornákra.

*Az FCSM állásfoglalásának megfelelően az útéptési, ill. a szakági vízéptési engedélyezési tervek készítése során fentiek figyelembevételre kerülnek. Lásd fentebb – 1.6 és 1.7-re adott válaszokat.*

- 5.7. Javasoljuk, hogy az új csapadékvízgyűjtő csatorna közvetlenül a Ráckevei-Soroksári Dunaágba torkolljon.**

*A vonatkozó szakági vízéptési tervekben, a későbbi tervezés során figyelembe vesszük. Tisztítóműtárgy vagy egyéb védelmi célokat szolgáló szűrőrendszer beépítését szükségesnek tartjuk a közútról elvezetett csapadékvíz potenciális szennyeződése miatt, mivel az RSD Natura 2000 védettségű víztest.*

- 5.8. Az Illatos úti közúti aluljárójában lévő csapadékvíz átemelő az FCSM üzemeltetésébe tartozik.** Annak kapacitásával, illetve állapotával kapcsolatban a tervezés során az FCSM Átemelőtelepek Igazgatóságával szükséges egyeztetni.

*Alább válaszolunk, összevontan.*

- 5.9. A Külső Mester utca bejelölt szakaszán egyesített rendszerű közcsatorna üzemel, melynek befogadója az Illatos úti egyesített rendszerű közcsatorna. Amennyiben többlet csapadékvíz elvezetési igény merül fel az érintett szakaszon, hidraulikai felülvizsgálatot kell készíteni a meglévő csatorna kapacitására vonatkozóan.**

*Alább válaszolunk, összevontan.*

- 5.10. A Kén utca bejelölt szakaszán egyesített rendszerű közcsatorna üzemel, melynek befogadója a Soroksári úti gyűjtőcsatorna. Amennyiben többlet csapadékvíz elvezetési igény merül fel az érintett szakaszon hidraulikai felülvizsgálatot kell készíteni a meglévő csatorna kapacitására vonatkozóan a Soroksári úti befogadóig.**

*A fenti három észrevételre együttes választ adunk, miután ezek a kérdések egymással összefüggenek:*

*Az Illatos úti egyesített rendszerű csatornájáról a csapadékvizeket leválasztjuk a tervezési területen belül. A Külső Mester utca és a Kén utca nem esik a tervezési területre, így itt többlet csapadékvíz elvezetési igény nem merül fel.*

- 5.11. A tervezett és meglévő víznyelőkbe elhelyezni kívánt tisztítóműtárgyakkal nem értünk egyet, javasoljuk a befogadóba (Illatos árok, RSD, Duna folyam) történő bevezetés előtt olajfogó-előtisztító műtárgy betervezését, beépítését.**

*Az engedélyezési terv szerint az RSD hídról összegyűjtött csapadékvizek tisztító műtárgyakon keresztül vezetve kerülnek az RSD-be és az Illatos úti árokba, mely az RSD-be torkollik. Az Illatos úti árokra a Soroksári út és az Illatos út vonalán nagyon sok víznyelő kerül rákötésre. Az Illatos úti*



árok RSD-be torkollását megelőzően tisztítóműtárgy kialakításának lehetőségét megvizsgáltuk, a vonatkozó szakági tervek során betervezzük.

- 5.12. Kiemeljük, hogy a víziközmű-szolgáltatásról szóló 2011. évi CCIX. törvény (Vksztv.) 2. § 20. b) pontja alapján az elválasztott rendszerű csapadékvíz csatornahálózat jelenleg nem minősül víziközműnek. **Az Új Duna-híd építése során tervezett csapadékvíz csatorna hálózatokat és a hozzá tartozó műtárgyakat (tározók, árvízvédelmi műtárgyak, átemelők) üzemeltetésével kapcsolatos kérdéseket beruházói oldalról tisztázni szükséges!**

*Az Új Duna-híd engedélyezési terveinek részeként elkészített és Budapest Főváros Önkormányzata részéről elfogadásra került Tulajdonosi, kezelői, üzemeltetői (TKÜ) terveken feltüntetésre került és a Budapest Közút nyilatkozata alapján, az Új Duna-híd kapcsán a tervezett infrastruktúra víztelenítését – mint annak tartozékát – a Budapest Közút fogja üzemeltetni. Erre vonatkozóan az Új Duna-híd tervezése kapcsán aláírt TKÜ-vel rendelkezünk, amely ezen elvet rögzíti. Ennek a teljes projektre történő kiterjesztése a cél, melyet a projekt többi elemére vonatkozó TKÜ tervek egyeztetése során érvényre szeretnénk juttatni.*

- 5.13. A Környezeti hatástanulmány műszaki leírása 2.3 Tevékenység helye és területigénye, az igénybe veendő terület használatának jelenlegi és a településrendezési tervben rögzített módja fejezet szerint az alábbi ingatlanok érintettek, amelyeken az FCSM által üzemeltetett létesítmények találhatóak:

- XI. 4008/1 helyrajzi szám, Kelenföldi szivattyútelep,
- XI. 23813/1 helyrajzi szám, Kelenföld nyomóvezetékpar Duna alatti átvezetés indító aknája,
- A Kelenföldi szivattyútelep és az indító akna közötti DN1200 nyomóvezetékpar által érintett ingatlanok
- XXI. 210012/7, 210012/3, 210020/1, 21007/6 helyrajzi számú ingatlanokon áthaladó Csepeli felvezetés DN600 nyomócsőpar.

*Jelen KHT eljárás kapcsán nem azonosítottunk megválaszolandó kérdést.*

- 5.14. A műszaki leírás 2.4.3 Közműkiváltások fejezetében a Galvani út 2+442 és 2+443 szelvényben a Csepeli felvezetés DN600 nyomócsőpar kiváltásra kerülne. A nyomócső kiváltásával kapcsolatban ez idáig olyan dokumentációt nem kaptunk, amely alapján üzemeltetői véleményt lehetne formálni a kiváltással kapcsolatban, az elképzelés részletei a közszolgáltató előtta nem ismertek. **Olyan megoldást részesítünk előnyben, amely nem teszi szükségessé a nyomócsőpar kiváltását.**

*Megítélésünk szerint az említett nyomócsőpar kiváltásának műszaki szükségszerűségére és pontos műszaki megoldására vonatkozó előírások az engedélyezési tervek (útépítési és a kapcsolódó közmű tervek) üzemeltetői hozzájárulásra való benyújtásának fázisában tehetők. Kérjük a Hatóságot, hogy így kezelje. Ebben a tervfázisban közmű tanulmány szinten vizsgáltuk meg az érintett közműveket, ez alapján a HÉV magassági kötöttségei miatt mindenképpen szükségessé válik a nyomócsőpar kiváltása, melynek részletes kidolgozására a későbbi tervfázisok során kerül sor.*

*A közcsatorna hálózaton a lakossági ellátásban üzemzavart nem okozó beavatkozásról van szó, amely az FCSM-mel való egyeztetés alapján megvalósítható.*

- 5.15. Az 1 szakasz: Galvani utca – Fehérvári út – Duna közti szakasza kisajátítási átnézeti térképen jelölve van a hídfő térségére tervezett kisajátítási területi sáv. A kisajátítási területi érinti az FCSM Kelenföldi Szivattyútelepének területét, valamint annak területén kívüli műtárgyait és csatornázási létesítményeit és azok védősávjait, ezért ezt a megoldást nem tudjuk támogatni.

*A Kelenföldi szivattyútelep és azon kívüli műtárgyak érintettsége mindenképp szükséges a hídfő térségében a fővárosi és kerületi főépítések kérésére kialakítandó közterületi közpark kialakítása miatt is, nem csupán a tervezett infrastruktúra okán. Erre vonatkozóan az FCSM-el egyeztetések folytak, melyek figyelembevételével történik majd a továbbtervezés.*



*Az Új Duna-híd tervező konzorcium képviselőjében a CÉH Zrt. által az FCSM részére benyújtott Új Duna-híd útépítés és forgalomtechnika – szervízút, Új Duna-híd – Budapest Hídépítés és Új Duna-híd – Budapest Vízépítés munkarészekkel kapcsolatban 2021. április 6-án kelt 0156655/2021 ügyszámom és I-2021290694 iktatószámom az FCSM Zrt. véleményt adott ki. (Jelen dokumentum 1. sz. melléklete) A megküldött melléklet tartalmát ismerjük, a KHT eljárás során figyelembe lehet venni, de kezelése az engedélyezési tervben és nem a KHT-ban indokolt.*

- 5.16.** KHT\_01.01\_E\_V02 kötet 36-38. oldalon lévő táblázatból nem derül ki, hogy a közműérintettség mit jelent. Az érintett közművek üzemeltetője, vagy tulajdonosa a feltüntetett társaság.

*A közműérintettség táblázatban feltüntetett társaság a közműszolgáltatót, azaz a közmű üzemeltetőjét jelöli.*

*A táblázat a jelen tervszinten közműtanulmányban megadott várhatóan beruházással érintett közműveket tartalmazza, KHT készítés időszakában még nem tudható a pontos érintettség és még nem készül olyan megalapozottságú műszaki terv, mely alapján a közművekkel kapcsolatos feladatok, műszaki beavatkozások pontosan megadhatók. A listát azért közöljük, mert bizonyos közműkiváltások előzetes vizsgálati eljárásra kötelezettek és ezen közművek körét próbáljuk a tervkészítéshez mértén tájékoztatásul megadni. A közművekkel kapcsolatos kérések, elvárások a közműkiváltási tervekben kerülnek megtervezésre, kezelői vélemény a szakági részlettervek alapján adható ki.*

*A projekt keretében elkészül a TKÜ Tulajdonosi kezelői üzemeltetői lehatárolási terv, ahol minden tervezett elemnek az illetékesei kijelölésre kerülhetnek.*

- 5.17.** KHT\_01.01\_E\_V02 kötet 89. oldal: árvízi veszélyeztetettség (árvíz: II. kat.véd osztály, belvíz: III. kat.véd osztály): „A kerület árvízi szempontból veszélyeztetett, mivel 3 km hosszan határos a Dunával. A kerület a Duna fővédvonala mentén található, ezért 10 méteres vízállásig védett. Árvízi védekezésre 8 m feletti vízállásnál kerül sor.” A megállapítás felülvizsgálandó, és az FCSM Zrt.-vel egyeztetendő.

*A természeti katasztrófáknak való kitettséget a fővárosi kerületektől kapott veszélyelhárítási tervek alapján mutattuk be, az építési engedélyezési tervek az FCSM-től kapott adatszolgáltatás alapján készülnek.*

- 5.18.** KHT\_01.01\_E\_V02 kötet 90. oldal: „árvíz: Budapesten az időjárási viszonyoktól függően jeges-, illetve zöldsár alakulhat ki. Budapesten a Duna mindkét partján húzódó védőgátak 10 m-es vízállásig akadályozzák meg a Duna vizét, hogy kilépjen a medréből.” Szintén felülvizsgálandó megállapítás és az FCSM Zrt.-vel egyeztetendő.

*A természeti katasztrófáknak való kitettséget a fővárosi kerületektől kapott veszélyelhárítási tervek alapján mutattuk be, az építési engedélyezési tervek az FCSM-től kapott adatszolgáltatás alapján készülnek.*

- 5.19.** KHT\_01.01\_E\_V02 kötet 101. oldal: 4.1.2.5.2 Csepel-szigetcsúcsi hulladéklerakó „A Csepel-szigetcsúcsi, jelenleg használaton kívüli hulladéklerakó a XXI. kerület Nagy-Duna-sor út mellett található, jelenleg az FCSM Zrt. kezelésében van, a kármentesítés FCSM melletti kötelezettje a Magyar Állam képviselőjében az MNV Zrt.” A felsorolásból hiányzik a Fővárosi Önkormányzat, és nem kezelője, hanem a lerakó üzemeltetője az FCSM Zrt.

*Pontosítjuk. Üzemeltetéssel és jogállással kapcsolatos kérdések a KHT feladatán túlmutatnak. Környezeti hatástanulmány a készítéskor rendelkezésre álló információkat közli, a tényleges műszaki kérdések és üzemeltetői előírások tisztázása, figyelembevétele nem feladata, környezeti hatáselemzéssel foglalkozik, az ehhez szükséges és rendelkezésre álló információk megadásával.*

- 5.20.** KHT\_01.01\_E\_V02 kötet 112. oldal: „A fővárosi védvonalak kezelője a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt., a központi védelemvezetői törzs feladatokat a Közütemi Ügyosztály helyettes vezetője látja el.” A megállapítás nem helyes, az FCSM Zrt.-vel egyeztetendő.



*Pontosítjuk, a későbbi tervfázisokban az FCSM-mel egyeztetjük*

- 5.21.** KHT\_01.01\_E\_V02 kötet 113. oldal: 26. ábra, mely Budapest árvízvédelmi védvonalait (Budapest Városfejlesztési Konceptió) ábrázolja, nagyon régi térkép, véleményünk szerint rendelkezésre áll frissebb változat, amivel továbbtervezni szükséges.

*A továbbtervezés a szakági tervek készítése során az FCSM-től kapott hivatalos adatszolgáltatás alapján fog történni.*

## **6. További üzemeltetői észrevételek:**

- 6.1.** A CÉH Zrt. által benyújtott Új Duna-híd utépítés és forgalomtechnika – szervízút, Új Duna-híd – Budapest Hídépítés és Új Duna-híd – Budapest Vízépítés munkarészekkel kapcsolatban 2021. április 6-án kelt 0156655/2021 ügyszámon és I-2021290694 iktatószámon véleményt adott ki, melyet mellékelünk. (1. sz. melléklet)

*Az Új Duna-híd tervező konzorcium képviselőjében a CÉH Zrt. által az FCSM Zrt. részére benyújtott Új Duna-híd utépítés és forgalomtechnika – szervízút, Új Duna-híd – Budapest Hídépítés és Új Duna-híd – Budapest Vízépítés munkarészekkel kapcsolatban 2021. április 6-án kelt 0156655/2021 ügyszámon és I-2021290694 iktatószámon az FCSM Zrt. véleményt adott ki. (Jelen dokumentum 1. sz. melléklete) A megküldött melléklet tartalmát ismerjük, a KHT eljárás során figyelembe lehet venni, de kezelése az engedélyezési tervben és nem a KHT-ban indokolt.*

- 6.2.** A kiszabályozással kapcsolatban az FCSM 2021. december 9-én a Budapesti Fejlesztési Központ megkeresésére 078531/2021 ügyszámon és I-2021292458 iktatószámon véleményt adott ki, melyet mellékelünk. (2. sz. melléklet).

*A megküldött melléklet tartalmát ismerjük, a KHT eljárás során figyelembe lehet venni, de kezelése a további szakági tervekben és nem a KHT-ban indokolt.*

- 6.3. A továbbtervezés során a város szenny- és csapadékvíz elvezetésének biztosítása érdekében maradéktalanul szükséges az üzemeltetői véleményben foglaltak betartása.**

*A továbbtervezés során az üzemeltetői véleményben foglaltakat betartjuk.*

- 6.4.** A Víz Keretirányelv céljainak való megfelelés vizsgálata dokumentáció 5.1.1.2.2 A fizikai-kémiai minőségi elemek szerinti állapot, „A víztestet érő fiziko-kémiai elváltozást okozó terhelések bemutatása” fejezet szerint, „A Duna-Budapest (VOR azonosító: AOC752) víztestbe a 2010 és 2012 közötti időszakban 15 helyen történt kommunális jellegű szennyvíz bevezetése.” A Főváros területén 2010-2017. között jelentős fejlesztések, változások történtek a kommunális szennyvízkivezetések a szivattyútelepekről, átemelőtelepekről megszűntek. Ezt javasoljuk a dokumentumba is átvezetni.

*A dokumentáció a Vízgyűjtőgazdálkodási terv felülvizsgált változatának (továbbiakban VGT2) érintett alegységi tervében szereplő hivatalos információi alapján készült. A VGT újabb, harmadik felülvizsgálata jelenleg folyamatban van, annak vitaanyaga készült el 2021 decemberében, mely jelenleg még munkaközi, egyeztetés alatt álló állapotban van, azaz szakmai elfogadása, véglegesítése jelenleg is zajlik.*

*Ebben a vitaanyagban valóban már csak két helyen van megjelölve kommunális szennyvíz bevezetés a Duna-Budapest (VOR azonosító: AOC752) víztestbe. Ez alapján ténylegesen csökkent a bevezetések száma. A vitaanyagban szereplő információk szerint a tápanyag- és szervesanyag-terhelés egyiknél sem jelentős. A specifikus szennyezők szerinti állapot a réz miatt a VGT3 II. vitaanyag szerint jelenleg sem jó. A kémiai állapot pedig a perfluoroktán- szulfonát és származékai (PFOS); a higany és vegyületei; a brómozott difeniléterek; a heptaklór és heptaklór-epoxid koncentrációja miatt nem jó a VGT3 II. vitaanyagban szereplő aktuális állapot szerint sem.*



6.5. Az Új Duna-híd kapcsán, a budai oldalon szervízút létesül, mely kapcsán az FCSM az utépítés kialakítására 2021. május 14-én 017428/2021 ügyszámon és I-2021720190 iktatószámon véleményt adott ki. (3. sz. melléklet)

*A megküldött melléklet tartalmát ismerjük, a KHT eljárás során figyelembe lehet venni, de kezelése a az utépítési szakági engedélyezési tervben és nem a KHT-ban indokolt. Az előírtakat a továbbtervezésnél betartjuk.*

6.6. Az csepeli oldalon Új Duna-híd kapcsán, a budai oldalon szervízút létesül, melynek kialakítására 2021. október 28-án 068885/2021 ügyszámon és I-2021720563 iktatószámon az FCSM véleményt adott ki. (4. sz. melléklet)

*A megküldött melléklet tartalmát ismerjük, a KHT eljárás során figyelembe lehet venni, de kezelése az engedélyezési tervben és nem a KHT-ban indokolt. Az előírtakat a továbbtervezésnél betartjuk.*

6.7. A továbbtervezés során kérjük a közszolgáltató fenti véleményeiben foglaltakat figyelembe venni!

*Az előírtakat a továbbtervezésnél betartjuk.*

6.8. Az Új Duna-híd (Galvani híd) közműellátására a budai oldali hídfőbe tervezett hídmesteri helység szennyvízelvezetésére DN300 PVC-U szennyvíz közcsonát terveznek kiépíteni a Budafoki úti főgyűjtőre csatlakoztatva. A várhatóan 1 mosdó, zuhanyzó, WC szennyvizét a közcsonatna fogadni tudja.

*Jelen KHT eljárás kapcsán nem azonosítottunk megválaszolandó kérdést.*

6.9. A fenti közterületi szennyvízcsatorna tervére 2021. 10. 26-án 054454/2021 ügyszámon az FCSM tervvéleményt adott ki, melyben foglaltakat a továbbtervezés során figyelembe kell venni (5. sz. melléklet).

*A megküldött melléklet tartalmát ismerjük, a KHT eljárás során figyelembe lehet venni, de kezelése az engedélyezési tervben és nem a KHT-ban indokolt. Az előírtakat a továbbtervezésnél betartjuk.*

6.10. A tervezett beruházás nem veszélyeztetheti a meglévő csatornázási létesítményeink állagát, az erkölcsi és anyagi károsodási költségek sem a fővárost, sem vállalatait nem terhelhetik.

*Jelen KHT eljárás kapcsán nem azonosítottunk megválaszolandó kérdést.*

6.11. A kivitelezés során az elsőrendű árvízvédelmi vonal építéssel érintett szakaszán a védképesség folyamatos biztosítása mellett az FCSM Ár- és Belvízvédelmi Osztálya szakfelügyeletet biztosít.

*Jelen KHT eljárás kapcsán nem azonosítottunk megválaszolandó kérdést.*

6.12. A tervezett létesítmények meglévő csatornázási létesítményeinket nem veszélyeztetik, valamint a mindenkori megközelíthetőségüket biztosítani szükséges.

*Jelen KHT eljárás kapcsán nem azonosítottunk megválaszolandó kérdést.*

6.13. A közcsonatnak és egyéb, a Főváros vagy az FCSM tulajdonában lévő létesítmény elbontása csak egyeztetett módon, a beruházó költségére történhet. Az átépülő csatorna szakasz/lelétesítmény mindenkori vagyonértékét meg kell váltani. A közcsonatnak elbontásához üzemeltetési hozzájárulást az FCSM csak akkor tud kiadni, amennyiben a vagyonleltárból kikerülő csatorna vagyonértékét a Beruházó a főváros és vállalatai részére megtéríti. A vagyonérték megtérítéséről a feleknek külön megállapodásban kell rendelkezniük.

*Az Új Duna-híd kapcsán már létrejött a megállapodás. A kapcsolódó infrastruktúra tervezése kapcsán szintén megkötjük majd a szükséges megállapodásokat.*

A fentieken túl a továbbtervezés során figyelembe veendő előírásokat a 6. sz. melléklet tartalmazza.

## 7. Budapest Központi Szennyvíztisztító Telep

A tárgyi beruházás minimálisan érinti a Budapest XXI. kerület, 210007/7 helyrajzi számú ingatlant (Budapest Központi Szennyvíztisztító Telep, továbbiakban: BKSZTT). A BKSZTT területét érintő



igényt a Fővárosi Önkormányzatnak kell jelezni, mint a terület tulajdonosának. A terület rendezésekor gondoskodni kell a BKSZTT kerítésének helyreállításáról, a jelenlegivel megegyező műszaki paraméterekkel.

**Az Új Duna-híd építésénél szükséges a horgonytilalmat betartani**, így megóvva a BKSZTT meder kivezető műtárgyának állapotát.

*Kérjük a hatóság megerősítését, a szükséges előírások megtételét!*

A BKSZTT környezetvédelmi, levegőtisztaság-védelmi (ill. vízjogi) engedéllyel is rendelkezik.

**Amennyiben a szennyvíztisztító területén vagy létesítményeiben (ideértve a Duna mederben található létesítményeket is) a tervezett beruházás miatt környezetvédelmi- vagy egyéb hatósági előírás(ok)ból kifolyólag (pl. a hatások összeadódása miatt) további mérési, üzemeltetési vagy beruházási költséget igénylő beavatkozásra lesz szükség, annak finanszírozását sem a Fővárosi Önkormányzat, sem az üzemeltető nem tudja vállalni.**

**A műtárgyakat és azok kivitelezését úgy kell megtervezni, hogy azok kivitelezése, felvonulási területei a szennyvízkezeléshez kapcsolódó létesítményeket és kapcsolódó helytállási kötelezettségeket (pl. Dunai bevezetés, kapcsolódó határértékek, biogáz tárolók stb.) ne veszélyeztesse.**

A BKSZTT alsó küszöbértékű veszélyes ipari létesítményként biztonsági elemzésre kötelezett. A BKSZTT biztonsági dokumentációja alapján a kockázati eredmények és a veszélyességi övezetek nem befolyásolják az Új Duna-híd megvalósítását, illetve a fejlesztéseket. Azt, hogy **az Új Duna-híd milyen mértékben befolyásolja a BKSZTT kockázati eredményeit, azt akkor lehet pontosan megmondani és meghatározni, ha a hídon várható forgalmi viszonyokat figyelembe veszi a kockázatértékelés.** Ezt az elemzést a KHV nem tartalmazza.

*A fenti vélelem téves, a KHT - nak nem feladata a veszélyes üzemek kockázati eredményeinek felülvizsgálata, nem is lehet az, hiszen a KHT készítője arra nem jogosult. A jogszabály szerint (314/2005. (XII.25) Korm. rendelet 6. sz melléklet KHT ált tartalmi követelményei között az alábbiak szerepelnek:*

*aa) a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek tevékenységének ismertetése, jellemzése, az ezekkel való esetleges kapcsolatok bemutatása (különösen technológiai, közmű-, szolgáltatási kapcsolat),*

*ab) a természeti katasztrófáknak (különösen földrengések, vízkárok) való kitettség bemutatása.*

*b) az egyes hatótényezők részletezése*

*ba) a hatótényező jellege, nagysága, időbeli változása, térbeli kiterjedése,*

*bb) a hatótényező a tevékenység mely szakaszában jelenik meg, s az adott szakaszon belül a tevékenység mely részéhez rendelhető hozzá, mely környezeti elemeket érinti;*

*c) az esetlegesen környezetterhelést okozó balesetek, meghibásodások lehetőségei, az ebből származó hatótényezők*

*d) a környezethasználó tevékenységétől független, potenciális külső kiváltó okok és az ezekből származó hatótényezők bemutatása, különösen:*

*da) a veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemekre visszavezethető okok, amelyek kiválthatják vagy fokozhatják a hatótényezők kockázatát, illetve hatásait,*

*db) a természeti katasztrófákra (különösen földrengések, vízkárok) visszavezethető okok, amelyek kiválthatják vagy fokozhatják a hatótényezők kockázatát, illetve hatásait.*

*Fentiekkel a KHT foglalkozik. A veszélyes üzemekkel kapcsolatos kérdésekben a Katasztrófavédelmi hatóság jogosult eljárni, mely hatóság szakhatóságként az eljárásba bevonásra kerül.*



## 8. Víztermelés

A rendelkezésünkre bocsátott dokumentációk alapján a tervezett beruházás a Dél-pesti ipari vízkivételi mű és gépház létesítményeinek és műtárgyainak üzemét nem érinti. Ezen túlmenően jelezzük, hogy tárgyi projekt mellett **tervezési, engedélyeztetési szakaszban van a Soroksári Duna-ágon építendő evezőspálya és kiszolgáló létesítmények építésével kapcsolatban az ipari vízmű létesítmény kiváltása, átépítése.**

*Lásd 1.15 pontra adott válaszunkat.*

A véleményezésre megküldött dokumentációkban jelölt vízvezeték kiváltások tájékoztató jellegűnek tekintendők. A tervezett beruházással érintett kiváltandó és távlatban tervezett vízvezetékekkel, valamint azok nyomvonalával, anyagával, műszaki paramétereivel kapcsolatban a Fővárosi Vízművek Zrt. kiviteli terv szintű és részletezettségű tervdokumentáció birtokában fog nyilatkozni a megfelelő tervfázisban, külön tervezői megkeresések esetén.

*Jelen KHT eljárás kapcsán nem azonosítottunk megválaszolendő kérdést.*

## 9. Távhőszolgáltatás

A megküldött tervek külön nem tartalmaznak közműves munkarészt, csak a műszaki leírás közműkiváltások fejezete említi meg a kiváltandó, illetve a tervezett új infrastruktúrához szükséges közműépítéseket. Ebben a 0+500 kmsz.-nél terveznek távhővezeték kiváltást, a 0+940 és a 1+120 kmsz. között távhővezeték megszüntetését, valamint a 3+060 és 4+319 kmsz. között távlatban építendő távhővezetéket. Korábban az E- közmű területén lefolytatott első körös egyeztetések során BKM Zrt. a tervező felé jelezte az üzemelő és tervezett távhővezetéseinek pontos érintettségét.

A tervezett út- és hídépítés munkálatai **érintik, illetve érinteni fogják a meglévő, üzemelő és tervezett, a BKM Zrt. tulajdonában és/vagy kezelésében lévő távfűtő vezetékeket és a hozzájuk kapcsolódó műtárgyakat, létesítményeket.** Jelenleg a Galvani úton, illetve ennek vonzáskörzetében lévő Budafoki úton, Szerémi úton és a Fehérvári úton van üzemelő hálózatunk. A BKM Zrt. közép és hosszú távú fejlesztési tervében szerepel az újonnan létesülő híd alatt, illetve annak szerkezetében egy nagyobb átmérőjű vezetékpár létesítése, valamint az átvezetéshez szükséges hálózatfejlesztés a Fehérvári út, a Szerémi út és a Budafoki út kapcsolódó részein.

*Jelen KHT eljárás kapcsán nem azonosítottunk megválaszolendő kérdést.*

### 9.1. Kérjük a tervek készítésénél a fent említett távlati fejlesztéseket figyelembe venni, illetve a meglévő és a tervezett távhő hálózatot a vonatkozó tervfejezetekben szerepeltetni!

*Az Új Duna-híd tervezése során az engedélyezési tervekben már figyelembevételre kerültek a FŐTÁV fejlesztési elképzelései. A kapcsolódó úthálózat tekintetében szintén történtek egyeztetések, a tervezett stratégiai vezeték helybiztosítása a projekt kapcsán az arra vonatkozó pontos adatszolgáltatások átadását követően biztosítható.*

*A távlati fejlesztési igények figyelembevétele és az infrastruktúra fejlesztési tervekkel való összhang biztosítása természetesen tervezői feladat.*

*(Csatoljuk a Főtáv Zrt. FŐTÁV013/128-2/2020. iktatószámú nyilatkozata. 500937734 azonosítójú e-közmű és 880783093 azonosítójú e-közmű eljárások során kiadott Főtáv nyilatkozatok.)*

A tervezésnél, kivitelezésnél, illetve az azt követő helyreállítási munkáknál is kérjük figyelembe venni a közműkeresztezésekre és vezetékeink közelében végzett munkákra vonatkozó MSZ 7487/2-80 szabványban meghatározott előírásokat! Kérjük a kivitelezés által érintett aknák fedlapjainak szintbehelyezését, amennyiben érintik azok környékét a tereprendezési munkák során! Az új terep/burkolat nem lejt a lebúvó nyílások felé, azok vízgyűjtő helyen nem lehetnek! Vezetékek



nyomvonalán és az azokhoz kapcsolódó műtárgyainkra nem helyezhető térbútor, közlekedési tábla, hirdetőoszlop, vagy egyéb építmény!

A közvilágítási és egyéb oszlopos, illetve pontalappal rendelkező létesítmények alapozása, a vezetékek és/vagy védőszerkezetek szélétől legalább 0,5 méteres palásttávolságra kezdődhet! Kiemelt, vagy süllyesztett szegély vonala nem haladhat át a lebúvó-, szellőző- és szerelőnyílásokon! A környezetrendezés során a zöldfelületek kialakításánál, parképítésnél, fák és növények telepítésénél a tervezésnél és a kivitelezésnél is figyelembe kell venni, hogy vezetékek nyomvonalára fa és egyéb más élő növényzet nem telepíthető! A fákat vezetékek szélétől minimum 3 méteres palásttávolságra a vezeték nyomvonalunk alá 0,5 méter mélységben levitt gyökérzet terebélyességét gátló geotextíliás védelemmel lehet csak telepíteni! Vezetékek nyomvonalában, közvetlenül a nyomvonal felett még nem mély gyökérzetű sövény sem telepíthető! A locsoló hálózat locsolófejei, vízcsapjai, illetve ivóvíz hálózat kutjai, csapjai sem lehetnek a vezetékek nyomvonala felett! A nyomvonalon építőanyagot, konténert, és egyéb, üzemzavar esetén nehezen mozgítható szerkezetet a kivitelezés ideje alatt még ideiglenesen sem lehet tárolni!

A távvezetékek keresztezésénél felhívjuk a figyelmet arra, hogy a vezeték direkt földbefektetett előszigetelt rendszerű, a talaj legfeljebb 4 m hosszan bontható meg! Az építési munka után a vezetékek körül legalább 20 cm vastagságban a homokágyat kialakítani úgy, hogy a tömörítés 85% tömörségű legyen! A tömörítésnél továbbá vigyázni kell arra, hogy a köpenycső, karmantyú végelzáró fólia és a tágulást biztosító párnázat, meg ne sérüljön!

A keresztezéseknél az alábbi minimális védőtávolságokat be kell tartani:

- gáz, víz, jelző-mérő, erősáramú (1 kV-ig) és optikai kábelek esetén 30 cm
- erősáramú kábelek esetén 30 kV-ig 70 cm
- erősáramú kábelek 30 kV felett 100 cm

A védőtávolság a két közműhálózat közötti legkisebb palásttávolságot jelenti, amibe beletartozik a keresztezésekkor alkalmazott védőcső és/vagy egyéb védőszerkezet is! A BKM hálózata mellett, azzal párhuzamosan vezetett hálózat esetén minimum 0,5 méter palásttávolságot kell tartani! A palásttávolság a védőcsőre, védőszerkezetekre is vonatkozik! Hálózatunk közelében a munkálatok csak óvatos, kézi földmunkával végezhetők.

*Jelen KHT eljárás kapcsán nem azonosítottunk megválaszolandó kérdést.*

## 10. Vagyongazdálkodás

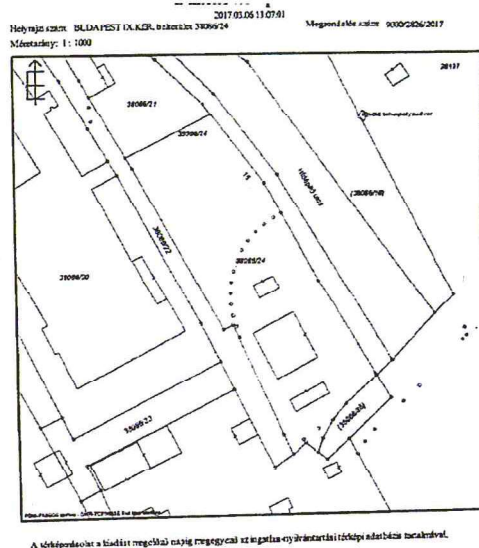
A tanulmány felsorolja az érintett valamennyi helyrajzi számot, amelyekkel kapcsolatban megjegyzendő, hogy a bontandó épületek felsorolásánál két olyan helyrajzi szám is szerepel, amely a KAPU és a Budapest Térinformatikai Portál alaptérképein, a Gemini nyilvántartásban nem szerepel, valamint a Földhivataltól frissen lekért adatként sem volt azonosítható: **3993/29 (4db üzemi épület) és 3819/2 (1 db üzemi épület)**. Ez a két helyrajzi szám a KHT\_01.01. érintett helyrajzi számok felsorolásában sem szerepel. Javasoljuk az ellentmondást feloldani!

*A helyrajzi számokat a hatóság kérésére már pontosítottuk (2022.02.24-én beadott hiánypótlás), az új listát hiánypótlásként benyújtottuk.*

A **38086/23** helyrajzi számú ingatlan lekerített és a Fővárosi Vízművek Zrt. épülete található rajta (üzemi épületként a Fővárosi Vízművek Délpesti Ipari Gépház Vízkivételi Műve), mely közútról nem megközelíthető, gépjárművel történő munkavégzés során a 38086/20 hrsz. ingatlanon keresztül közelítik meg. A 2019-es értékbizonyítvány alapján az ingatlan két épület közötti „T” alakú terület, melynek a felső részét egy kerítéssel elválasztották. A telken egy pincelejárat és két szellőző található, melyek feltételezhetően a föld alatt vízmű létesítmény részei, mivel a szomszédos **38086/24** helyrajzi számú ingatlanon vízkiváltó műtárgy látható. Az ingatlan nem beépíthető az



övezeti besorolása, mérete, alakja és adott helyzete miatt. A terület alatt húzódik egy ivóvízvezeték, de az ingatlan önálló közmű csatlakozásokkal nem rendelkezik.



Ábra 3 Vagyongazdálkodás – érintett 38086/23 hrsz.

Amennyiben a beruházás ingatlan-nyilvántartásba bejegyzendő jogot keletkeztet, úgy a tulajdonosi hozzájárulás kiadása érdekében Fővárosi Vízművek Zrt.-t szükséges az alábbi dokumentumok benyújtásával megkeresni:

- a szolgálat alapításra irányuló megkeresést,
- a vezeték / kábel / egyéb létesítmény nyomvonalrajzát,
- a szolgalmi jog bejegyzésre alkalmas és földhivatal által záradékolt változási vázrajzot,
- megállapodás-tervezetet a szolgalmi jog alapításáról (jogszabályon alapuló, hatósági határozattal létrejövő szolgálat esetén kártalanítási megállapodás-tervezetet), illetve
- az ingatlan értékcsökkenésének mértékét alátámasztó szakvéleményt (értékbecslést).



Ingatlan-nyilvántartási bejegyzéssel nem járó beruházás esetén elegendő a tulajdonosi hozzájárulás kiadása iránti kérelmet benyújtani.

*Lásd 1.15. pontra adott válaszuk.*

## 11. Tájépítészet

A tervezett beruházás fővárosi tulajdonú zöldterületet, vagy erdőterületet nem érint.

A Galvani út mentén lévő zöldsáv és fasor helyén alakítja ki a terv a híd budai hídfőjét és új forgalmi sávokat. A pesti oldalon a tervezet nyomvonal nem érint számottevő zöldfelületet.

A beruházás keretében **a Csepel sziget területén 9625 m<sup>2</sup> erdőterület kerül kivágásra.** A tanulmány javasolja, hogy ezek az erdőterületek meglévő erdőterületekhez kapcsolódva kerüljenek pótlásra. A dokumentum a teljes kivágott erdőmennységgel azonos mennyiség pótlását javasolja (0102 kötet 42. old). **Az erdőterület kompenzálásra vonatkozó helyszínt és javaslatot nem tartalmaz a tanulmány, ezt hiányosságnak tartjuk.**

Ugyancsak **nem tartalmaz a tanulmány fasor pótlásra, fejlesztésre, védőfásításra vonatkozó helyszíni javaslatot a tervezett nyomvonal mentén.** Javasoljuk feltételként előírni védőfásításra vonatkozó helyszíni javaslat készítését!

*Beruházói oldalról a vonatkozó önkormányzati rendeleteknek és a törvényeknek megfelelően pótoljuk vissza a fákat, lehetőség szerint még többet is. A projekt egész területén célunk a zöldfelületek növelése és a területek fásítása. Ezt a célt szolgálja Budán a 20 m széles lineáris zöldsáv, az impozáns budai hídfőtér, valamint az I. szakasz nyomvonala mentén a közlekedési sáv, kerékpárút, gyalogos sáv mentén elhelyezett fasorok, továbbá az RSD híd pesti hídfőtér területe.*

*A kivágandó fák pótlására, az érintett fasorok fejlesztésére és az előírások szerint szükséges védőfásításra vonatkozó pontos növénytelepítési terv a későbbi tervfázisok során az érintett kerületek és a Fővárosi Önkormányzattal történő egyeztetést követően az előírások figyelembevételével alkotható. 2022.04.06-án hatósági hiánypótlásra benyújtott növénytelepítési dokumentáció tartalmazza a növénytelepítés koncepcióját.*

## 12. Településszerkezet, településrendezés

**12.1.** Műszaki leírás 74. oldal: A Településszerkezeti Tervre (TSZT) és Fővárosi Rendezési Szabályzatra (FRSZ) vonatkozó állítást javítani kell, tekintettel arra, hogy a tárgyi településrendezési eszközök módosításra kerültek, amelyeket 2021. szeptemberben fogadott el a Fővárosi Közgyűlés (Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 31/2021. (IX. 13.) önkormányzati rendelete a Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelet módosításáról, továbbá Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 1244/2021. (IX. 1.) Főv. Kgy. határozatával).

*A hivatkozott fővárosi településrendezési elemek módosítása 2021-ben valóban megtörtént, a KHT-ban szereplő szöveg helyesen:*

*A TSZT, mind az FRSZ felülvizsgálata, módosítása megtörtént. A módosított dokumentumokat a Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 31/2021. (IX. 13.) önkormányzati rendelete a Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelet módosításáról, továbbá Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 1244/2021. (IX. 1.) Főv. Kgy. határozatával elfogadta. A dokumentumok az Illatos út irányába történő elvezetést tartalmazzák, így azokkal a tervezett nyomvonal, összhangban van mindhárom kerületben.*

**12.2.** Műszaki leírás 225. oldal: Az idézett mondat, miszerint „A tervezett nyomvonal nincsen összhangban az elfogadott Budapest Főváros Településszerkezeti tervével (TSZT), illetve a



Fővárosi Rendezési Szabályzattal (FRSZ), mert ezek a tervek a Kén utca felé történő elvezetést feltételeznek.” téves, a mondat javítása szükséges.

*A hivatkozott fővárosi településrendezési elemek módosítása 2021-ben valóban megtörtént, a KHT-ban szereplő szöveg helyesen:*

*A TSZT, mind az FRSZ felülvizsgálata, módosítása megtörtént. A módosított dokumentumokat a Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 31/2021. (IX. 13.) önkormányzati rendelete a Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelet módosításáról, továbbá Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 1244/2021. (IX. 1.) Főv. Kgy. határozatával elfogadta. A dokumentumok az Illatos út irányába történő elvezetést tartalmazzák, így azokkal a tervezett nyomvonal, összhangban van mindhárom kerületben.*

- 12.3.** Műszaki leírás 228. oldal és 287. oldal: Az idézett mondat, miszerint „A tervezett nyomvonal nincsen összhangban a jelenleg hatályos Budapest Főváros Településszerkezeti tervével (TSZT), illetve a Fővárosi Rendezési Szabályzattal (FRSZ).” téves, a mondat javítása szükséges.

*A hivatkozott fővárosi településrendezési elemek módosítása 2021-ben valóban megtörtént, a KHT-ban szereplő szöveg helyesen:*

*A TSZT, mind az FRSZ felülvizsgálata, módosítása megtörtént. A módosított dokumentumokat a Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 31/2021. (IX. 13.) önkormányzati rendelete a Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelet módosításáról, továbbá Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 1244/2021. (IX. 1.) Főv. Kgy. határozatával elfogadta. A dokumentumok az Illatos út irányába történő elvezetést tartalmazzák, így azokkal a tervezett nyomvonal, összhangban van mindhárom kerületben.*

- 12.4.** Megjegyzendő, hogy a Kén utca felé történő elvezetés már a TSZT/FRSZ 2018. decemberi módosítását követően kikerült a tervekből.

*A Kén utca felé történő vezetés tekintetében a fővárosi településrendezési elemek módosítása valóban megtörtént, a TSZT-ben és az FRSZ-ben szereplő nyomvonallal a terv összhangban van.*

*Bízunk benne, hogy minden felvetett kérdésükre, megjegyzésükre sikerült megfelelő választ adni. Amennyiben valamely fentebbi válaszunk további kérdést ösztönöz, akkor kérjük, azt tegyék fel; bízunk benne, hogy megtaláljuk a megfelelő választ, elősegítve a környezetvédelmi engedély mielőbbi kiadását.*

Kelt Budapesten, a minősített elektronikus aláírásba foglalt időbélyegző szerinti időpontban.

Tisztelettel:  


Karácsony Gergely  
Főpolgármester

mellékletek: (...)



## **1. Bevezető**

1.1 A tanulmányozott KHT alapján érthetetlen, hogy a KHT csak a tervezett körvasút menti körút/Munkáskörút/Galvani körút egy kis szakaszával foglalkozik, nem vizsgálja, hogy amennyiben a jelenlegi koncepció mentén a teljes körút kiépül, az miként írja felül a jelen tanulmány megállapításait, és milyen hatások érvényesülnek a sűrűn lakott további szakaszokon, mint például a József Attila-lakótelep, Wekerletelep, Kőbánya-Óhegy, Zugló, Rákosszentmihály, Pestújhely, Újpest, Aquincumi híd térségében. Egy ilyen horderejű, kapcsolódó projektelemeivel akár az 1000 milliárd forintos nagyságrendet is közelítő beruházás egy tört részének KHT-je nem lehet teljes és valós, hiszen a teljes beruházás összességében nyilvánvalóan sokkal kedvezőtlenebb környezeti hatásait igyekszik elfedni, és több ütemre tagolva szándékozik megvalósítani egy beruházást, amelyet egészében kezelve nem lehetne megvédeni. Elengedhetetlen, hogy legalább elvi engedélyezési szinten a teljes körút környezeti és forgalmi hatásai is vizsgálatra kerüljenek.

*Teljes Budapestet felölelő stratégiai dokumentáció elkészítése a Fővárosi Önkormányzat hatásköre, a tárgyi projektben a projekt műszaki tartalmára vonatkozó vizsgálatok végezhetőek el.*

*Magyarország Kormánya a kiemelt budapesti közösségi fejlesztések keretében a fővárosi közúthálózat fejlesztésének egyes elemeiről szóló 1693/2018. (XII. 17.) Korm. határozatban (továbbiakban: Korm. határozat) döntött a Galvani utca - Illatos út vonalában megépítendő új, kötőtpályás közlekedéssel együtt 2x3 forgalmi sáv szélességű Duna-híd és a Fehérvári út – Üllői út-Határ úti csomópont közötti kapcsolódó közlekedési hálózat, teljes körű előkészítéséről.*

*A Budapest és a Fővárosi Agglomeráció Fejlesztésért Felelős Államtitkár 2018.12.12-i elrendelő levelében, valamint az azt kiegészítő 2019.02.11-i levelében többek között előírta, hogy a tervezést az alábbiak szerint szükséges szakaszolni:*

*I. szakasz: Fehérvári út – Galvani út csomópont és az Illatos út – Napfény utca – Gyáli út (M5 autópálya bevezető szakasza) csomópont közötti szakasz*

*II. Az Illatos út – Napfény utca – Gyáli úti csomóponttól (M5 autópálya bevezető szakasza) az Üllői út – Határ út csomópontig tartó szakasz*

*Az elrendelésben szereplő előírások végrehajtása érdekében forgalmi és műszaki tanulmány készült, mely alapján 2020.01.20-án a Budapest és a Főváros Agglomeráció Fejlesztéséért felelős Államtitkár az I. szakasz tovább tervezésére keretfeltételeket határozott meg, de a szakaszhatárokat nem változtatta meg.*

*A Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa 2020.02.27-i ülésén tárgyalta tárgyi projekt építésének támogatását. Az ülésen hozott 11/2020-2-27/FKT határozat 9. pontja alapján a Soroksári út – Üllői út közötti szakaszon a tervezést több nyomvonalai kialakítási alternatíva vizsgálatával szükséges folytatni. Fentiek alapján az FKT határozat 9. pontja szerint a tervezést továbbra is két szakaszban kell folytatni, de a szakaszhatárok módosultak az alábbiak szerint:*

*I. szakasz a Fehérvári úti csomóponttól a Gubacsi úti csomópont térségéig tart. (továbbiakban: I. szakasz)*

*II. szakasz az Illatos út irányába vezető, RSD Duna-hídhöz kapcsolódó közúti csomópont rendszertől az Üllői útig tart. (továbbiakban: II. szakasz)*

*2021. március 3-án Budapest Fejlesztési Központ ismertette a II. szakaszon tervezett változatok műszaki tartalmát a II. szakaszon érintett kerületi Önkormányzatok polgármesterei előtt és tájékoztatta a résztvevőket, hogy várhatóan 2021. március 18-án az FKT összeül és döntést hozhat a II-es szakasz tovább tervezéséről. A március 18-i, majd a későbbi március 24-i FKT ülésen is napirendi pontra került a II. szakasz nyomvonala, FKT döntésre azonban a mai napig nem került sor.*



A fentiek alapján a kérdés az, hogy a beruházás kapcsán a két szakasz környezeti vizsgálata elválasztható-e egymástól.

A 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 10.§ (6) bekezdése értelmében a két szakasz környezeti vizsgálata elválasztható.

(6) Olyan tevékenység esetén, amelynek megvalósításához nyomvonalas létesítmény telepítése szükséges, a tervezett nyomvonal egyes önállóan használható szakaszai önálló engedélyezés tárgyát képezik, amennyiben a nyomvonal környezet- és természetvédelmi követelményekkel összeegyeztethető továbbvezetése a benyújtott dokumentáció szerinti információk alapján valószínűsíthető.

Mivel az I. szakasz - Fehérvári csomópont- Gubacsi úti csomópont között melynek része az Új Duna-híd is - önállóan használható szakasz, önálló engedélyezési eljárás tárgyát képezi ezért az I. és II. szakasz KHT-ja külön dokumentációban készítendő.

Ennek értelmében a KHT jelenleg az I. szakaszra vonatkozik, kitekintésként ugyanakkor – a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály kérésével, továbbá a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § 6 bekezdésével összhangban – a rendelkezésre álló információk alapján a II. szakasszal, azaz a Gubacsi út – Üllői út közötti szakasszal is foglalkozik, többek között a 2.6-os fejezet „Távlati továbbvezetés (II. szakasz) hatásai” alfejezetében, a „4.3.5 Forgalomba helyezést követő (vele) állapot vizsgálata” fejezetben, a „5.1.6 A tervezett távlati (vele) állapot zajterhelése (2035)” fejezetben.

1.2 A 21. század közepén elfogadhatatlan az a megközelítés, amely a forgalom nagyságát (pl. az Egységes Forgalmi Modell 2040 I. scenárió adatait) megváltoztathatatlan adottságnak tekinti, azt kőbe vési és nem vizsgálja, hogy különböző változatok miként befolyásolnák azt kívánatosabb irányba. Példának okáért ilyenek: a más helyen megépített vagy más sávszámú híd, valamint, hogy egyéb javasolt párhuzamos projektek megvalósulása esetén miképp változik az egyes közlekedési módok aránya, a közúti forgalom, ezáltal a környezeti terhelés és a város élhetősége. Tehát elmarad az optimumkeresés, az érdemi vizsgálat, csupán egy előre preconcepcionált és eldöntött 212 sávós városi főút „legalizálása” zajlik.

A forgalmi vizsgálatoknál alkalmazott scenárió meghatározása során a projekt környezetében, a projekttől függetlenül végbemenő változások lettek lerögzítve. Ennek lényege, hogy a projektet egy olyan távlati állapotba helyezze, mely a leginkább megfelel a város stratégiai céljainak, várható folyamatoknak. A kiválasztott 2040-I. scenárió már eleve úgy került meghatározásra, hogy abban számos várospolitikai trend, törekvés rögzítésre került, így például az autóhasználat aránya ebben a modellben a 2025-ös szinten lett rögzítve, számolunk a belváros forgalomcsillapítására irányuló intézkedések, a közösségi közlekedési fejlesztések pozitív hatásaival is. A kiválasztott scenárió egyeztetésre került Budapest Főváros Önkormányzatával, valamint a BKK szakértőivel. Nem igaz tehát, hogy a modell vagy a beruházás a forgalom nagyságát változatlan adottságként kezeli.

Az sem igaz, hogy más párhuzamos projektek megvalósulásával nem számoltunk, a forgalmi modellezés során figyelembe vettük mind a környező, már folyamatban lévő ingatlanfejlesztések hatását, másrészt a közösségi közlekedési fejlesztéseket is.

Megjegyezzük, hogy a NIF Zrt. és a Budapest Fejlesztési Központ az előző pontban hivatkozott jogszabályokban és határozatokban foglaltak alapján a Galvani híd beruházás előkészítésére kapott felhatalmazást. Erre a hídra vonatkozik a stratégiai kormányzati, illetve kormányzati és fővárosi önkormányzati közös támogató döntés, melynek meghozatala során az említett döntéshozók már figyelembe vettek olyan kérdéseket, mint hogy melyik hiányzó Duna-híd élvezzen elsőbbséget. A fentiek alapján sem a NIF-nek, sem a BFK-nak nincs módja, sem elvi lehetősége egyéb Duna-hidak



*vizsgálatára, a jogszabályi előírásoktól, határozatokban foglaltaktól való eltérésre. Az alternatívavizsgálat az adott projekt terjedelmén belül értelmezendő.*

1.3 Nem az élhetőbb város irányába tett lépéseket rögzít a KHT, ezért nem elfogadható az a megközelítés, mely az egyes szennyező komponenseket a (jelenlegi) határértékekhez képest vizsgálja, és amennyiben az határérték alatti, azt megfelelőnek minősíti akkor is, ha az a mostani állapothoz képest egyértelmű romlást jelent. Egy korszerű nagyvárosi közlekedésfejlesztési beruházásnak nem lehet az a célja, hogy addig növelje a forgalmat, amíg a különféle szennyezési határértékek kimaxolásra nem kerülnek. Nem beszélve arról, hogy a jelenlegi határértékek messze túlmutatnak a kívánatos szinten, azok jövőbeni szigorítása elvárt, és a fejett országokbeli trendeket figyelve meg is fog történni, tehát mai esetleges megfelelés esetén is determinált a projekt rövid időn belüli avulása és védhetetlensége.

1.4 A belváros tehermentesítése üdvözlendő, de az nem járhat a külváros forgalmának növekedésével, az autós közlekedési mód és "életforma" propagálásával.

Előremutató, hogy a világszerte a belvárosokban egyre kiterjedtebb autómentes övezeteket alakítanak ki, ugyanakkor sajnálatos, hogy Budapesten a külvárosokban az ellenkező trend figyelhető meg, a korábbi zöld kertvárosokat sorra lepi el az autóáradat, mely a nem megfelelő közlekedésszervezéssel generált és megugrott autózási és parkolási igények - szükségletek - kielégítése miatt számolja fel a zöldterületeket, vezet fakivágásokhoz, lehetetleníti el a csapadékvíz természetes elszívargását, nehezíti a gyalogos és kerékpáros közlekedést és városszéli barkácsáruházi parkolóvá változtatja a korábbi minőségi kertvárosi közterületeket. A belváros forgalomcsökkentését a külvárosok forgalomm növekedése árán megvalósítani tévedés, felelőtlenség, hiba, bűn.

1.5 A beruházás nélküli várható közúti forgalom növekedést új híddal és utakkal próbálják orvosolni, miközben tudjuk az urbanisztikában az ún. gerjesztett kereslet törvényéből, hogy az úttest kapacitásának növelése több embert ösztönöz arra, hogy személyautóba üljön - ahelyett, hogy más közlekedési módokat válasszon, vagy otthon maradjon - így nem javítja a torlódást, hanem éppenséggel okozza a gépkocsi forgalom növekedését. Ebből következően a (csupán a) Galvani beruházással hosszú távon nem lesz kevesebb közúti forgalom a belvárosban, a külvárosban viszont több lesz, összességében növelve az autós forgalmat Budapesten, a helyiek egészségét, életminőségét tovább rontva.

*A fenti három észrevételre együttes választ adunk, miután ezek a kérdések egymással összefüggenek.*

*A projektnek nem célja az autóforgalom arányának további növelése, sőt, a forgalmi modellezésben eleve azzal számoltunk, hogy az autóforgalom aránya a közlekedési munkamegosztásban 2025 után nem nő tovább. Mind ehhez figyelembe vettük azokat a támogató fejlesztéseket (pl. közösségi közlekedésbe történő beruházások), melyek a fenntartható közlekedési formákra való áttérést ösztönzik, továbbá a belvárosi forgalomcsillapítás különböző intézkedéseit (melyek bevezetése a Fővárosi Önkormányzat hatáskörébe tartozik).*

*Mindazonáltal látni kell, hogy a IX., XI kerületekben jelentős ingatlanfejlesztések zajlanak, a Galvani híd beruházásától függetlenül, melyek hatása mindenképp meg fog jelenni a térségben, és amelyek forgalomm növelő hatásával a modellezés során számolni szükséges. A kérdés az, hogy ehhez rendelkezésre áll-e majd kiépített infrastruktúra, vagy ez a forgalom a mai úthálózatot terheli majd.*

*Megállapítható, hogy a híd megépítése nélkül a már jelenleg is zajló területfejlesztési (elsősorban ingatlanfejlesztési) folyamatok miatt lokálisan túlterheltté válhat a IX., XI., sőt akár a XXI. kerület egy része, a belvárosi forgalomcsillapítási intézkedések pedig jórészt ellehetetlenülnének.*



Másrészt szükséges azt is látni, hogy a térségben megjelenő forgalom jórésze nem többletforgalom, hanem a belvárosban jelenleg kényszerből – dunai átkelő hiányában – megjelenő, egyébként a külső kerületekből induló és oda tartó forgalom. Ennek oka a következő:

Jelenleg a város külső, külvárosi zónájában nem található dunai átkelő, se délen, se északon. A déli városrészen az egyetlen híd az M0 Deák Ferenc hídja, mely betölti ezt a funkciót. Annak ellenére, hogy az M0 fő szerepe a várost elkerülő forgalom elvezetése. Emiatt a külvárosban jelentős a Dunával párhuzamosan futó útvonalak forgalma, a Duna két oldala között átkelők legfőképpen a Rákóczi hidat, illetve az M0 hidat találják meg. Ezen hidak környezetében olyan kerülő forgalom jelenik meg, mely jobb kapcsolat hiányában kényszerül arra közlekedni, nehezítve így a további átkelők forgalmát.

Budapest északi térségében mintegy 1000 egységjármű/óra, míg a déli térségében 3000 egységjármű/óra közúti kapacitáshiány mutatható ki: míg az északi térségben egy 2x2 sávós híd megépülte 1400 egységjármű/óra kapacitástöbblet megjelenését, addig a déli térségben egy azonos kapacitású híd a hiánynak mintegy 600 egységjármű/óra értékre való csökkenését – de meg nem szüntetését – eredményezné.

Tehát még mindig maradna kielégítetlen kapacitásigény, nem pedig arról lenne szó, hogy a hídon csúcsidőben mutatkozó kihasználatlan kapacitás forgalmat generálna.

A kritikus helyzetben lévő belső hidak felé haladó kapcsolati irányok vizsgálata alapján szintén a déli térségben mutatkozik jelentősebb hiány: míg az Árpád híd forgalma kiegyenlített, a Petőfi és a Rákóczi híd esetében egyaránt a dél–dél irányú kapcsolatok erős dominanciája figyelhető meg.

Más szóval e két hídon ma is főleg olyan járművek kelnek át, amelyek a hidak vonalához délről érkeznek, és a Duna másik partján szintén délre folytatják útjukat. Megállapítható tehát, hogy nem a belvárost egyébként is terhelő forgalom helyeződne át, hanem a belvárost ma indokolatlanul terhelő, a külső kerületekből külső kerületekbe tartó forgalom jelenne meg nagy arányban a hídon és a kapcsolódó úthálózaton. A forgalom átrendeződése történik tehát.

E forgalom számára nemcsak vonzó alternatívát jelent egy déli átkelési lehetőség, de a szóban forgó járművek által megtett útvonal is csökken az új híd igénybevételével.

Ez pedig nemcsak a belvárosban, hanem összbudapesti szinten is kisebb forgalmat, kevesebb szennyezést jelent majd.

A híd és kapcsolódódó úthálózat megépítése viszont lehetővé teszi, hogy az eddig kerülő úton közlekedők számára optimálisabb, alternatív útvonalat biztosítsunk. Így lehet akár a Fővárosi Önkormányzat illetékességi körébe tartozó forgalomcsillapítást is bevezetni, hiszen a belvárost jelenleg indokolatlanul terhelő, a külső kerületekből a külső kerületekbe tartó forgalom rendeződik át.

Ami az úthálózatot illeti, a fővárosi hálózat a jelenleg hiányzó gyűrű-irányú elemekkel válhat teljessé, ezek hozzájárulhatnak a belvárost elkerülő útvonalak kialakulásához, a belvárosirányú forgalom szétesztéséhez, a koncentrált terhelések csökkentéséhez. Tehát a belváros forgalmának csökkentése nem jelenti közvetlenül a külváros forgalmának növekedését.

Összességében egy mainál élhetőbb környezetet lehet megteremteni mind a belvárosban, mind a külsőbb kerületekben élők számára, és meg lehet teremteni a jövőben megvalósuló ingatlanfejlesztések működéséhez szükséges alapvető infrastrukturális feltételeket.

Mindemellett megjegyezzük, hogy a projekt kifejezetten támogatja az egyéni, fenntartható közlekedési módok választását, biztosítja a gyaloglás, kerékpározás és közösségi közlekedés kényelmes használatát. Jól használható kerékpáros infrastruktúra épül mindenhol, a széles kerékpársávok a keresztirányú kerékpárutaknál megfelelő kapcsolatokat kapnak. A biciklisávokhoz hasonlóan gyalogos járdák is készülnek mind a két oldalon, a hídon zárt tömegközlekedési sáv lesz, ahol villamos és buszok járnak majd. A Budafoki úton új buszsáv kialakításával biztosítani lehet a közösségi közlekedés zavartalan áthaladását. A lakott területeken az úthálózathoz nem kapcsolódnak majd



többszintű csomópontok, a keresztezésekben lámpák irányítják és fogják meg a forgalmat. Kivételt csak két esetben teszünk, ahol a belváros irányú hévvonalakat az új körút fölött vagy alatt vezetjük át. Az intelligens forgalomirányítás és a közúti forgalom korszerű menedzsmentje lehetővé teszi a Budapest Közút Forgalomtechnikai kezelői stábjára számára, hogy a folyamatosan mért paraméterek alapján a forgalomirányító lámpák programozása úgy változzon, ahogy azt a kívánt célok – például az úton közlekedő, vagy azt keresztező járműmennyiség korlátozása – megkívánja. Ugyanígy szabályozható, hogy az új útvonaltól délre megjelenő és átmenő gépkocsiforgalom nagysága ne haladja meg a mai értéket. A forgalomszabályozása nemcsak abszolút korlátokat jelenthet, hanem napszak, vagy akár évszakfüggő közlekedési igényekre is kellő rugalmassággal reagálhat. A hidak és az utak geometriai kialakítását 60 km/órás sebességre tervezzük, azonban a közútkezelő felé 50 km/órás sebességhatár bevezetésére teszünk javaslatot.

## **2. Az egyes beruházási szakaszokkal kapcsolatos kérdéseink, észrevételeink**

2.1 Miként a bevezetőben is írtuk: érthetetlen, hogy a KHT miért csupán a beruházás egy szakaszára (XI. kerület Fehérvári út-Gubacsi út) vonatkozik?

Miként a bevezető válaszában is írtuk, a 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 10.§ (6) bekezdése értelmében a két szakasz környezeti hatásvizsgálati eljárása elválasztható.

A KHT lefedi a teljes tervezést, amelynek ismert műszaki tartalma van, amelynek hatásai meghatározhatók, vizsgálhatók (Fehérvári út – Gubacsi út között). A Gubacsi út – Üllői út közötti II. szakaszra, amikor annak műszaki tartalma ismert akkor készíthető KHT, figyelembevéve az I. szakasz hozzájárulásaiban, engedélyeiben megfogalmazottakat is.

Függetlenül attól, hogy a KHT jelenleg az I. szakaszra vonatkozik, kitekintésként – összhangban a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály kérésével, továbbá a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § 6 bekezdésével – a rendelkezésre álló információk alapján a II. szakasz, azaz a Gubacsi út – Üllői út közötti szakasszal is foglalkozik; többek között a 2.6-os fejezet „Távlati továbbvezetés (II. szakasz) hatásai” alfejezetében, a „4.3.5 Forgalomba helyezést követő (vele) állapot vizsgálata” fejezetben, a „5.1.6 A tervezett távlati (vele) állapot zajterhelése (2035)” fejezetben.

2.2 Miközben a KHT ún. „Közérthető Összefoglaló” része is rögzíti: „2.3.3. Kapcsolódó beruházások//Az Új Duna-híd tervei egy másik tervezési megbízás keretében jelen tervvel egyidejűleg készülnek. Azonban a környezeti hatások vizsgálata igényli a teljes szakasz, beleértve a Duna-híd szakaszának egységes vizsgálatát, hiszen egymáshoz kapcsolódó, várhatóan egyszerre épülő, egymás nélkül nem üzemelő létesítményekről van szó.”

- 2.2.1 Szét lehet-e valóban választani a beruházás I. és II. szakaszát?

Az egységes vizsgálat itt azt jelenti, hogy bár az I. szakasz részét képező Új Duna-híd tervezése külön szerződés alapján zajlik, de szerves része a szakasznak, a hídhoz kapcsolódó útszakaszokkal együtt fog épülni. A KHT értelemszerűen az Új Duna-hídra és a hozzá kapcsolódó úthálózatra vonatkozóan készült, mindkét projektlem vizsgálatát tartalmazza.

Az Új Duna-híd és kapcsolódó közlekedési infrastruktúra projekt elsődleges célja a kerületek közötti évtizedeken át hiányzó kapcsolatok létrehozása ill. a meglévő kapcsolatok fejlesztése.

Az Új Duna-híd és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra Fehérvári út – Gubacsi út közötti I. szakasza ezen célt két új híd műtárgy létesítésével egy önmagában is működő szakasz megvalósulásával biztosítja.

**Az egyes szakaszok szétválaszthatók, önállóan értelmezhetők, forgalomba helyezhetők és kivitelezhetők.**



- 2.2.2 Megvalósítható-e az I. a II. nélkül? El lehet-e kezdeni az I. szakasz beruházását anélkül, hogy létezne elfogadható terv a pesti oldalon a levezető út folytatására?

*Ahogy az előző pontban jeleztük, az Új Duna-híd és kapcsolódó közlekedési infrastruktúra projekt elsődleges célja a kerületek közötti évtizedeken át hiányzó kapcsolatok létrehozása ill. a meglévő kapcsolatok fejlesztése. Az Új Duna-híd és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra Fehérvári út – Gubacsi út közötti I. szakasza ezen célt két új híd műtárgy létesítésével egy önmagában is működő szakasz megvalósulásával biztosítja. Az egyes szakaszok szétválaszthatók, önállóan értelmezhetők forgalomba helyezhetők és kivitelezhetők.*

*A Gubacsi úti csomópontnál létrejövő végcsomópont kialakítás önmagában működőképes közlekedési kapcsolatot biztosít. Meg kell jegyezni, hogy a projekt nyújtotta lehetőségek nagyobb hatékonyságú kihasználáshoz a körút további szakaszának kiépítésére javasolt:*

- *kerületek között rövidebb utazási idők, kevesebb torlódás (egyben kevesebb CO<sub>2</sub> kibocsátás!)*
- *a rozsdazóna fejlődése*

*Mivel a II. szakasz továbbvezetésére a döntés még nem született meg, ezért az I., II. szakasz megvalósításánál egymást követő külön-külön megvalósuló projektek kiépítésével lehet számolni. Ennek megfelelően készült a KHT, illetve készülnek majd a további tervek.*

- 2.2.3 A Gubacsi úti csomópont után hogyan vezeti el a jelenlegi úthálózat a megnövekedett forgalmat?

*Az a kerületek közötti forgalom, ami az Új Duna-híd és az I. szakasz nélkül bonyolódik Dél-Buda és Dél-Pest között a fejlesztés nélküli állapotban a Rákóczi hidat keresi, illetve kisebb mértékben a Deák Ferenc hidat.*

*Ha az új híd fejlesztése, valamint a hozzákapcsolódó úthálózat (I. szakasz) megvalósul ez a forgalmi igény jelenik meg az új hálózati elemen.*

*Azaz a Gubacsi úti csomópont után a forgalom az Illatos utat, Határ utat megtalálva, főként a József Attila lakótelep hálózatát használva, illetve egyéb főúti elemeket megtalálva terjedne szét a dél-pesti kerületek felé. (Lásd KHT 9. és 11. ábra.) Ami jelenleg a dél-pesti főútvonalakon, a Könyves Kálmán körúton jelenik meg, az új dunai átkelő hatására egy harántirányú útvonalakat kereső forgalomként jelenik meg.*

*A KHT ezen hatásokat ismerteti, melyek forgalomtechnikai eszközök segítségével majd kezelhetők. A Budapest Közúttal, mint az út kezelőjével való egyeztetések során a forgalom szabályozási kérdések kerülnek átgondolásra, rögzítésre. Az építési engedélyt a Budapest Közút jóváhagyásával lehet majd megkapni.*

*Az I. szakasz Gubacsi úti ideiglenes végcsomópontjának kialakítása lehetővé teszi a tervezett körútra merőlegesen elhelyezkedő sugár irányú városi bevezető utakkal történő kapcsolatot és így a tervezett körúton megjelenő forgalom szétosztását és lebonyolódását a környező utakon. Ehhez mind a környező Soroksári, Gubacsi, Illatos, Timót utcákban beavatkozás szükséges. A jelenlegi úthálózat egy jelentős forgalmi átrendeződést követően a forgalmi modellezésben alkalmazott feltételrendszer teljesülése esetén képes lebonyolítani az ide érkező forgalmat.*

*A Gubacsi úti csomópont forgalomszabályozása a Budapest Közút forgalomtechnikai kezelőjének a hatásköre. A BK jogosult és kompetens a Gubacsi útnál lévő forgalom (és a szakasz bármely más részén lévő forgalom) érdemi szabályozására.*

- 2.2.4 Az I. szakaszt érintő környezeti hatástanulmány miért nem tér ki arra is, hogy a Gubacsi úti csomóponthoz csatlakozó jelenlegi úthálózat és annak környéke (például az Üllői út irányában) milyen terhelésnövekedést fog elszenvedni?

*A KHT 2.6. fejezete bemutatja, hogy a II. szakasz megvalósítása esetén milyen forgalmi terhelés várható a II. szakasz által érintett területeken. Összehasonlítást tesz a Gubacsi útig történő kiépítés és*



*a mindkét szakasz megépülése esetére. Továbbá a forgalomból adódó hatásokat a KHT 4.3.5. és 5.1.6. fejezetei tartalmazzák.*

*Elsődleges célunk, hogy a térségbe érkező célforgalom továbbra is elérhesse a célját, ugyanakkor a nem térségbe érkező járművek a lakott területek elkerülésével találják meg a továbbhaladásukat szolgáló infrastruktúrát.*

2.3 Álláspontunk szerint a II. szakasz (Gubacsi út—Üllői út közötti) környezeti hatásvizsgálata nélkül az I. szakasz hatása önmagában nem megítélhető. Ugyanis az I. szakasz engedélyezésével előállhat az a helyzet, hogy bár a II. szakasz megépítése (vagy meg nem építése) elfogadhatatlan környezeti hatásokkal járna és így nem engedélyezhető, az engedélyezett - és megépülő -1. szakasz kész helyzetet teremt a II. szakaszon. Álláspontunk szerint a környezeti hatást minimum a projekt teljes egészében kell vizsgálni és mérlegelni, belefoglalva mindkét szakaszt. Ráadásul a *“Klímavédelmi kockázetelemző”* tanulmány megelőlegezi a II. szakasz nyomvonaláról szóló, még meg nem született döntést:

Jelen bírálati engedélyezési terv közvetlen előzménye a *„Budapest, Galvani utca - Illatos út vonalában építendő útra vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány, környezeti hatástanulmány és építési engedélyezési terveinek elkészítése”* című, 2017. szeptember 5-ei keltezésű **Tanulmányterve** és a tervezési diszpozíciót pontosító, 2017. november 15-ei keltezésű NIF Zrt., mint Megrendelő és Tervezők között felvett - és a tovább tervezés műszaki tartalmára vonatkozó - Jegyzőkönyv rögzített.

A tervezés során az érvényben lévő műszaki előírásokat, szabványokat figyelembe vettük.

Az új út tervezett nyomvonala a Galvani utca Fehérvári úti csomópontja és az Üllői út Köér utcai (Határ út) csomópontja között húzódik.

*Az I. és II. szakasz külön környezeti hatásvizsgálatára vonatkozóan álláspontunkat az előző pontokban kifejtettük.*

*Az észrevételben hivatkozott 2017-es dokumentumok az előkészítési projekt elrendelésekori, Üllői útig tartó nyomvonalat rögzítik, mely nyomvonal a Határ út vonalában haladt, a Határ utat érintette. Ezen dokumentumok tartalmát felülírta a 2020. február 27-i FKT ülésen hozott határozat, amely a Főváros és a Kormány közös döntéseként fogalmazta meg a szakaszolás szükségességét és a korábbi nyomvonalat két szakaszra bontotta, az első, önállóan is értelmezhető szakasz nyomvonalát támogatónan jóváhagyta, a második szakasz vonatkozásában pedig 6 változat vizsgálatát rendelte el.*

*A KHT ezt követően és ennek megfelelően csak az I. szakaszra készült el, a későbbi továbbvezetés, a II. szakaszra vonatkozó döntés jövőbeni megszületése alapvetően nem változtatja meg a munkarész eredményeit.*

2.4 A szöveg egyértelműsíti, hogy a projekt tervezési határa a Határ út-Köér utca—Üllői út csomópont. Ez ellentmond annak az egyeztetési folyamatnak, amelyet a BFK és a NIF folytatott, amelyben a tervezők 6 eltérő nyomvonalat kínáltak fel a részes felek közötti megegyezésre - a 6-ból 2 nem itt, hanem az Ecseri út—Üllői út csomópontban éri el a tervezési határát.

*Lásd az előző választ: a hivatkozott szöveg azt egyértelműsíti, hogy mi volt az eredeti diszpozíció szerinti nyomvonal, a tervezés alapja. Tekintettel arra, hogy jelen KHT az I. szakaszra vonatkozik, a II. szakaszra történő kitékintés a folytatás egy lehetséges változatának bemutatását szolgálja, amely azonban nincs hatással a munkarész eredményeire az I. szakasz vonatkozásában.*

### 3. Az alternatívák vizsgálatának hiánya, valamint a beruházás alapvető szükségességének alátámasztása

3.1 Az anyagban nem látjuk az alternatívák vizsgálatát. Hiányzik annak levezetése, hogy valóban szükség van-e közúti hídra a Duna ezen szakaszán. Másrészt azt sem vizsgálták meg, hogy a Galvani



út vonalában lenne-e legideálisabb nyomvonala a hídnak, ami a Rákóczi és Deák Ferenc híd közötti 10 km-es szakasz 'i-én helyezkedne el, híd nélkül hagyva továbbra is egy 8 km-es szakaszt. A híd Újbudán túlépített területre futna be (Kelenföldi lakótelepek, Duna-parti új lakótömbök, túlsúfolt Andor utca és Eger út), míg Csepelen kihalt részekben menne át, a csepelieknek nem igazán könnyítve meg a Budára való átjutását. Harmadrészt azt sem elemezték, hogy szükség van-e ekkora közúti áteresztő képességű hídra, kell-e a 2\*2, helyenként 2\*3 sávós út úgy, hogy Budapest rövid és hosszú távú érdeke a közúti forgalom csökkentése.

*Budapest hosszú távú városfejlesztési terveiben évtizedek óta szerepel mindhárom, hiányzó híd megépítése: északon az Aquincumi, délen pedig a Galvani és az Albertfalvai hidaké. A három híd megépítése nem zárja ki egymást, azonban egy időben nem épülhet meg mindhárom.*

*A Galvani híd előkészítésének fontos mérföldköve 2020 februárja, amikor a Fővárosi Kozfejlesztések Tanácsa, a Kormány és a Fővárosi Önkormányzat Budapest fejlesztéséért felelős legfőbb, közös szerve mérlegelte a kérdést, és végül egy stratégiai döntést meghozva egyetértésre jutott abban, hogy a Galvani-híd megépítése élvezzen prioritást az Albertfalvi híddal szemben, mely beruházásra nemcsak a jobb előkészítettsége miatt, hanem a belvárosra gyakorolt jelentősebb forgalomcsillapító, illetve a barnamezős városfejlődésre gyakorolt nagyobb hatása miatt is esett a választás. Az Új Duna-híd megépítésének ugyanis alapvetően kettős célja van: tehermentesíteni a belvárost, és lendületet adni a dél-budai és dél-pesti területek fejlődésének. A beruházás megvalósításáról tehát a fenti stratégiai értékelést követően született döntés. A Beruházó ennek a beruházásnak az előkészítésére kapott felhatalmazást, az alternatívavizsgálat tehát ennek a beruházásnak a keretein belül értelmezhető, és ez elvégzésre is került. Ennek kapcsán kerültek megvizsgálásra többek között a budai és csepeli, ill. a pesti csomópontok szintbeni, illetve különbszintű kialakítása is.*

A KHT tehát a 2011/92/EU irányelv szerinti alternatíva-elemzést nem tartalmazza, pedig ez a 314/2005 kormányrendelet szerint tartalmi követelmény. Ebben még a célját se említik a beruházásnak, azaz hogy mely problémára nyújtanának ezzel megoldást. Így pedig nem lehet rá alternatívát mondani.

*A KHT a hatályos magyar jogszabályok alapján készült el, amelyek az EU irányelvek rendelkezéseit átvették.*

#### **4. Közlekedés, forgalomszervezés. forgalmi modellezés:**

A válaszaink pontosabb értelmezéséhez az alábbiakban **rövid összefoglalót adunk a forgalmi modellezés módszertanáról:**

*A forgalmi modellezés számítási módszertanát az Egységes Forgalmi Modell (EFM) adja, melyet a BKK Zrt. fejlesztett, és gondoz immár 8 éve. A BKK Zrt. az Európai Bizottság elvárásainak megfelelően a fővárosi és agglomerációs közlekedési beruházások vizsgálatára önálló, folyamatosan karbantartott, rendszeresen frissülő saját tulajdonú közlekedési modellt hozott létre annak érdekében, hogy az indítandó projektek modellezési munkarésze egységes, áttekinthető és szakmailag stabil alapon álló legyen. Ez az eszköz képes biztosítani azt, hogy a főváros közlekedéspolitikai céljaival összhangban a tervezők mindig ugyanolyan feltételezések mellett, ugyanolyan módszerrel elemezhesék a különböző projekteket.*

*Az EFM modellről további információk a BKK Zrt-n keresztül elérhetők: <https://bkk.hu/fejlesztések/egyseges-forgalmi-modell/>*

*Az EFM alapját számos különböző adatforrás komplex rendszere jelenti, amely forgalomszámlálási adatokat, területi leíró adatokat, infrastruktúra adatokat, közlekedési szokásjellemzőket leíró adatokat és egyéb, külső forrásból származó adatokat tartalmaz.*

*Az Egységes Forgalmi Modell a fent felsorolt adatok felhasználásával az alábbi elemekből épül fel:*

- Adattárház, amely összegzi és rendszerezi a forgalomszámlálások eredményét és az egyéb,*



küldő adatforrásokból (pl. hurokdetektor adatok) származó információkat.

- Közlekedési igénymodell, amely reprezentálja a Budapesten és agglomerációjában megjelenő egyéni és közösségi közlekedési, taxiforgalmi, kerékpáros és teherforgalmi célforgalmi mátrixokat.
- Az Egységes Forgalmi Modell képes a közlekedésfejlesztési beruházások hatásait a közlekedési igények szintjén is kezelni, tehát nem csak a hálózatban bekövetkezett változások rendezik át a forgalmakat, hanem az elérhetőség, területszerkezeti, demográfiai és gazdasági adatok hatása is érvényesül. E hatások vizsgálatát hivatott kezelni az igénymodell.

A dedikált időtávokra az igénymodell rendelkezik forgalmi prognózissal, mely a következő hatásokat veszi figyelembe:

- demográfiai előrejelzés: a Budapest 2030 koncepcióban elfogadott trendek alapján
- motorizációs előrejelzés: EFM modellhez fejlesztett, területi sajátosságokon alapuló modell alapján
- gazdasági növekedés hatása: a GDP növekedéssel arányosan változó fajlagos napi utazásszámok növelésével vettük figyelembe, utazási indokként specifikusan

A különböző tendenciák együttes hatásának figyelembevételével kerül meghatározásra a közlekedő csoportok aktuális összetétele.

Jelen projekt tervezése során a fenti „alapbeállításokhoz képest” további közlekedéspolitikai törekvéseket is figyelembe vettünk, melyeket a KHT is tartalmaz. Ezek beépültek az igénymodellbe vagy a hálózati modellbe.

Figyelembe vettük a jelenlegi közlekedés szakmai törekvéseket - melyeket többek között a Balázs Mór terv is megfogalmaz-, hogy a személygépjármű forgalom részarányát csökkenteni, míg a közösségi közlekedés részarányát növelni szükséges. Ennek megfelelően az érintett résztvevőkkel egyetértésben a távlati mértékadó forgalmat a 2040-I scenárió alapján határozzuk meg.

A 2040-I scenárió alapvetése, hogy a kompaktváros-fejlesztési elveknek, a kerékpáros infrastruktúra építésének és a közösségi közlekedés meghatározó fejlesztésének köszönhetően, az agglomeráció és a külső kerületek lakói közül is egyre többen választják az autó helyett a tömegközlekedést és a kerékpárt. Mindezen felsorolt intézkedések együttes eredményeként a modell azt feltételezi, hogy 2025 után az autós közlekedés mértéke már nem nő tovább.

A népesség növekedésének hatásai, illetve az ebből és az életszínvonal emelkedésből fakadó többlet- mobilitás-igény nem az autós, hanem a közösségi és kerékpáros közlekedés arányát növeli majd. A hálózat működésének ellenőrzésére, az útvonalak és csomópontok kapacitásának méretezésére 2040-ig tekint ki a vizsgálat. Azaz a közúti mobilitás igény a trendszerű növekedés helyett, a 2025. évi szinten kerül figyelembe véve a 2040. távlati évben.

Ilyen mértékű közúthálózati fejlesztés esetén mindenképpen indokolt a mobilitási igények változásán kívül egyéb jelentős hatással bíró fejlesztéseket is vizsgálni. Ennek megfelelően megvizsgáltuk, hogy az Új Duna-híd forgalma hogyan alakul az alábbi, Budapest teljes közúti rendszerét érintő beavatkozások hatására:

- A Belváros forgalomcsillapítása – a modell feltételezi a belváros forgalomcsillapítását, aminek következtében a belvárosi hidakon (Lánchíd, Erzsébet-híd, Szabadság-híd) és a hozzájuk kapcsolódó úthálózaton egységesen 30%-os közúti kapacitáscsökkenés előirányzott.
  - Községi közlekedés prioritásának növelése a belvárosban – a modell feltételezi a behajtási díj bevezetését a Hungária körút vonalában, ez által egy modal-split változás és közúti forgalom változás áll elő. (A behajtási díj bevezetése fővárosi hatáskörbe tartozik).
  - Déli városfejlesztések – megtörtént az ismert fejlesztések beépítése az alapmodellbe
- o Területfejlesztések:
- Budapest fejlesztés



- Déli Városkapu projekt
- Millenium Városközpont és a Közvágóhíd környéki fejlesztések
- Infopark
- Budafoki út; Szerémi út menti ingatlanfejlesztések
- Csepel sziget északi területének fejlesztései
- A város más területein végbemenő ismert ingatlanfejlesztések
- Közúti fejlesztések:
  - Kőér utca (Üllői út – Gyömrői út között) fejlesztése
  - Kőér utca – Gyömrői út különbszintű csomópont
  - Ferihegyi repülőtérre vezető út fejlesztése.

A 2035. évre becsült távlati forgalom esetén szintén a fenti scenárió lett figyelembe véve.

Feltételezve a belvárosi forgalomcsillapítás esetleges korábbi megvalósulását, illetve figyelembe véve a tervezett területfejlesztésben rejlő ütemezés bizonytalanságát a biztonság javára történt e távlati forgalom becslése.

Azaz, ha belvárosi forgalomcsillapítás még nem valósulna meg 2035-ig, vagy a tervezett területfejlesztés elhúzódna 2035 utánra, az kisebb közúti forgalmat jelentene az Új Duna-hídra nézve, és a környezeti terhelési vizsgálatok szempontjából nem „a legrosszabb állapot” állna elő.

A hatások elemzésénél, illetve a futásteljesítmény változásoknál az adott vizsgálati évben a projekt állapot került összehasonlításra a projekt nélküli állapottal, azaz a projekt nélküli állapot is már tartalmazza a külső tény adatokat, a projekt környezetben figyelembe vett scenáriókat. A hatásvizsgálat kifejezetten a projekt hatásait nézi.

A forgalmi modellezés input adatait egyrészt a BKK EFM modellje, másrészt külső források tényadatai adják.

Mind az input adatok, mind a modellezési folyamat módszertana egyeztetésre került a BKK szakértőivel, valamint Budapest Főváros Önkormányzatával (2020.12.04.)

Elolvasva a “01.02\_E\_V02\_Klímavédelmi kockázatelemző tanulmány.pdf 42/36. oldalát a csapadék intenzitásának növekedéséről, az egyértelműen nem megnyugtató folyamatok megvalósulására hívja fel a figyelmet: “Az alkalmazott szabványok és műszaki előírások nem veszik figyelembe a nagyobb mennyiségű csapadékokat. Az Üzemelés időszakában lesz szükséges a felmerülő kockázatok kezelése, illetve nem kizárható káresemények keletkezése sem.”

4.1 Továbbá a “01.02\_E\_V02\_Klímavédelmi kockázatelemző tanulmány.pdf” 42/19-27. oldalán olvashatóak alapján a beruházás területe több negatív klímafolyamatnak van kitéve, illetve azok felgyorsulásához hozzájárul. Vagyis a tanulmány maga tartalmazza, hogy a beruházás negatív irányba befolyásolja a klimatikus körülményeket. Nem javítja, hanem tovább rontja a jelen helyzetet:

A 4.2 Kitétség szintjének meghatározása c. fejezetben a tervezési terület kitétségének vizsgálata történt meg, azaz az, hogy a projekt megvalósításának helyszíne mennyire van kitéve a különböző káros éghajlati tényezőknek. Megállapítottuk, hogy a terület több negatív klímaváltozással összefüggésbe hozható hatásnak is ki van téve.

Vagyis a kérdező nem jól értelmezi: nem a projekt idézi elő a klímaváltozást, hanem a projekt műszaki elemei vannak kitéve a klímaváltozás hatásainak. Ezek a megállapítások országos viszonylatban nézve teljesen átlagosak (például egész Magyarországon jellemző, hogy növekedni fognak a hőmérsékleti szélsőségek mértéke és gyakorisága). Maga a beruházás nem járul hozzá ezen klímafolyamatok felgyorsulásához. A beruházás összességében pozitívnak tekinthető klímavédelmi szempontból, a vizsgált térség közlekedési eredetű CO<sub>2</sub>e kibocsátásának csökkenése várható, már a kezdőévben (lásd.: 18. táblázat A beruházás megvalósulása mellett becsült szén-dioxid egyenérték



megkötés változása).

“Összefoglalva kijelenthető, hogy a bemutatott változások alapján a projekt és környezete az átlagos felszíni hőmérséklet lassú növekedésének közepesen van kitéve.

Összefoglalva megállapítjuk, hogy tekintettel a hőségnapok átlagos éves számának jelentős növekedésére, a tervezési terület kitétségét közepesnek minősítjük

Összefoglalva megállapítható a fenti eredményekből, hogy a vizsgált létesítmény és környezete a csapadék intenzitásának növekedésének közepesen kitétt.

Mindezek alapján megállapítható, hogy a beruházás létesítményei és környezetük közepes mértékben kitéttek az UV-sugárzás alakulásával szemben.

Összefoglalva megállapítható a fenti eredményekből, hogy a vizsgált beruházás területe és annak környezete a városi árvíz típusú elöntés kialakulásával szemben magasan kitétt.

A vizsgált nyomvonalszakasz egy ponton érint egy kis kiterjedésű erdőrészt, így megállapítható, hogy a létesítmény nem kitétt az erdőtüzeknek.”

*A kérdező nem jól értelmezi: nem a projekt idézi elő a klímaváltozást, hanem a projekt műszaki elemei vannak kitéve a klímaváltozás hatásainak. Ennek a kitétségnek a mértékét vizsgálja a fejezet, mert a műszaki elemek védelmét a tervezés során biztosítani szükséges.*

• 4.1.1 Ez utóbbi a csepeli szakaszra vonatkozik, a Határ út menti erdős terület vajon mennyire lesz kitétt?

*Mint említettük: a kérdező rosszul értelmezi a kitétség kérdéskörét. A vonatkozó fejezetek azt vizsgálják, hogy a beruházás során megépülő infrastruktúra mennyire lesz veszélyeztetve bizonyos környezeti tényezők vagy kockázatok által.*

*Tehát a kérdés helyesen úgy hangzana, hogy a Határ út menti erdős területen esetlegesen keletkező erdőtüz mennyire veszélyezteti az – a vonatkozó döntés megszületése esetén - ott megépülő II. szakasz úthálózatát. Mindez nem a jelen I. szakaszhoz kapcsolódó kérdés, a Klímavédelmi dokumentáció vizsgálata a Budapest XI. kerület, Fehérvári út – Budapest IX. kerület, Gubacsi út közötti területre terjedt ki.*

UNTEF 77MŰSZAKI TERVEZŐ ÉS FEJLESZTŐ ZRT.

Kockázati tényező	Várható hatás	Hatáscsökkentő intézkedés
Területfoglalás: erdő, mezőgazdasági stb területek csökkenése, ezzel módosítva a terület ÜHG megkötését, valamint a helyi klímát.	Az útkorona által igénybe vett területen megszűnik a növényzet ÜHG megkötése, valamint csökken a felszínborítás albedója, ezzel tovább fokozva a helyi hőmérsékleti viszonyok emelkedését.	Növénytelepítés az út mellett. Csereerdők telepítése
Üvegházhatású gázok kibocsátása az építési, kivitelezési időszakban	Munkagépek és szállítójárművek ÜHG kibocsátása. Felvonulási utakon, depóterületeken a cserje- és fakivágások, ezzel további kibocsátást okozva.	Korszerű, alacsony károsanyag kibocsátású munkagépek és szállítójárművek alkalmazása.  Az építkezést követően olyan területrendezés, amely lehetővé teszi a növényzet telepítését.
az üzemeféssorán;	AzWálózatóífkÖzleReaőgépjárműv kibocsátása;	keretrendszer;

Újabb idézet, a 01.02\_E\_V02\_Klímavédelmi kockázatelemző tanulmány.pdf 42/31-32. oldaláról: "A csepeli szakaszt illetően "a beruházás hatására 148,9 tonna CO<sub>2</sub> kibocsátásokra lehet számítani a beruházás esetében, amelyek az erdőkivágásokból származnak." Kérdésünk:



• 4.1.2 A Kiserdő és a Határ út fáinak kivágása vajon mekkora CO<sub>2</sub> terhelést eredményez?

Hangsúlyozzuk, hogy a II. szakasz vizsgálata nem része KHT-nak, ezért a vizsgálat nem terjed ki a hivatkozott területre. A forgalmi vizsgálat alapján meg lehet határozni a CO<sub>2</sub> terhelést – a beruházás hatását vizsgálva.

A Klímavédelmi dokumentáció vizsgálata a Budapest XI. kerület, Fehérvári út – Budapest IX. kerület, Gubacsi út közötti területre terjedt ki, így a fenti erdőrészek vizsgálatát nem kell tartalmaznia a dokumentációnak.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a vizsgált térség végleges CO<sub>2</sub>e egyenlege nem csak a fakivágásból származik, az csak egy részadat. A fakivágás „kibocsátással” jár, az építési, kivitelezési munkálatok szintén „kibocsátással” járnak, azonban a forgalmi átrendeződések, azaz a kialakításra kerülő úthálózat üzemelése az összesített „kibocsátások” csökkenésével fognak járni. Ezeknek megfelelően a vizsgált térség CO<sub>2</sub>e kibocsátás egyenlege csökkenni fog, mivel az üzemelésből adódóan nagyobb csökkenések várhatók, mint amennyi az erdőkivágásokból és az építkezésekből származó kibocsátások összesen.

Az Új híd és az új körút megjelenésével ~100 000 járműkilométerrel kevesebb forgalom jelenik meg a teljes hálózaton. Ezt úgy lehet elképzelni, mintha ~12 000 autó nap, mint nap el sem indulna! (Egy budapesti autós átlagos utazása ma 8 km hosszú.) Ez a csökkenés közvetlen megjelenik a szennyezőanyag-kibocsátásban is.

A KHT számításai szerint a forgalmi átrendeződés miatt az üzemelés alatt 7637 tonnával csökken a CO<sub>2</sub> terhelés évente.

A tervezett beruházás megvalósításával az alábbi ÜHG kibocsátások várhatók a becsléseink szerint:

Építési tevékenység kibocsátása [t CO <sub>2</sub> e]	Erdőkivágással okozott egyszeri kibocsátás [t CO <sub>2</sub> ]	Fejlesztés üzemelése melletti várható kibocsátás változás évente [t CO <sub>2</sub> e/év]	Egyenleg [t CO <sub>2</sub> e/év]
3485,6	148,9	-7637	-4002,5

4.2 A KHT "Klímavédelmi tanulmány" V. fejezetének bevezetője így fogalmaz:

**„5 A projekt hatása a klímaváltozásra**

Az üvegházhatású gázok kibocsátása tekintetében a különböző iparágak között a közlekedés jelentős részesedéssel bír (-20%). Ezen belül a közúti közlekedés tekinthető a legjelentősebb kibocsátónak az egyes közlekedési ágakon belül (vasúttal, hajóval, repülővel, közúti gépjárművel történő közlekedések, szállítások). Az úthálózat bővülése révén a kibocsátások helyei átrendeződnek, emellett a zöldfelületek mérete csökken. Pozitív hatásként érdemes megemlíteni, hogy Bp|a|e^pp^7átp|j| tehermentesíti a fővárost az átmenő forgalomtól (különösen a teherforgalomtól), amely a város belterületein kialakuló hősziget hatást valamelyest enyhíti, javítva a helyi klimatikus viszonyokat és a levegőminőséget.”

A vizsgált beruházás közvetlen és közvetett módon az alábbi klímaváltozási kockázati tényezőket tartalmazza.

A IX. és XI. kerületeken belül, valamint a IX. és XIX. kerületek határán tervezett utat a tanulmány "Budapestet elkerülő autópályát"-ként jelöli meg. Észrevételezzük, hogy a szöveg által vélelmezett pozitív hatásoknak éppen az ellenkezője jelenik meg: Budapesten belül az átmenő forgalom terhét rója az érintett kerületekre, a hősziget-hatást növeli, rontja a helyi klimatikus viszonyokat és a levegőminőséget. A szöveg alapján:

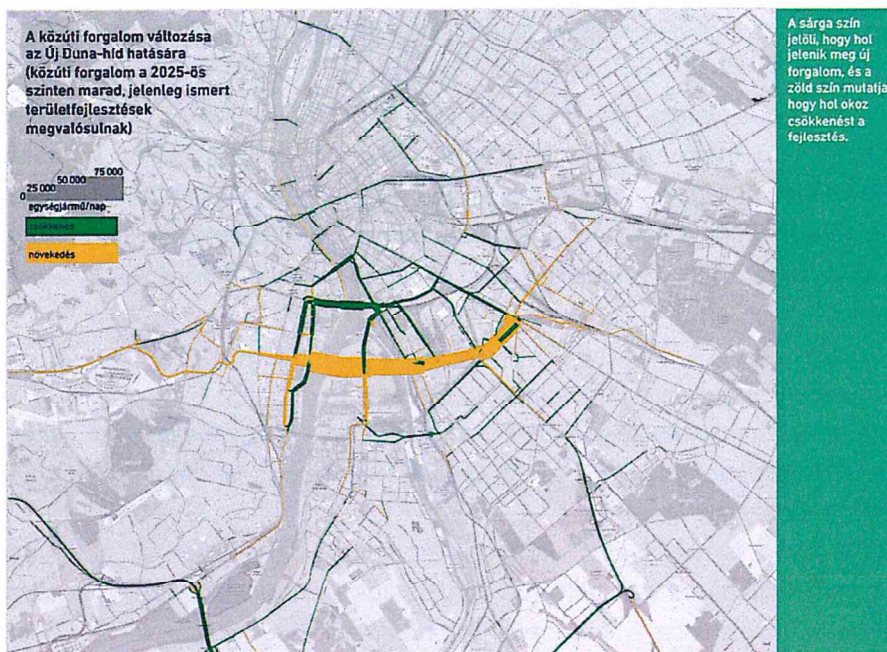


- 4.2.1 A fővárosra, valójában a belváros területére prognosztizált javulás egyértelműen bekövetkezik csupán azért, hogy egy új, külvárosi infrastruktúrát építenek?

*KLÍMAVÉDELMI KOCKÁZATELEMZŐ TANULMÁNY dokumentumban hibásan szerepel a "Budapestet elkerülő autópályát" elnevezés, kérjük a Hatóságot, hogy ezt vegye figyelembe az engedélyeztetés során*

A projekt elsődleges célja a kerületek közötti évtizedeken át hiányzó kapcsolatok létrehozása ill. a meglévő kapcsolatok fejlesztése. Mint azt korábban már jeleztük: a projekt összvárosi szinten jelentős kibocsátáscsökkenéssel, futásteljesítmény-csökkenéssel jár pusztán azért, hogy az új kapcsolat révén naponta közel 100.000 feleslegesen megtett járműkilométer spórolható meg. Jeleztük, hogy az érintett kerületekben az egyébként is ezeket a kerületeket kereső forgalom fog megjelenni elsősorban – kényszerű belvárosi kitérő nélkül. Ez automatikusan, pusztán a racionális útválasztás révén bekövetkezik.

Mindennek hatásai természetesen a belső hidakon is automatikusan érvényesül majd, az alábbiak szerint:



A forgalmi modell azt mutatja, hogy ilyen környezetben a híd átadásának feltételezett pillanatában (2025) az Új Duna-hídon közel 60 000 autó jelenik meg naponta. A forgalom 80 százaléka (!) a belváros felé eső hidakról helyeződik át, és csupán 20 százalék az, amely a Deák Ferenc híd (M0-híd) helyett választja a Galvani hidat. De ez utóbbi esetben is látni kell azt, hogy ez a 20% nem tranzitforgalom (azaz olyan forgalom, amely Budapesten kívülről érkezik és Budapest határán túlra tart) hanem olyan Budapesten belüli utazások (pl. Budafoke és Csepel, vagy Kispest és Albertfalva között), amelyek ma útba eső dunai átkelő hiányában az M0 körgyűrűre kényszerülnek.

A legtöbb forgalmat a szomszédos Rákóczi hídról vesz át az új átkelő. Az áttérő 25 000 autó a híd meglévő forgalmának majdnem a harmadát jelenti. A Petőfi hídon is jól érzékelhető a forgalom csökkenése. A 11 000 autó a híd forgalmának a 15 százalékát jelenti. Az ettől északabbra elhelyezkedő hidak forgalmára a közvetlen hatás már szerény, mértéke 1-2 ezer jármű. Érzékeltetésképp: a Rákóczi hídtól és a tőle északra elhelyezkedő hidakról átvett forgalom a Lánchíd forgalmának kétszerese(!), de az Erzsébet híd forgalmának is közel kétharmada. Így a projekt,



lehetőséget teremt a belváros autósforgalmának csillapítására, ráadásul úgy, hogy nem az autózás teljes tiltásával kívánja ezt elérni. Hanem azzal, hogy rövidebb, racionálisabb utat biztosít azok számára, akik korábban jelentős kitérőkre, felesleges kilométerek megtételére kényszerültek közelebbi dunai átkelés hiányában.

Az új városi hálózati elem nem az átmenő forgalom jelenik meg. A jelenleg kerülő útvonalra kényszerülő külső kerületek közötti forgalom kap jobb eljutási lehetőséget, rövidül az utazási idő. Amennyiben a belváros forgalmi korlátozása megvalósul és marad a külső kerületek közötti kerülő útvonal, az ellehetetlenítené a belváros és külváros közötti úthálózatot, hidakat.

A fővárosi hálózat a jelenleg hiányzó gyűrű-irányú elemekkel válhat teljessé, hogy ezek hozzájáruljanak a belvárost elkerülő útvonalak kialakulásához, a belvárosirányú forgalom szétosztásához, a koncentrált terhelések csökkentéséhez.

A fentiek alapján projekt elsődleges hasznélvezői nem a belvárosiak, a hatás náluk közvetett. Az elsődleges hasznélvezők a külső kerületek lakói, akik nem kényszerülnek felesleges kitérőkre, felesleges utazásokra, idővesztésre, hanem céljukat gyorsabban érhetik el.

Ráadásul, ahogy már szintén jeleztük, a projekt céljai között szerepel, hogy támogassa az egyéni, fenntartható közlekedési módok választását, biztosítsa a gyaloglás, kerékpározás és közösségi közlekedés kényelmes használatát. Jól használható kerékpáros infrastruktúra épül mindenhol, a széles kerékpársávok a keresztirányú kerékpárutaknál megfelelő kapcsolatokat kapnak. A biciklisávokhoz hasonlóan gyalogos járdák is készülnek mind a két oldalon, a hídon zárt tömegközlekedési sáv lesz, ahol villamos és buszok járnak majd. A Budafoki úton új buszsáv kialakításával biztosítani lehet a közösségi közlekedés zavartalan áthaladását. A lakott területeken az úthálózathoz nem kapcsolódnak majd többszintű csomópontok, a kereszteződésekben lámpák irányítják és fogják meg a forgalmat. Az Új Duna-híd tehát épphogy megteremti a lehetőségét a fenntarthatóbb közlekedésnek.

#### • 4.3.1 Számol-e a tanulmány a belváros forgalomcsökkentésével?

Igen, számol. A belváros forgalomcsökkentése, mint scenárió elem figyelembe lett véve a modellezési vizsgálatoknál. A forgalmi prognózishoz kiválasztott scenárió is tartalmazza. (Lásd feljebb a rövid forgalmi modell módszertani leírást.)

Ezek az intézkedések a híd és a hozzá vezető út forgalmát növelik. Ide tartoznak a Fővárosi Önkormányzat döntési kompetenciájába tartozó belvárosi forgalomcsillapító intézkedések: például a Rákóczi út – Kossuth Lajos u. humanizálása, a Széchenyi láncidő közúti forgalmának mérséklése. A tervező úgy is megvizsgálta a forgalomváltozást, hogy mi történne, ha ezek a folyamatok és intézkedések a híd megépülése nélkül történnének. A modell szerint ezek a hatások együtt a Rákóczi híd forgalmát 50 százalékkal növelnék, ami nyilván képtelenség, hiszen az már ma is megtelt. Ez együtt járna azzal, hogy az oda vezető útvonalakon a forgalmi torlódások fokozódnának, illetve a közösségi közlekedés felé forgalom terelődne át (Szerémi út, Budafoki út, Bocskai út, Weiss Manfréd út, Könyves Kálmán krt.).

Utóbbi kérdés azért merül fel, mert a KHT nem kezeli azt a helyzetet, ha ezek az intézkedések elmaradnak, ahogy azt sem részletezi, hogy ezek miként jöhetnek létre.

Ahogy arra már korábban utaltunk, a forgalmi modellezés input adatait egyrészt a BKK EFM modellje, másrészt külső források tényadatai adják. Mind az input adatok, mind a modellezési folyamat módszertana 2020. december 4-én egyeztetésre került a BKK szakértőivel, valamint Budapest Főváros Önkormányzatával.

4.4 A KHT a beruházás becsült forgalmi hatásait az ún. Egységes Forgalmi Modell (EFM) alapján határozza meg (43. oldal). Azonban nem ismerteti a közölt számítások pontos módszertanát, így az



adatok megalapozottsága nem megítélhető. Ennek hiányában a becsült környezeti hatások mértéke is kétséges. A tanulmány készítői is elismerik a várható forgalomnövekedést, azonban „csak” keresztirányban, ráadásul ebből következő környezeti többletterheléssel nem számolnak. Ezt az ellentmondást egyszerűen azzal oldják fel, hogy automatikusan feltételezik a Petőfi és a Rákóczi híd forgalomcsökkenését, ami azonban - tekintve, hogy a forgalmi becslések számítási módszereit nem ismerjük -, önmagukban erősen optimistának tűnnek. Ebből következik, hogy a KHT a Galvani úttól északra eső területeken forgalomcsökkenéssel számol, az attól déli területekről pedig vagy nem tesz említést, vagy csak a városhatár irányába prognosztizál növekedést, amire semmilyen ésszerű magyarázatot nem ad. Ráadásul nem veszi figyelembe, hogy ha nincsenek egyéb forgalomcsökkentő intézkedések, illetve a híd pesti érkeztetése még mindig bizonytalan, akkor mindez csak feltételezés. Márpedig erre környezeti számításokat alapozni nem lehet.

*A vizsgált hatások mindig egy forgalmi előre becslés alapján meghatározható, pontosabban becsülhető forgalmon alapulnak, e becslés azonban meghatározott, egyeztetett módszertan alapján történik, egy olyan modell alapulvételével, amelyet következetesen alkalmaznak valamennyi fővárosi beruházásnál. Bővebben lásd a 4. pont alatti „Rövid összefoglaló a forgalmi modellezés módszertanáról” részt.*

4.5 Mindemellett a szerzők nem ismertetik a számítások módszertanát. A KHT 48-55. oldalán közölt ábrák, illetve a kapcsolódó szövegek csak a becsült forgalmi változásokat közlik, arról azonban nem adnak információt, hogy a közlekedők milyen irányokban haladnak.

A KHT ezen felül nem számol sem a demográfiai változásokkal, sem pedig más közlekedési beruházások hatásaival.

*Lásd a 4. pont alatti „Rövid összefoglaló a forgalmi modellezés módszertanáról” részt, a KHT számol ezekkel a hatásokkal.*

4.6 A társadalmi és gazdasági hatások kapcsán a KHT így fogalmaz: „A tervezett beruházás megvalósítása elsősorban nem az út gazdaságélénkítő, területfeltáró hatása miatt szükséges. Jelen esetben a főváros közlekedésének optimalizálásáról van szó, a belsőbb kerületek útjainak és hídjainak forgalmi tehermentesítése a cél.” (182. oldal)

*Jelen KHT eljárás kapcsán nem azonosítottunk megválaszolandó kérdést.*

- 4.6.1 Amennyiben a beruházás kizárólagos célja a belső kerületek (vélelmezett) tehermentesítése, akkor felmerül a kérdés, hogy milyen módon hat ez a külső kerületek már így is jelentős forgalmi terhelésére, és ebből következően milyen környezeti többletterhek jelennek meg az érintett területeken?

*A beruházásnak nem kizárólagos célja a belváros tehermentesítése, az idézett szöveg is a főváros közlekedésének optimalizálását jelöli meg első helyen. Elsődleges cél – ahogy már többször jeleztük válaszukban – a hiányzó hálózati kapcsolat pótlása, ezzel a kerületek közötti kapcsolatok javítása, az utazási idők rövidítése, a torlódások elkerülése. A projekt emellett valóban közvetve, a korábban részletezett forgalmi átrendeződés révén csökkenti a belváros hidak terheltségét. További közvetett hatása, hogy a térségben már zajló ingatlanfejlesztési folyamatokhoz megteremti a szükséges infrastruktúrát és támogatja a jelenleg alulhasznosított vagy ipari területek funkcióváltását.*

*Ahogy már szintén bemutattuk, a jelenleg kerülő útvonalra kényszerülő külső kerületek közötti forgalom kap jobb eljutási lehetőséget, rövidül az utazási idő. Az új, külvárosi kapcsolat közvetlenül nem járul hozzá a belváros tehermentesítéséhez. De amennyiben a belváros forgalmi korlátozása megvalósul és marad a külső kerületek közötti kerülő útvonal (azaz továbbra is kényszerkerülőt kellene tennie annak a forgalomnak, aminek nem célja a belváros), az ellehetetlenítené a belváros és*



*külváros közötti úthálózatot, hidakat. A hosszabb, elkerülő útvonal problémájának megoldásával a külső kerületeken átrendeződik a forgalom, jelenleg a Dunával párhuzamos utakon megjelenő forgalom egy része a Dunára merőleges útvonalra terelődik át. Az új hálózati elemek ezt az áttelődést kezelnék.*

4.7 Erre a tanulmány készítői az idézett ellentmondásos választ adják, amelyek azonban, mivel nem vagy nem kellően megalapozott becsléseken alapulnak, nem tekinthetők reálisnak. Azt is érdemes figyelembe venni, hogy a BKK, illetve a BFK adatai szerint fővárosban közlekedő autók egyharmadát az agglomerációból érkezők vezetik, a megtett kilométerek alapján pedig a fővárosi utak forgalmának feléért ők felelnek.

*Jelen KHT eljárás kapcsán nem azonosítottunk megválaszolandó kérdést.*

• 4.7.1 Felmerül a kérdés, hogy valóban csak a belvárosi kerületek tehermentesítése és a déli kerületek közvetlen összekapcsolása-e a cél? (Ha igen, akkor ez nem indokol ekkora környezeti terheléssel járó beruházást.)

*A kérdésfelvetés rossz logikán alapszik akkor, amikor egy ilyen volumenű, jelentőségű és összetettségű beruházás esetén a célokat vagy-vagy alapon, kizárólagos jelleggel próbálja értelmezni.*

*Az Új Duna-híd egy rendkívül komplex beruházás, amelynek tervezése során számos célt és szempontot vettünk figyelembe. Ezek között megtalálhatók a főváros és várostérség egészének szempontjai (hiányzó kapcsolatok pótlása, főváros közlekedésének optimalizálása, belső hidak tehermentesítése stb.), megtalálhatók a közlekedők szempontjai (gyors és kényelmes eljutás, rövidülő utazási idők), megtalálhatók környezeti szempontok (közösségi közlekedési kapcsolat megteremtése, felesleges kilométerek, és kibocsátás csökkentése) éppúgy, ahogy a környező területek lakóinak szempontjai azokon a szakaszokon, ahol ez releváns (szintbeli csomópontok különbszintű kereszteződések helyett, lineáris zöldsáv Újbudán, városias jellegű körút, stb.)*

*A műszaki tartalom meghatározása során, a híd és az úthálózat méretezése, keresztmetszeti kialakítása, csomópontjainak kialakítása stb. kapcsán ezen szempontok együttesen érvényesültek.*

*Mindennek során pedig egyaránt figyelembe vettük, hogy a hídnak szolgálnia kell a külső kerületek közötti kapcsolatok megteremtését, a belváros érdemi tehermentesítését, az úthálózat mentén fejlődő területek fenntartható városfejlődését.*

*Ismételten jelezzük, hogy a híd és a kapcsolódó úthálózat klimatikus hatása egyértelműen pozitív: megépülése közel 100.000 járműkilométer csökkenést jelent naponta a várostérség számára.*

4.8 A tanulmány készítői szerint a híd megépítésének pozitív hozadéka, hogy „az Új Duna-híd, a Ráckevei (Soroksári)-Dunán átívelő »kistestvére«, valamint a kapcsolódó úthálózat megépítése viszont új lendületet adhat a környéken (Dél-Buda és Dél-Pest) található barnamezős területek fejlődésének.” (183. oldal) Az érintett területeken, különösen a budai oldalon már most elindult egy átgondolatlan és a természeti és társadalmi erőforrásokat túlhasználó ingatlanfejlesztési hullám, ami a tervezett (a KHT-ban is hivatkozott) Budafoki tengellyel kiegészülve önmagában is várható forgalomnövekedést és az ezzel járó környezeti terhek növekedését okozzák. A tanulmány készítői itt ismét ellentmondásba keverednek: szerintük a híd nem generál jelentős sugárirányú többletforgalmat, miközben ösztönzően hat olyan fejlesztésekre, amelyek igen. Arról nem is szólva, hogy ezek hatása nem jelenik meg a tervezett forgalmi becslésekben.

*Semmilyen ellentmondás nincs ebben az állításban, két folyamatról van ugyanis szó. Az egyik folyamat a már jelenleg is zajló, a kérdező által „átgondolatlan” -nak minősített ingatlanfejlesztések köre. Ezeket nem a híd, vagy a körút megépítése generálta. A jelenlegi, illetve jövőbeni*



ingatlanfejlesztések hatásait, következményeit természetesen nem lehet figyelmen kívül hagyni sem a forgalmi modellezésnél, sem a környezeti terhelések mértékének megállapításánál, ezért azokat figyelembe is veszi a KHT, ezt a forgalmi modellezésre vonatkozó leírásban bemutattuk.

A jelenleg a térségben zajló ingatlanfejlesztési hullám egyik komoly problémája éppen az, hogy megfelelő közlekedési (közintézményi stb.) infrastruktúra nélkül zajlik, az érintett városrészekre vonatkozó városi vízió hiányában. Nem a sűrűség tehát a probléma (sőt, a sűrűség a kompakt város kialakításának kulcs tényezője), hanem a sokszor átgondolatlan, esetleges, háttérinfrastruktúra nélküli városfejlődés.

A barnamezős területek funkcióváltásának katalizálása évtizedek óta állandó célja Budapest fejlesztési terveinek, hiszen a főváros aranytartálékairól beszélünk, azokról a területekről, ahol a környezeti szempontból káros városszétterülés legalábbis lassítható. Az Új Duna-híd pont ezt, a tudatos, átgondolt, infrastruktúrára épülő városfejlődést támogatja a maga városi karakterével, szintbeli csomópontjaival, javasolt csatlakozó útjaival (melyek például a környező mai ipari tömböket városi léptékűre „szabják”), a megteremtődő közösségi közlekedési kapcsolatokkal, kerékpáros és gyalogos kapcsolatokkal.

Rögzíteni szükséges ezen felül, hogy önmagában a híd nem generál sugárirányú forgalmat. A helyi ingatlanfejlesztések generálhatnak ilyen, amelyek (többségében folyamatban lévő építkezésekről van szó) hídtól és körúttól függetlenül megvalósulnak, amelynek hátrányos hatásait már a híd megépülte előtt lehet érzeni. A kérdező állításával ellentétben a körútban megtervezett jelzőlámpa vezérelt csomópontok képesek a sugárirányú forgalom szabályozására.

Megjegyezzük emellett, hogy a barnamezős területek fejlődése alatt nem pusztán a kérdező által előzetesen feltételezett lakó- és irodafunkciójú beépítéseket kell érteni, hanem például jelen projekthez kapcsolódó Kelenföldi Duna-parti sétány projektet, vagy a Csepeli közpark, amely a helyi lakosok számára kínál könnyen elérhető, ingyenes, egészséges kikapcsolódási lehetőséget (kerékpározás, sétálás, futás stb.).

Az Új Duna-híd és a kapcsolódó úthálózat tehát valóban katalizál fejlődést, azonban nem az átgondolatlan beépítést, hanem sokkal inkább a városias léptékű, zöldfelületekkel, zöld hídfőterekkel, sétányokkal, nagyvonalú gyalogos- és kerékpáros úthálózattal, hatékony közösségi közlekedési kapcsolatokkal rendelkező kompakt városrészek kialakulását segíti elő.

#### 4.9 A kötöttpályás közlekedésről a KHT az alábbiakat tartalmazza:

Kiemeljük, hogy a tervezett út - keresztmetszetét tekintve - a teljes szakaszon 2x2 forgalmi sávossal kialakítású, amely a Fehérvári út és a Gubacsi út közötti szakaszon 2x3 sáv szélességre bővül, így a távlatban helyet biztosít egy közúti vasúti pálya kiépítése számára. A közúti vasúti pálya és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra részletes tervezése nem része az engedélyezési tervnek, de a nyomvonal helyszínrajzi, magassági, keresztmetszeti értelemben is a villamos kialakíthatóságának megfelelő paraméterekkel rendelkezik. A műtárgyak - teherbírását és keresztmetszetét - minden esetben a távlati villamos közlekedés igényének figyelembe vételével terveztük meg.

Mind a BFK, a Főváros kommunikációja, mind pedig az összes politikai szereplő támogatását élvező Budapesti Mobilitási Terv 2030 a közúti forgalom részarányának a csökkentését, a közösségi közlekedés és a kerékpáros közlekedés, gyaloglás részarányának a növelését tűzi ki célul. Ezeknek ellentmond az, hogy a tervezett hídon, hidakon 2x3 forgalmi (közúti) sávot terveznek, a kötöttpályás közlekedés (villamos) megjelenése mindössze távlati lehetőség, de nem alapfeltétel. Ezzel a keresztmetszeti kiosztással a közlekedési eszközök megoszlása nem javul, legjobb esetben is csak konzerválódik, de vélhetően romlik, és mindez a jelenleginél nagyobb arányú személygépjármű-forgalmat és tehergépjármű eredményez a beruházással érintett területen.



Az Új Duna-hídon és az RSD hídon átvezetett 2x2 forgalmi és egy tömegközlekedési sáv, utóbbi autóbussz közlekedésre alkalmas tömegközlekedési sáv, azaz busszal járható villamos vágány tervezett. A villamos pálya és a körút egyidejű megépítésére határozott beruházói szándék van, ez az információ a tervezési munka előrehaladásával született meg, ezért a KHT vonatkozó mondatának a kérdező által felvetettek szerinti módosítása indokolt.

**A helyes mondat: „Kiemeljük, hogy a tervezett út - keresztmetszetét tekintve - a teljes szakaszon 2x2 forgalmi sávossal kialakítású, amely a Fehérvári út és a Gubacsi út közötti szakaszon 2x3 sáv szélességre bővül, így helyet biztosít egy közúti vasúti pálya kiépítése számára. A közúti vasúti pálya és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra részletes tervezése külön tervezési szerződésben valósul meg, a nyomvonal helyszínrajzi, magassági, keresztmetszeti értelemben is a villamos kialakíthatóságának megfelelő paraméterekkel rendelkezik. A műtárgyak - teherbírását és keresztmetszetét - minden esetben a villamos közlekedés igényének figyelembevételével terveztük meg.”**

Kérjük az engedélyező hatóságot, hogy a környezetvédelmi engedélyezési eljárás során ezt vegye figyelembe.

Ismételten felhívjuk a figyelmet a forgalmi modellezés során alkalmazott 2040-I. szcenárió alapvetésére, mely szerint a közlekedési munkamegosztásban 2025 után az autóhasználat aránya nem nő tovább, tehát a híd méretezése határozottan figyelembe veszi a jelzett kívánatos elmozdulást a modal splitben.

4.10 A tehergépjármű-forgalom becsült mértékével kapcsolatban az alábbi anomáliákat találtuk. A NIF korábbi, 2017. szeptember 8-I Tervismertetője a Új Duna-híd/Galvani hídra 2.700 tehergépjárművet tervez. A KHT-ban a D3 és D4 kategóriák forgalma (>7,5 tonna) 1.200 db, ami kevesebb mint a fele.

- 4.10.1 Mi a valós várható teherforgalmi adat?

A 2017. szeptemberi adatok és a KHT beadása között eltelt három év. Mind a vizsgálatokban figyelembe vehető alapév megváltozott, mind a forgalmi prognózis módszertana finomult ez alatt az időszak alatt. 2017. évben aktuális adatoknak 2016. évi adatok álltak rendelkezésre, 2020. évben az alapévet 2019. évi adatok adták. A COVID járvány kitörése óta, alapévként továbbra is a 2019. évi adatok tekinthetők, mivel az azóta beérkező adatok hektikusága nem jól reprezentálja a jelenlegi helyzet bemutatását, amire alapozni lehet a prognózist. A projekt környezet tekintetében szintén további információk álltak rendelkezésre ez alatt a három év alatt. A várható teherforgalmi adatot a KHT tartalmazza: D2 – 800 j/nap, D3 – 350 j/nap, D4 – 850 j/nap.

- 4.10.2 Mik a forgalmi terhelési osztályok?

Az utak az e-ÚT 06.03.13 ütiügyi műszaki előírás szerinti forgalmi terhelési osztályba sorolandók a tervezési forgalom nagysága alapján. A forgalmi terhelési osztályokat kell alapul venni az új útpályaszerkezetek méretezésénél a típuspályaszerkezetek megválasztásához.

- 4.10.3 Mit jelentenek a D1-2-3-4 járműkategóriák?

A járműkategóriái besorolás a matricás díjszedési rendszernek felelnek meg: D1 a legfeljebb 3,5t megengedett legnagyobb össztömegű járműkategóriát, D2 a legfeljebb 7,5t megengedett legnagyobb össztömegű járműkategóriát, D3 a 7,5 – 12t össztömegű járműkategóriát, míg a D4 a 12t feletti tehergépjárművet jelent.

A 2017 szeptemberében ismertett tanulmány adatait helytelen összevetni a jelen KHT-ból kiolvasható adatokkal az alábbiak miatt:

A becslés módszertana az elmúlt 5 évben pontosodott



*A modellben alkalmazott input forgalmi adatok is aktualizálásra kerültek*

*Fentiek okán nem lehetséges és nem is kell ugyanazon eredményekre jutni, különös tekintettel arra, hogy tárgyi KHT-ban figyelembe vett távlati „Vele” állapot 2035.*

2032. évi távlati vele állapot, megépül a Galvani híd

- Érintett Duna hidak hétköznapi forgalma
- Petőfi híd 74 000 egységjármű/nap 700 tehergépjármű/nap
- Rákóczi híd 75 000 egységjármű/nap 1800 tehergépjármű/nap
- Galvani híd 56 000 egységjármű/nap 2700 tehergépjármű/nap
- MO déli híd 147 000 egységjármű/nap 26 700 tehergépjármű/nap

Közút	D1 (J/nap)	Jám D2 (J/nap)	Lükatégori D3	D4 (J/nap)	Terve si forgal m	Ter elési	TF (TF llió db) tomány
Galvani ca- herván — Új una-Híd	4320	400	400	350	16 0000	K	10<TF< 0
Csepel- sziget és Gubacsi út közötti szakasz	5910	m	350	650	22300 0	K	10<TF< 0
Csepel - sziget és Gubacsi út közötti szakasz	3790	750	450	1000	11234 0	K	10<TF< 0

2. táblázat A pályaszerkezetek méretezésekor alkalmazott forgalmi adatok, tervezési forgalmak (TF) és terhelési osztályok

A fenti táblázatban a „Csepel-sziget és Gubacsi út közötti szakasz” 1.450 db D3 és D4 kategóriájú járművel számol, a Galvani utcához viszont 750 db jut el.

- 4.10.4 Hova tűnik útközben a hiányzó 700 darab?

*Szerémi útra fordul dél felé. A Csepelt célzó teherforgalom jelenleg a Csepel központján, közvetlen lakott területeket érintő főúton halad keresztül. Az új hídnak köszönhetően Csepel kap egy budai kapcsolatot, így a lakott területeket kevésbé érintő 6. sz. főút bevezetőjén keresztül tudja megközelíteni a csepeli iparterületeket.*

- 4.10.5 Mi indokolja, hogy az utalt szakaszon arányaiban kétszer akkora a teherforgalom, mint az első két szakaszon? (lásd: 01.02\_E\_V02\_Klímvédelmi kockázatelemző tanulmány.pdf)

*Az új dunai átkötés új kapcsolatot jelent Csepel ipari területeinek teherforgalmi megközelítéséhez, mely az eddigi kerülő útvonalak helyett egy rövidebb, gyorsabb eljutást tud biztosítani. A teherforgalom korlátozásokról, engedélyezett útvonalokról szóló teherforgalmi koncepciót a Budapest Közút, mint az út kezelője készítheti el jelen projekt megvalósítását követően.*

- 4.10.6 Mi indokolja, hogy a tervezett híd teljes egységjármű forgalmából 5% a tehergépjármű (2.700/56.000), míg a Petőfi és Rákóczi híd esetében ez kb 1%?

*A modellezés során azzal számoltunk, hogy jelenleg a Rákóczi híd célforgalomban megközelíthető úthálózat része, az új hálózati kapcsolat esetén a projekt környezetében található ipari területek*

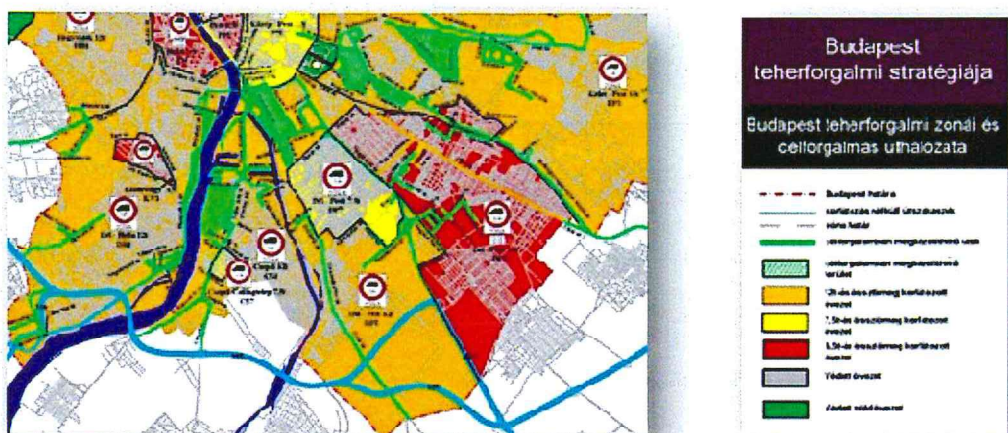


megközelíthetősége az Új Duna-hídra tolódik, nem szükséges a Rákóczi híd felé kerülő útvonalon közlekedniük.

A teherforgalom korlátozásokról, engedélyezett útvonalokról szóló teherforgalmi koncepciót a Budapest Közút, mint az út kezelője készítheti el jelen projekt megvalósítását követően, melynek célja a lakott területek teherforgalomtól való megkímélése.

4.11 Szintén hivatkozva a NIF 2017. szeptember 8-i Tervismertetőjében foglaltakra levezetésre került a környező hidak forgalmára gyakorolt hatás is. Ezek szerint az Új Duna-híd/Galvani híd az MO körgyűrűről 13.000 egységjárművet vonzana be. A Petőfi hídról és a Rákóczi hídról 1.200 tehergépjárművet venne le, míg az MO-ról 1.100 darabot.

- 4.11.1 2022-ben helyes lehet egy olyan irány várostervezési rögzítése, hogy a várost elkerülő autópálya forgalmát a város felé tereljék?

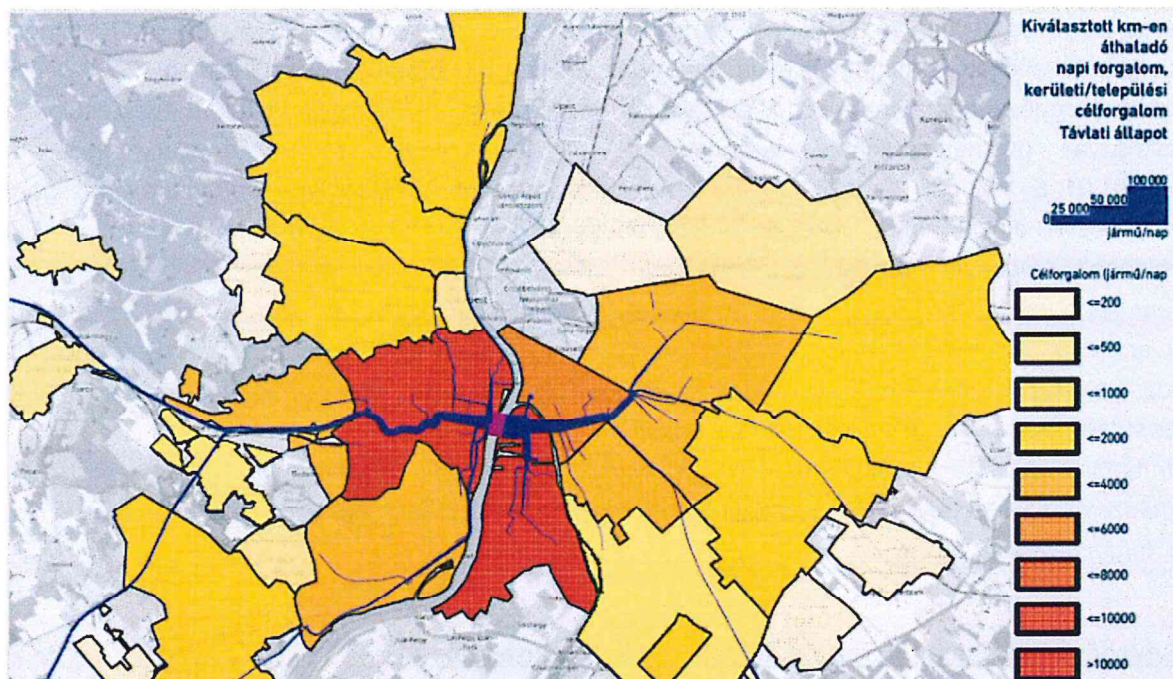


Ábra 1. Budapest teherforgalmi stratégiája

Az új Duna-híd új közlekedési kapcsolatot fog jelenteni a déli kerületek között. Jelenleg ezen kerületek főbb forgalmi lefolyásai a Dunával párhuzamos főútvonalakon bonyolódik le, keresve a Rákóczi híd és a Deák Ferenc híd által biztosított dunai átkelést. Az új kapcsolattal ez a forgalmi áram változik meg, rendeződik át és a Dunával párhuzamos útirányok mellett, megjelenik egy keresztirányú reláció is. Ennek hatására a déli kerületeken belül a hálózatokon megjelennek új útirányok és eltűnnek jelenleg meglévő relációk. A hídhoz csatlakozó új úthálózat feladata ezen új útirányok elvezetése és megfelelő kapacitással a forgalom nagyság kívánt szinten tartása.

Az Új Duna-hídon és csatlakozó úthálózatán olyan forgalom jelenik meg, mely a fejlesztés előtt is a városon belül folyt. A kerületek közötti kapcsolati hiány miatt a forgalom egy része kénytelen volt az M0 irányába közlekedni és az M0 Deák Ferenc hidat használni a dunai átkeléshez. Nem helyes az a feltételezés, hogy az M0-ról az a forgalom terelődik át, mely agglomerációs forgalmat vagy a várost elkerülő tranzit forgalmat jelentené.





A fenti ábrán az látszik, hogy az utazások rendre a Hungária körúton kívüli lakó- és munkahelyi zónákból erednek. Tehát Nagytétényből, Budatétényből, Budafokról, Kelenföldről, Budaörsről és a budai agglomerációból Csepelre, Pesterzsébetre, Ferencvárosba tartó utazások adják a híd forgalmát oda és vissza. Az ábra jól mutatja, hogy Budaörs és Törökbálint gyakorlatilag Budapest 24. kerületeként működik, ahol rengeteg munkahely létesült, és óriási kereskedelmi kínálattal bír, és mint ilyen egész Dél-Budapesttel erős kommunikációt folytat. Az is egyértelműen látszik, hogy nem bonyolít az Új Duna-híd az M0-ról áttevődő tranzitforgalmat, hiszen akkor mind a pesti, mind a budai oldalon egyaránt vastag vonalak vezetnének a kép széléig, de ezzel szemben a pesti oldalon az M0 elérése előtt elvékonyodnak.

Rögzíteni szükséges, hogy a fővárost elkerülő autósok számára az Új Duna-híd nem jelent versenyképes alternatívát, mivel annak M0-hoz képest kisebb megengedett sebessége, jelzőlámpás csomópontjai, rövidebben a városias kialakítása ezt amúgy sem tennék azzá. Kijelenthető, hogy a tranzitforgalom az M0 autóúton marad.

4.12 A KHT-ből ("01.02\_E\_V02\_Klímavédelmi kockázatelemző tanulmány.pdf, 42/33-34. oldal) idézve: "a gépjárművek fajlagos kibocsátási értékei folyamatosan javulnak országos, éves szinten, ahogy korszerűsödnek évről évre a belsőégésű motorok, illetve ahogy egyre több hibrid, valamint elektromos gépjármű kerül forgalomba." Mindezekkel kapcsolatban az ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) statisztikái

(<https://www.acea.auto/fiaure/interactive-map-co2-emissions-from-new-passenger-cars-in-the-eu-by-country/>) alapján Magyarországon ez a trend kevésbé határozott. Figyelembe véve a személygépjárműpark átlagos életkorát (14,2 év), illetve azt a tényt, hogy a megnövekedett járműállomány a használtautó importnak köszönhető (Németország), a 2035-re vonatkozó becslés irreálisan optimista. Ráadásul a németországi új autó regisztrációk átlagos CO2 kibocsátása szintén magasnak mondható. Továbbá a KHT-ben semmiféle elemzés nem található arra vonatkozóan, hogy a beruházás tervezett elkészültének időpontjában milyen változásra kell/lehet számítani.

Továbbá a pozitív várakozásokat maga a KHT\_01.01\_E\_V02.pdf 73. oldala is árnyalja: "Központi



Statisztikai Hivatal gépjárművek környezetvédelmi osztályba sorolása 2015. évi adatállomány feldolgozása alapján ... mintegy 6 éves lemaradás volt megállapítható. Ezért a jelenlegi (2020-as év) forgalmi prognózis adataihoz a 2014. évi fajlagos emissziós faktorokat párosítottuk, 6 éves eltolódást alkalmazva (Németországhoz viszonyítva).” *Feltéve, hogy a fenti átlag igaz, a “KHT\_01.01\_E\_V02.pdf” 291/128. oldalán vázolt károsanyag kibocsátás g/km/jármű mértékegységben van kifejezve, az ott látható impresszív csökkenéseket azonban nagy mértékben beárnyékolja, sőt semlegesíti a többszörösére tervezett forgalom!*

*A fenti két bekezdésre vonatkozóan: A számításoknál alkalmazott 2035-ös „vele” és „nélküle” forgalmi szituációk a futásteljesítmény adatokra (járműkm/év) vonatkoznak, nem a kibocsátásokra. A kibocsátásokat a HBEFA emissziókataszterrel határoztuk meg úgy, hogy a német járműállományhoz képest távlatban is 6 év lemaradást feltételeztünk.*

*A forgalom várhatóan nem fog a jelenlegi többszörösére nőni, ugyanakkor valóban várható egy természetes növekmény az átlagos napi forgalomban a beruházástól függetlenül is a távlatban (lásd 2.6. forgalmi fejezet ábráit.*

## **5. Levegőszennyezés, zaj, rezgés, egyéb környezeti ártalmak**

5.1 A megnövekedett autóforgalom levegőszennyezésre gyakorolt hatásairól szintén nagyon kevés adat áll rendelkezésre a környezeti hatásvizsgálatban. Idézet a KHT-ből: “A tervezett beruházás, a Galvani úti közúti híd és kapcsolódó úthálózat megvalósulása esetén a vizsgálati pontokra modellezett forgalomtól származó hatások a levegőtisztaság-védelmi határérték alattiak, valamennyi vizsgált komponens esetében.”

### **•5.1.1 Hol olvashatók a részletes vizsgálati anyagok?**

*A KHT 4.3 fejezete (123-177 oldal között) foglalkozik a levegőtisztaság-védelmi kérdésekkel, 54 oldalon keresztül. A modellezések eredményeit tartalmazó ábrák a KHT\_01.07 dokumentum tartalmazza.*

### **• 5.1.2 Pontosán milyen légszennyező anyagok koncentrációja nőne meg, milyen mértékben?**

*A KHT 4.3 fejezetén belül az út megépülésének vizsgálatával, a Forgalomba helyezést követő (vele) állapot fejezet tartalmazza, ahol részletesen vizsgálva van a beruházás hatása. A vizsgálatok kitérnek mind a növekedés, mind pedig csökkenés vizsgálatára az egyes vizsgálati pontokon, az 5 légszennyező anyagra NO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, CO<sub>2</sub>.*

*Térképi ábrázolással került részletesen bemutatásra az NO<sub>2</sub> közlekedéstől származó hatása a mértékadó óraforgalom és az átlagos óraforgalomra meghatározva. Meghatározásra került a beruházás megvalósulása esetén a hatásterület, valamint az alapállapothoz képesti változás is.*

### **5.1.3 Melyek és milyen gyakran lépnék át a határértékeket, és ezek milyen egészségügyi hatással járnának az ottlakókra?**

*A KHT 4.3 fejezetén belül az út megépülésének részletes vizsgálatával a Forgalomba helyezést követő (vele) állapot bekezdés foglalkozik. Ahol a mértékadó óraforgalomtól és az átlagos óraforgalomtól meghatározásra került a vizsgált 5 légszennyező anyag hatása (táblázatos formában és térképi ábrázolással) és értékelésre került az egészségügyi határérték szerint.*

*A vizsgálat szerint az eredmény határérték alatti. Az egészségügyi határérték azt jelenti, hogy tartós egészségkárosodást nem okoz a határértéknél kisebb légszennyezés.*



5.2 A tervezett nyomvonal mellett található több játszótér, óvoda, park, sportpálya is, ahol az egészségügyileg fokozottan érzékeny gyermekek és idősök lennének kitéve a megnövekedett forgalomból eredő légszennyezésnek.

- 5.2.1. A helyik életminőségét, egészségét érintő kockázatáról milyen felmérések állnak rendelkezésre?

*A tervezett nyomvonal egészségügyi hatásával külön fejezet (Élővilág: Ember, növény, állat) foglalkozik a KHT-ban. A levegő hatás szempontjából a levegőterheltségi szint egészségügyi határértékek megfelelésének vizsgálata történt. A vizsgálat alapján a lakott területeken az egészségügyi határérték tartható.*

*Az egészségügyi határérték azt jelenti, hogy tartós egészségkárosodást nem okoz, és amelyet az emberi egészség védelme érdekében a jogszabályban meghatározott módon és időn belül be kell tartani. Elérése és túllépése veszélyes légszennyezettséget eredményezne.*

*A magyarországi levegőterheltségi szintre vonatkozó egészségügyi határértékek a WHO ajánlását követik, az Európai Unió előírásait pedig alkalmazzák.*

5.3 Szintén a KHT-ben áll: "A beruházás megvalósulása nélkül távlati állapotban a legnagyobb növekedés a Rákóczi híd környékén várható, de a Petőfi-híd, Egér-út és a sugár irányú utak forgalma is nőni fog. Mivel a csúcsórában már nem tud ilyen mértékben növekedni a forgalom, várhatóan megnövekszik a csúcsidőszak hossza, valamint a csúcsidőn kívüli forgalom nagyobb mértékben nő, mint a napi átlag. Ez kedvezőtlenül hat a területen élő lakosság egészségi állapotára, hiszen itt nagyrészt sűrűn beépített lakóterületek találhatóak." *Nehéz elhinni, hogy a hatásterületen lakók egészsége akkor romlik kevésbé, ha további közúti forgalmat vezetnek a hatásterületre.*

*Idézet a KHT-ből: "A távlati 2035-ös állapotban a beruházás kapcsán több vizsgálati pont is elbontásra kerül, így ott a zajtól védendő funkció megszűnik. Vele esetben a vizsgálati pontok túlnyomó részénél továbbra is határérték feletti zajterhelés figyelhető meg nappal és éjjel egyaránt."*

- 5.3.1 Milyen intézkedéseket vezetnek be azért, hogy ezt a határérték feletti zajterhelést csökkentsék?

*Jogszabályi előírások alapján zajterhelés csökkentéséről elsősorban a vonatkozó rendeletek szerinti zajtól védendő létesítményként azonosított épületek, területek térségében szükséges gondoskodni (pl. lakóépületek, óvodák, iskolák, kórházak stb.).*

*Ennek ellenére a KHT a teljes tervezési szakaszon, a tervezett útszakaszok esetében a zaj csökkentése érdekében az aszfalt burkolatokra vonatkozóan egy akusztikai szempontból kedvezőbb típust (másik érdességi kategóriájú) írt elő. Jelen projekt esetében a tervezési terület elején az Andor utca – Galvani út – Fehérvári út csomópont térségében több védendő lakóépület található. Ennek a két mértékadónak tekinthető többszintes lakóépületnek, – melyek a megvalósulást követően is megmaradnak – a zajhelyzetét részletesebben is megvizsgáltuk. Számítási eredményeink alapján az látható, hogy jelenleg nappal és éjjel is határérték feletti a zajmíssziós értékek. Ezeknek az értékeknek további emelkedése várható a projekt meg nem valósulása esetén is (nélküle állapot) a természetes forgalomnövekmény okán távlatban. A fentebb említett kedvezőbb akusztikai útburkolat használata mellett a projekt megvalósulása esetén a megvalósulás nélküli esettel közel megegyező (+0,7 – -0,8 dB) értékek adódnak, így vizsgálataink alapján a projekt várhatóan nem változtat érdemben a terület, illetve a két lakóépület zajhelyzetén. Ugyanakkor - mivel továbbra is határérték feletti terhelésekre lehet számítani – megvizsgáltunk és fentén túl is javasoltunk többféle zajvédelmi lehetőséget, intézkedést, melyek az alábbiak:*

*Útburkolat akusztikai minősége*

*A tervezett útszakaszok esetében az aszfalt burkolatokra vonatkozóan a 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet 5. sz. melléklet 6. táblázata szerinti „B” érdességi kategóriával szemben a zaj csökkentése*



érdekében „A” érdességi kategória alkalmazását és hosszútávú fenntartását irányozzuk elő.

#### Sebességkorlátozás

Zajvédelmi szempontból az Albert utca - Szerémi út közötti szakaszon 50 km/h maximális megengedett sebesség bevezetését javasoljuk a tervezett útszakaszokon, megjegyezzük ugyanakkor, hogy a ténylegesen bevezetésre kerülő sebesség közútkezelői illetékesség.

Zajvédelmi intézkedésként javasoljuk továbbá a passzív akusztikai védelem (nyílászáró csere) szükségességének vizsgálatát a későbbi tervfázisok során (hrsz.: 3170/61, 3170/90, 3170/91, 3823/5).

További zajvédelmi intézkedésként megvizsgáltuk zajárnyékoló fal telepítésének lehetőségeit is. A szóban forgó két vizsgálati pont (XI. ker Fehérvári út 130., Andor utca 1.) többszintes (sarok)épületek, ahol a túllépéses állapot kezelésére a védendő épületek közelsége és többszintes jellegük, illetve keresztező közutak jelenléte miatt zajárnyékoló fal kialakításával nem lehetséges a zajvédelmi követelmények maradéktalan biztosítása. Gazdasági-, tájvédelmi-, városképi-, megvalósíthatósági szempontokat is figyelembe véve nem látjuk lehetségesnek zajárnyékoló fal telepítését.

#### Adminisztratív intézkedések

A településfejlesztési elképzeléseket a tervezett új főút mellett várható zajterhelés figyelembevételével célszerű kialakítani. A távlati fejlesztési területek kialakításakor (ahol jelenleg még védendő létesítmény nincsen) a tervezett út zajterhelése által érintett területeken ne jelenjenek meg olyan funkciók, illetve övezeti besorolások, melyek műszakilag betarthatatlan zajvédelmi követelményeket támasztanak.

A zajvédelmi szempontból védendő funkciót jelentő létesítményekre (pl. lakóházakra) vonatkozó építési engedélyeket a zajhatárérték teljesülésének távolságán belüli területekre ne adjanak ki, vagy rögzítsék az építési engedély feltételei között, hogy a védendő helyiségek épületen belüli tájolását a zajterhelés figyelembevételével kell kialakítani.

5.4 A zaj- és rezgésterheléssel kapcsolatban a KHT-ben az áll, hogy az Andor utcában már most határérték feletti a zajterhelés, és ez tovább fog romlani.

##### • 5.4.1 Készült részletes zaj- és rezgésvizsgálat?

Igen, a KHT\_01.01\_E\_V02-es dokumentáció ezeknek a vizsgálatoknak az eredményeit tartalmazza az 5.1 és 5.2-es fejezetekben, míg a KHT\_01.07\_E\_V02 dokumentáció tartalmazza a zajvédelmi mellékleteket, így többek között az alábbiakat:

- 1. sz. melléklet – Zajmérési jegyzőkönyv
- 2. sz. melléklet – Vizsgált útszakaszok zajterhelése a referencia távolságban az egyes vizsgálati állapotokban
- 3. sz. melléklet – Zajterhelési értékek
- 4. sz. melléklet – Zajtérképes ábrák:
  - ZJ1, ZJ2 és ZJ3 ábra: Jelenlegi (2020) állapot
  - ZN1, ZN2 és ZN3 ábra: Beruházás nélküli állapot 2035-ben
  - ZV1, ZV2 és ZV3 ábra: Vele állapot 2035-ben új villamossal
  - ZK1, ZK2 és ZK3 ábra: Különbségábrák vele-nélküle állapotok közt 2035-ben

Ugyanakkor fontosnak tartjuk itt is kiemelni a KHT-ban részletesen megtalálható Andor utca zajterhelésének vizsgálatait: A KHT\_01.07\_E\_V02 dokumentáció 4. sz. zajvédelmi mellékletében található ZK-01 zajtérképes ábra – mely a beruházás megvalósulása, illetve elmaradása esetén várható távlati zajterhelések különbségábrája – szemléletesen mutatja be a tervezési terület térségében becsült változásokat, így az Andor utca változásait is. A különbségábrán az látszik, hogy a Fehérvári úttól nyugati irányban – így többek között az Andor utca Albert utca (Fehérvári út) – Pajkos utca (Thán Károly út) közötti szakaszán is (ahol védendő épületek találhatóak) – a projekt



megvalósulása nem változtat érdemben a zajhelyzeten. Ezek a területeken (sárgával jelölve) 1 dB-n belüli változás várható, amely az emberi fül számára nem érzékelhető különbség. Ezt igazolják az ezen útszakaszokon várható zajemissziós szintek (mekkora zajt bocsát ki adott útszakasz 7,5 méterre az út tengelyétől) is, melyek a KHT\_01.07\_E\_V02 dokumentáció 2. sz. zajvédelmi mellékletének 20. és 21. soraiban találhatóak és az alábbiak szerint alakulnak:

Sorszám	Út neve	útszakasz		L <sub>Aeq</sub> 7,5 m (dB(A))					
		eleje	vége	Nélküle 2035		Vele 2035		Különbség	
				Nappa I	Éjje I	Nappa I	Éjje I	Nappa I	Éjje I
20	Andor u.	Thán Károly út	Tétényi út	73.5	68.7	74.0	69.1	0.5	0.4
21	Andor u.	Tétényi út	Fehérvári út	72.6	67.5	73.2	68.4	0.6	0.9

A Thán Károly út Fehérvári út közötti szakasz magában foglalja az Albert és Pajkos utca közötti szakaszt, ugyanakkor a KHT-ban is használt forgalmi modellben a fenti táblázat szerinti forgalmi szakaszolás szerepelt, így itt is ezt tüntettük fel.

A KHT teljes tervezési szakaszon, a tervezett útszakaszok esetében a zaj csökkentése érdekében az aszfalt burkolatokra vonatkozóan egy akusztikai szempontból kedvezőbb típust (másik érdeességi kategóriájú) írt elő. A 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet 5. sz. melléklet 6. táblázata szerinti „B” érdeességi kategóriával szemben „A” érdeességi kategória hosszútávú fenntartása is fontos tényező a zaj csökkentésében. A jó minőségű útburkolat fenntartása – mint zajvédelmi intézkedés – reális opció a kérdéses útszakaszon is, továbbá sebességszabályozás, sebességmaximalizálás is bevezethető.

A zajvédelmi kritériumok folyamatos teljesülése érdekében az útburkolat zajkibocsátásnak ismétlődő ellenőrzése (MSZ EN ISO 11819-1 2003 szabvány szerint), eltérés esetén az útkezelő feladata a kopóréteg helyreállítása.

A forgalmi modell alapján a zajvizsgálatok a szabad forgalom áramlási sebességgel számoltak, ami jellemzően 55-60 km/h. Ugyanakkor a KHT 5.1.6. fejezetében bemutattuk, hogy a sebesség 50 km/h-ra csökkentésével akár 0,8 dB csökkenés is elérhető. Összességében tehát a számítások eredményéből elmondható, hogy amennyiben az adott útszakaszokon a szabad áramlási sebesség (55, illetve 60 km/h) helyett 50 km/h lenne a megengedett legnagyobb haladási sebesség (és ennek szigorú betartatását bizonyos műszaki megoldásokkal biztosítanák), úgy a védendő épületek egyes szintjein távlati állapotban, nappali és éjjeli időszakban sem várható a beruházás hatásaként számítási hibahatáron ( $\pm 0,1-0,2$  dB) belüli zajterhelés-változás.

- 5.4.2 Hol található annak a leírása, részletezése, hogy miként védekeznének majd a határérték feletti zajterheléssel?

A távlati vele állapot zajterhelésének vizsgálata, értékelése és a zajterhelés elleni védekezési lehetőségek meghatározását a KHT 5.1.6-os fejezete tartalmazza.

**Összességében elmondható, hogy a tervezett beruházás a környezetében lévő védendő létesítmények zajhelyzetén érdemben nem változtat**, akár az új villamos vonal kiépítésével történő megvalósulás esetén sem. Ugyanakkor megjegyezzük, hogy a tárgyi projekt megvalósulása, a közvetett zajvédelmi hatásterületének nagy részén (pl. Budapest belvárosa, déli része) zajterhelés csökkenését okozza, az ott lévő útszakaszok zajemissziójából következően.

A zajscökkentési intézkedéseket a KHT\_01.01\_E\_V02-es dokumentáció 5.1.7-es fejezete, illetve jelen dokumentum korábbi kérdésére adott válasz is tartalmazza.



5.5 Az Andor utca mellett sűrűn beépített lakótelepek vannak, több ezer ember életminőségét csökkentené a Galvani híd forgalmának rávezetése az Andor utcára. Külön figyelmet kellene fordítani a vizsgálatban a tehergépjárművekre.

A "01.07\_E\_V02\_Zaj-és levegővédelmi mellékletek.pdf"-ben olvasható vizsgálat 2017. szeptember 5-én és 6-án készült. A vizsgálat óta a gépjárműállomány folyamatosan növekszik, a forgalom növekedését az Új Duna-híd/Galvani híd beruházással érintett környéken élők is tapasztalják.

Nem készült frissebb, így megalapozottabb tanulmány? Mert véleményünk alapján ezt mindenképpen fontos elvégezni.

*A zajmérésekre a COVID-19 világjárvány kibontakozását megelőzően került sor, mely járvány a forgalom növekedését időszakosan negatív irányba vetette vissza, illetve a társadalom gépjármű használatát, a nappali-éjszakai forgalom arányát többféle módon befolyásolta. Ezért nem tekinthető külső hatásoktól befolyásolatlan állapotnak. Általánosságban elmondható, hogy a mért értékek közel azonos zajterhelést mutatnak, mint a forgalmi vizsgálat értékei alapján számítottak. A meglévő úthálózat mentén a mérési, illetve számítási értékek is hasonló, határérték feletti értékeket mutatnak. Ezek alapján kijelenthető, hogy a KHT-ban részletezett és bemutatott zajmérések reális képet mutatnak a KHT készítésekor fennálló jelen állapotról és helytállóak a zajhelyzet vizsgálatához. Fontos megemlíteni továbbá, hogy egy, az időben korábbi mérés valószínűsíthetően szigorúbb feltételeket teremt a jelen és vele állapotok összehasonlításánál (követelményszint megállapításánál), így a korábbi méréssel a biztonság, megalapozottság és a pontosság (reálisabb értékek) irányába térünk el.*

A vizsgált helyszínek közül több a 2017-es adatok alapján is kedvezőtlen besorolást, azaz "NEM FELELT MEG" minősítést kapott.

- 5.5.1 Amennyiben a forgalom a jelenlegi többszörösére nő, az nem ront a jelenlegi helyzeten? *A forgalom várhatóan nem fog a jelenlegi többszörösére nőni, ugyanakkor valóban várható egy természetes növekmény az átlagos napi forgalomban a beruházástól függetlenül is a távlatban, melynek zajvédelmi hatásaival a KHT részletesen foglalkozik. **A projekt megvalósulása várhatóan nem változtat érdemben a védendő területek zajhelyzetének terheltségén a távlati nélküle állapothoz képest, így a terület jelenlegihez képest történő változását elsősorban a projekttől független természetes forgalomnövekmény határozza meg.** A forgalmi vizsgálat alapján az egyes vizsgálati állapotok zajterhelésének meghatározásához a főbb forgalmi útszakaszokat és forgalmi adatokat az egyes állapotok zajterhelésének bemutatásánál (5.1.4.-5.1.6-os fejezetek) feltüntetettük táblázatos formában. A lehetséges zajvédelmi lehetőségeket és hatásokat a jelen dokumentum 5.4.1. pontjában ismertettük. A forgalom Jdb/nap változása nem egyenesen arányos a zajterhelés növekedésével, nagyban befolyásolja többek között a járműkategória megoszlás is.*

5.6 A korábban feltett kérdésünk, mely arra vonatkozott, hogy a beruházás miért válik két szakaszra, és a KHT miért az I. szakaszra érvényes, a zaj-, rezgésvizsgálatok, a légszennyezés tekintetében újabb kérdéseket vet fel.

- 5.6.1 A KHT miért nem foglalkozik a Liszt Ferenc Repülőtér bővítésének ezirányú következményeivel hiszen a II. szakasz egyértelműen a reptér felé vezető útvonalra is ráterhel újabb forgalmat? Vagyis a beruházás által érintett terület eleve egy másik projekt zaj- rezgés, levegőminőség-változás okozta következményeket is viselni kénytelen.

- 5.6.2 Felmerül annak kérdése is, hogy a forgalmi növekmény modellezésénél kalkuláltak-e a Liszt Ferenc repülőtér utas- és teherforgalmi célú bővítésével, az ez által generált forgalomnövekedéssel.



*A fenti két kérdésre egyben megadva a választ:*

*A forgalmi modell természetesen számol a Liszt Ferenc Repülőtér növekvő forgalmával, ahogy a repülőtérre vezető út fejlesztésének hatásaival is.*

*A Liszt Ferenc Repülőtérre vezető út fejlesztését előkészítő projekt jelenleg az engedélyezési tervre vonatkozó, tervezőnek előírt műszaki tartalom meghatározásánál tart. Annak részletes KHT-ját annak a projektnek a keretén belül kell majd elkészíteni. Jelen projekt forgalmi vizsgálatába a rendelkezésre álló Megvalósíthatósági Tanulmány alapján lett figyelembe véve a Liszt Ferenc Repülőtérre vezető út fejlesztése, a projekt nélküli állapot részét képezi. Lásd KHT 43. oldal.*

5.7 Ismét hivatkozva arra, hogy csak egy szakasz vizsgálatát tartalmazza a KHT: a IX. kerület Illatos út területe jelentős mértékben szennyezett (lásd Budapest Vegyiművek):

- 5.7.1 Valóban figyelmen kívül lehet hagyni ezt a kockázatot a teljes beruházásra viszonyítva?  
*A 4.1.2.5. fejezet foglalkozik a szakasz menti szennyezett területekkel, melyek hatással lehetnek a KHT-ban vizsgált szakasz megépítésére, és védelmi intézkedések válhatnak szükségessé (pl. műtárgyak építésénél a kitermelt talajvizek megtisztítása).*

*A 3 km-re lévő telephely és szennyezettségének vizsgálatára egyértelműen a követő szakasz környezeti hatástanulmányában kell kitérni, a lehatárolt szennyezett területen nem történik beavatkozás az I. szakasz építésekor. A szennyezettség pontos megismeréséről, és a szükséges, vagy lehetséges beavatkozásokról csak részletes talaj és talajvízvizsgálatok alapján lehet képet kapni, ezért ezek elvégzése szakmailag indokolt lesz a követő szakasz környezeti hatástanulmányának elkészítése során.*

5.8 A 2020. októberében BFK (mint beruházó) lakossági fórumot tartott az Új Duna-híd/Galvani híd beruházásról, amelyen a bemutatott forgalmi változások 2032-re lettek kalkulálva. A "KHT\_01.01\_E\_V02.pdf dokumentumában viszont már 2035 a távlati dátum, és a korábban bemutatott forgalomhoz képest növekedést látunk, ami pedig a híd forgalom-csökkenést beteljesítő céljával ellentétes. A 2020. októberben vázolt zaj határértékek is meglehetősen nehezen voltak hihetőek - hiszen évekkel azelőtti felmérés és forgalmi becslés adatait prezentálta a lakosoknak a BFK és a NIF - de a megemelt forgalom tükrében még inkább arra számíthatunk, hogy életkörülményeink romlani fognak, a lakóházak állaga szintén.

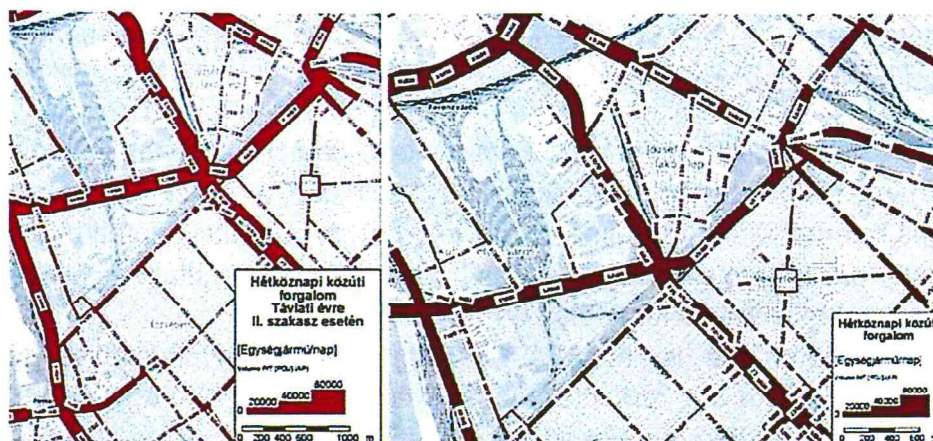
*A benyújtott KHT dokumentáció a 2035. évre prognosztizál forgalmi adatok alapján készült.*

5.9 A "KHT\_01.01\_E\_V02.pdf-en (291/55. oldal) kifejezetten a Határ út területén jelzett forgalom a térképen 4.000 ej/napot mutat, ami nyilvánvalóan téves (1. térkép). A 2020. októberi lakossági fórumon (UDH\_UDU\_II. szakasz Döntéselőkészítő Tanulmány/[https://budapestuikorutia.hu/wp-content/uploads/2020/10/lakossagi\\_forum\\_prezentacio\\_20201022.pdf](https://budapestuikorutia.hu/wp-content/uploads/2020/10/lakossagi_forum_prezentacio_20201022.pdf)) vázolt forgalmak (az 1-2 verzió esetén) a 2. térképen láthatóak, ami napi 45.000 ej/nap mennyiséggel számol (a jelzett fórumon ismertették részletesen a 6 nyomvonalváltozatot). A fent nevezett KHT 291/67. oldalán táblázatos formában (2035-re vetítve) szintén a Határ út forgalma ismét más értékeket mutat (3. ábra).

*Az 1. térképen átfedésre került a jelenlegi Határ út keresztmetszeti átlagos napi forgalmát mutató érték az új út értékével. A 4000 Ej/nap a jelenlegi Határ út forgalmát jelenti távlati állapotban, a 45.000 Ej/nap az új út forgalmát jelenti. Az ábrák dimenziója egységjármű/nap. A táblázatban található értékek jármű darab/nap értékben szerepelnek. A kimásolt táblázat (3. ábra) a jelenlegi Határ út távlati forgalmát mutatja j/nap dimenzióban. Nem ugyanazok a forgalmak kerültek összehasonlításra.*



## 1. térkép



3. ábra

sorszá	útszakasz	eleje	vége	Nappal (nap)	(ANFJ)			Éjjel (ANF J db/nap)		
					I.	II.	III.	I.	II.	III.
37	Gubacsi út	'Galvani krt'	Illatos út	5044	70	125	474	10	20	
38	Gubacsi út	Illatos út	Kén u.	3658	68	119	344	10	18	
39	Illatos út	Galvani krt	Külső Mester u.	4346	79	187	409	110	295	
40	Hatos út	Külső Mester u.	Táblás u.	4639	91	234	436	128	369	
41	Hatos út	Táblás u.	Gyáli út	4172	85	226	392	119	357	
42	Táblás u.	Ecseriút	"Galvani krt"	6401	10	189	602	14	30	
43	Gyáli út	Határ út	Ecsen út	4626	10	723	435	143	114	
44	Nagykőrösi út	Határút	M5fele	5911	17	289	556	245	455	
45	Napfény u.	Illatos út	Táviró u.	6319	76	53	595	11	8	
46	Határút	Kőteles u.	Nagykőrösi út	1447	25	868	136	36	136	
47i	Határút	Nagykőrösi út	Zalaeqerszeqi út	4504	27	230	424	4	36	
48	Határút	Zalaeqerszeqi út	Táviró köz	3197	4	5	301	1	il	
49	Határút	Táviróköz	MyEüf	3094	0	0	292	0	0	
50	Mátyás király u.	AdvEút	UIBiút	2940	25	689	276	35	108	
51	Üllői út	Pöttyös u.	Táviró u.	5210	41	377	490	58	59	
52	Ferihegyi repülőtérre zető út	ákak csatlakozása	Lehel u.	3060	15	305	287	21	47	
53	Üllői út	Mátyás király u.	Tálas u.	2441	53	373	229	75	58	

5.10 A fenti 3-as ábra számításai nem a valós forgalmat jelzik (4-5.000 db). Ez csupán a tervezett útnak nagyjából a fele alá lefutó alagút felszíne felett közlekedő járműmennyiség! A tervezett 1,2 km szakaszból mindössze kb. 600 méter vezetne a föld alatt, azaz, a többi kb. 600 méteren naponta 45.000 ej terhelné a környezetet.

*A kivágott táblázat a jelenlegi hálózati elemeket tartalmazza, a táblázat felső része (KHT előző oldala) tartalmazza az új hálózati elemeket. A táblázatban a távtáti projekttes állapottal forgalmi adatai találhatók.*

5.11 Hasonlóan félrevezető a KHT Nagykőrösi útra vonatkozó forgalmi becslése (44. szakasz). Itt a "2035 vele, továbbvezetéssel scenario" 70.000/éj forgalmat vetít, míg a 2020. októberi Döntésselőkészítő Tanulmány számai már 2032-re elérik a napi 74.000 darabot.

*A táblázatban található forgalmi adatok dimenziója jármű darab/nap, míg az ábrákon található értékek dimenziója Egységjármű/nap.*

*Egységjármű: A forgalomtechnikai számításokban a különféle járművek egymástól eltérő forgalmi jellemzőinek kiküszöbölésére szolgáló, az átlagos személygépkocsi jellemzőivel rendelkező, elméleti jármű.*



• 5.12.1 Mi indokolja, hogy a vizsgált útszakaszok közül a Nagykőrösi út jelenlegi környezeterhelése a legmagasabb?

*Jelenlegi állapot: 59.200 i/nap*

2025. nélküli állapot: 66.100 j/nap

2025. vele állapot: 67.800 j/nap

2035. nélküli állapot: 66.500 j/nap

2035. vele állapot: 68.400 j/nap

*A forgalmi modellezés alapján került meghatározásra az egyes útszakaszok forgalma, ami alapján a vizsgált útszakaszok közül a Nagykőrösi út forgalma bír magas forgalommal. Ennek következtében a forgalomtól származó hatások is magasak.*

S	Utakajiz	Honnán	Hova	UOF	UO	CO	NO	PM	CO	AO	AO	CO	NO	PU	CO
1	Galvan u.	reherian ut	Szerem ut	2384	73	1 91	1 29	002	0 38	99	30	0 30	054	CC33	016
2	GaSan a.	Szerem ut	Budafoki ut	75	12	007	0 07	0 001	0 02	31	5	0 03	003	CCOO	001
2	Ancur	Than Karov ut	Téliénjut	2311	76	2 97	203	0 03	060	11	32	124	084	0012	0 25
1	Andor	Frene-vánut		1167						48	34		062	0009	019
2	Télién* ut	Etele ut	Amfcvu	1251	93	1 00	0 79	0 01	021	52	39	0 42	0 33	0 005	0 10
2	Télién* ut	Andor u.	Kendcrossi Ut	1231	29	1 08	037	0 01	023	53	12	0 45	0 36	0005	0 01
2	Fehérán ut	Andor ut	Anic u	321	25	1 01	066	001	0 20	34	10	0 42	0 27	0004	003
2	Fehérán ut	Andor*	Kendrossi ut	4563	141	068	044	0 01	0 13	1W	59	0 27	017	0003	005
2	Szerem ut	Hennemalom	G sh. áru u	2310	36	1 30	231	0 11	0 96	36	10	0 98	096	0015	0 30
2	Szerem ut	Gazsra ut	Kendrossi ut	1231	155	1 20	1 21	0 02	0 17	15	65	0 60	0 50	0003	015
2	Budafoki*	Hennemalom	Gahian u	3670	155	1 95	1 98	0 03	0 60	15	65	0 81	082	0013	0 25
2	Budafoki kút	Galvan u	Kendrossi ut	3974	122	192	195	0 03	0 59	16	51	0 30	081	0013	0 25
3	UOF	Szélítő u.	*GaVaru bi*	3974	122	319	215	0 03	0 64	16	51	1 33	0 90	0013	0 27
3	Vitus Ulfred ut	-Ga Vani krt*	Kassav-hid	33W	117	3 19	215	0 03	0 64	15	49	1 33	0 90	0 013	0 27
3	Székely ut	Szabadkai ut	-Galvan bi*	3304	117	1 93	1 92	0 03	059	15	49	0 80	0 80	0 012	0 25
3	Székely ut	-Ga lani bi*	Hatos ut	446	46	1 93	1 92	0 03	059	15	19	0 80	0 80	0 012	0 25
3	Székely ut	Kén u.	Kén u.	5	5	2 06	2 08	0 03	0 63	18	2	0 86	0 86	0 014	0 28
3	Hatos ut	Székely ut	Gubacsi ut	443	5	0 40	0 35	0 01	0 09	18	2	0 17	0 15	0 002	0 04
3	Gubacsi ut	Szabadkai ut	GaVani krt*	475	27	0 13	0 20	0 00	0 07	19	11	0 06	0 08	0 001	0 03
3	Gubacsi ut	-Ga Vani bi	Hatos ut	483	31	0 13	0 20	0 00	0 07	20	13	0 06	0 08	0 001	0 03
3	Gubacsi ut	Hatos ut	Kén u.	4630	209	018	029	0 00	0 08	19	87	0 08	012	0 002	0 04
3	Hatos ut	Ga-ani bi	Kúsd Mester u.	1543	130	075	062	0 01	0 16	64	54	1 35	1 12	0 016	0 29
4	Hatos ut	Kúsd Mester	Tebles*	1261	110	1 36	1 12	0 02	0 29	62	46	1 10	092	0014	0 24
4	Hatos ut	Táblás *	Gyafi ut	1468	122	1 10	092	0 01	0 24	61	51	1 28	106	0016	0 28
4	Tókia u	Ecsen ut	*Kassanit*	760	25	0 19	031	0 00	0 09	31	10	0 19	031	0 009	0 03
4	Grat ut	Hatánut	* Gaben ut	525	21	0 23	0 23	0 04	0 76	21	23	0 48	55	0 041	0 06
4	Planiatitút	Hatánut	USW*	350	28	0 32	0 32	0 04	0 14	12	32	0 32	0 32	0 01	0 72
4	N'feru	Hatos ut		603	23	0 26	0 40	0 01	0 12	25	10	0 26	0 40	0006	0 12
4	Hatánut	Koteles u	Naavtósai ut	1156	133	157	1 39	0 02	0 35	48	76	1 57	139	0021	0 35
4	Hatánut	N'Jtkró	Za'jwersze* ut	1323	70	126	1 30	0 02	0 30	65	29	1 26	120	0 020	0 30
4	Hatánut	Zalaez ersze*	Távó köz	1654	93	122	121	0 02	0 29	63	41	122	121	0 013	0 29
4	Határát	Távóköz	AdyE ut	1339	67	1 13	1 13	0 02	0 27	76	23	1 13	113	0 017	0 27
5	Matyas krav U	AdyE ut	Uhaut	1694	34	1 11	032	0 01	0 23	76	14	1 11	082	0 012	0 23
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	40	0 30	0 27	0 04	0 87	33	17	0 40	0 41	0 041	0 67
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320	146	2 19	1 35	0 02	0 42	13	61	219	125	0 019	0 42
5	Utel ut	Pövdas a	Távó u	3320											

46. táblázat Jelenlegi állapot emrösszü táblázat

- 5.12.2 A forgalomba helyezés után is ez az útszakasz a legszennyezettebb, ám az értékek (a 18%-kal növekvő forgalom ellenére) csökkennek a jelenlegi állapothoz képest?

A tervezett állapotban a Nagykörösi út forgalma nőni fog a forgalmi prognózis szerint. A jelenlegi állapothoz képest csökkenő hatás a gépjárművek jobb műszaki állapota, a motorizáció fejlődése okozza, pl: elektromos vagy egyéb alternatív meghajtású járművek.

FCHSARCUSA				C.TEZES AIAPOT											
S	UKIJKU	Honnan	Hova	UOF	UO	CO	NO	PHu	CO,	AO	40F	CO	NO.	PHa	CO,
1	Gairai u	Fenevan ut	sarara ut	3793	326	1237	1361	0.214	0.580	156	39	2636	0.567	0.26	OX3
1	Gairau	Serevut	Ricaficut	2564	20	0.875	0.930	OCUR	0.383	126	-	0365	0.383	0.04	O160
1	Garran cf	Sutata*	Weas uanto	4682	432	1615	1816	0.019	0.755	195	93	0.692	0.757	OXK	0315
1	"Salvan Bf"	Weas Vantre	Koap'ianut	3471	253	1233	1443	0.016	0.805	144	101	0.534	0.801	OX7	0262
1	"Salvan Bf"	So-Risanut	Guaucut ut	3425	262	1252	1421	0.015	0.586	141	101	0.526	0.552		
1	"Salvan Bf"	Guaucut	I lacus ut	3179	273	1.181	1317	0.015	0.562	132	103	0.492	0.557	OC6	0234
*Jillicuko Jaa Joz* Ilorefret ruuselemM skazaka															
1	ASCOnu	Tirankwaut	Tesrny u	3354	331	1.793	0.017	0.720	150	34	1.177	0.747	0.07	X.57	O.X5
1	Ancor j	Fetevnut	Fefervanut	1573	135	2.323	1442	0.013	0.530	555	37	0.563	0.601	2X6	0242
1	Teter**	A-eanu	1354	131	2.986	0.563	0.DC7	0.267	0.539	44	0.111	0.278	0.03		0.111
1		LOCTTU	1.4.4	0.617	0.007	0.272	0.10	0.633	0.242	0.232	0.112	0.232	0.112		0.112
1	Fetevnut	Eletu*	Ansar u	1C13	571	0.532	0.497	0.025	0.200	422	10	0.533	0.207	0.502	0.583
1	Ferevanut	Aloru	Ven tarasi ut	4624	397	0.513	0.031	0.064	a.154	192	41	0.255	0.160	0.02	0.064
1	Sarnu ut	Hempemano	Garvanu.	3543	325	1.559	1639	0.016	0.673	147	36	0.649	0.683	0.07	0.030
1	Sarera ut	Salvan u	Konacrasut	3463	287	1.023	1271	0.013	0.523	144	65	0.501	0.536	0.06	0.218
1	Mugatu ut	Kamagananu	Garvanu	4267	429	1.013	1272	0.013	0.523	144	65	0.501	0.536	0.06	0.218
1	Becfoct'Ut	Garrans u	Kamarasut	4976	427	1.152	1317	0.015	0.555	207	84	0.480	0.549	0.04	0.231
1	WBRJS***Ut	siapanu	*Gananu Bf	3169	319	1.173	1995	0.020	0.801	132	42	1.277	0.533	0.003	0.334
1	VSVGS UWart'ut	*Sernan krf	Kassay-nu	3531	342	1.934	1234	0.012	0.495	155	52	0.524	0.514	0.25	0.04
1	Scosmut	*+vaaut	*Givancf	3531	342	1.934	1234	0.012	0.495	155	52	0.524	0.514	0.25	0.04
1	Soraksin'	*Gatunakrf	Jasa ut	170	147	1.359	1452	0.015	0.604	71	2	0.609	0.609	0.006	0.01
1	Soraksin'	pairsu	Kenu	SCSI	X4	IX5	1421	0.015	0.537	433	19	0.652	0.592	0.006	0.245
1	Ictuut					0.109	0.077	0.001	0.C31	14	11	0.045	0.032	0.000	0.013
1	GMacosut	Seatalavut	*GayanBf	455		0.649	0.427	0.CC4	0.171	9	0.271	0.178	0.02		0.071
1	Gubascut	*Sanan erf	kams ut					0.003	0.005			0.109	0.04		
1	Gubascut	Hacas ut	Kacas ut	4194	412	0.110	0.193	0.7002	OCB3	199	11	0.046	0.682	0.01	0.C35
1	IEHKUI	Sanan st	Kousouesuru	3390	291	2.035	1440	0.015	0.574	141	13	0.645	0.600	0.006	0.03
1	IEIKUI	KuSo Uelcer	Tsisuu	2664	229	2.197	1590	0.017	0.632	111	93	0.915	2.663	0.27	0.263
1	netas ut	Taciasu	Glann	2243	207	1.246	0.014	0.495	130	82	0.219	0.519	0.00+	0.25	
1	Tasas u	ECsen ut	*Sanara Bf	150C	92	0.201	0.339	0.02	0.154	225	40	0.165	0.083	0.03	0.258
1	Tasas u	ECsen ut	ECsenut	1110	101	1.712	1.830	0.020	0.183	429	0.2	0.713	0.783	0.03	0.258
1	zactesnu	Kalaut	u	MI	517	2353	2539	0C30	1.02	31	-	0.654	1.120	0.013	0.102
1	basfennu	kawul	Tama u	IC56	9	0.555	0.007	0.020	0.440	5	0.147	0.223	0.03	0.03	0.112
1												0.060	0.144		0.144
1	Hatanu	Nawicrnu ut	ZoacercsKO	1900	153	1.081	0.855	0.009	0.345	729	7	0.450	0.027	0.003	0.125
1	Hatanu	Zacacenacu	Tama rca	2565	220	0.954	0.666	0.007	0.356	106	24	0.410	0.277	0.03	0.111
1	Maanut	Tanokci	ATYE-UT	2314	195	1242	0.818	0X03	0X8	954	3	0.517	0.341	0.03	0.137
1	Vlat as trav u	AdvE ut	Allex ut	2077	178	1.153	0.741	0.CC7	0.293	864	14	3453	0.309	0.03	0.124
1	usout	Perles u	Ta rani	1616	141	0.059	0.210	0.021	0.339	636	44	0.662	0.964	0.29	0.371
1	Femec*	resuksem	Lenhu	032	032	1.084	0.011	0.341	0.128	0.29	0.29	0.451	0.25	0.01	0.261
1	Thau	koran an u		3749	322	0.587	1.083	0.012	0.451	156	73	0.411	0.451	0.25	0.183

Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály

1072 Budapest, Nagy Diófa utca 10-12.

Telefon: (06-1) 478-4400 Fax: (06-1) 478-4520; KRID: 201436115

E-mail: zoldhatosag@pest.gov.hu Web: <http://www.kormanyhivatal.hu/hu/pest>



## **6. Zöldterületek, vizes területek, talajvíz**

6.1 A XI. kerületi Lágymányosi Duna-part zöldterületének tervezése mostanában indul, és ennek a parknak, kerékpárútnak, sétánynak a pozitív hatásait jelentősen rontja az

Új Duna-híd/ Galvani híd által keltett közúti forgalom: sokkal kevésbé lesz pihentető, feltöltődésre alkalmas ez a zöld terület a hídon és levezető útjain haladó autók zajától és a levegőszennyezéstől. Mindez egy olyan területen, ahol a Duna-parti barnamezős területek beépülése és új park létrehozásának hiánya miatt a most 6 m<sup>2</sup>/fő zöldterület várhatóan 4 m<sup>2</sup>/főre fog csökkenni Kelenföldön, miközben a WHO ajánlás 9 m<sup>2</sup>/fő.

Idézet a KHT-ből: *“Megvizsgálva az egyes hídváltozatokat megállapítható, hogy a Soroksári-Duna-ág jobb partja mentén elhelyezkedő a Nemzeti Ökológiai Hálózathoz tartozó puffterület besorolású erdősávot minden változat esetén érinti a hírhoz csatlakozó úttöltés területfoglalása. Ebben a tekintetben tehát nincs különbség az egyes változatok között”* A fentiek alapján egyértelmű, hogy a nevezett erdősávot veszélyeztetni a beruházás. Itt ismét meg kell említenünk a beruházó által korábban megígért alternatívákat, pontosabban azok hiányát. Amennyiben ugyanis egyéb alternatíva vizsgálatra került volna (például ha az Albertfalvai-híd - Gubacsi-híd vonalában építenék ki a nyomvonalat) akkor a Soroksári-Duna-ág jobb partja mentén elhelyezkedő a Nemzeti Ökológiai Hálózathoz tartozó puffterület besorolású erdősávot nem veszélyeztetné a nyomvonal.

*Az idézett rész azt hivatott bemutatni, hogy a Ráckevei-Soroksári Duna-ági híd (RSD-híd) vizsgált változatai közül mindegyik hasonlóképp érinti a Soroksári-Duna-ág jobb partja mentén elhelyezkedő a Nemzeti Ökológiai Hálózathoz tartozó puffterület besorolású erdősávot. Az alternatíva vizsgálat a projekt keretén belül tehát megtörtént, a híd alatti terület érintettségében - lévén maga a híd mindenképp keresztezi az RSD ágot - nincs különbség az egyes változatok között.*

*Az Albertfalvai híd nem alternatívája a Galvani hídnak, hanem egy másik, távlatban szintén megépítendő átkelő. Ismételten megjegyezzük, hogy a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa tárgyalta a kérdést, a döntéshozók a Galvani híd mellett foglaltak állást, a beruházónak ezt a projektet van módja és lehetősége előkészíteni, nem egy másik hidat, amelyről semmilyen döntés nem született, ilyen módon az sem vizsgálható, annak milyen környezeti hatásai lennének. Megjegyezzük továbbá, hogy épp a Galvani híd fejlesztés katalizálja a környék alulhasznosított területeinek átalakulását és a környék lakói számára új zöldfelületek kialakítását: a híd úthálózata mellett Újbudán lineáris zöldpark épül ki, a hídfőterek zöld közösségi térként épülnek meg, és a híd a „kiváltó oka” a Kelenföldi Duna-sétány tervezett beruházásnak is, mely a Kopaszi-gátat a hídfőtérral köti össze. Ugyancsak itt szükséges megemlíteni a Csepeli közpark projektet is. Mindezen zöldfelületek létrejöttét tehát az Új Duna-híd beruházás indukálja, jobbára ma hozzáférhetetlen, alulhasznosított ipari terület, rozsdazónák helyén, hozzájárulva ezzel a városrész életképességéhez.*

• 6.1.1 Az érintett víztestek (Duna főág, Ráckevei-Soroksári Duna) és parti zónájuk fizikai-kémiai és biológiai minőségére hogyan hat a megépítendő útpályáról a csapadékvízzel bemosódó, valamint az útpálya körüli levegőből kiülepedő megnövekedett szennyezőanyag-terhelés?

*A két érintett víztest fizikai – kémiai, illetve biológia állapotát, valamint az adott időtávban elérendő célokat és az ahhoz rendelt intézkedéscsomagot, mely a minőségi célok elérését szolgálja a jelenleg még érvényes Vízgyűjtőgazdálkodási terv II (Későbbiekben VGT2) Duna fő és Ráckevei -Soroksági ágának adott szakaszára vonatkozó alegységi terve rögzíti. (megjegyezzük, hogy elkészült időközben a VGTIII azaz az esedékes felülvizsgálat vitaanyaga is, azonban ez a dokumentáció még egyeztetési és módosítási fázisban van, végleges elfogadott változata jelen pillanatban még nem áll rendelkezésre.) A VGT2-ben az EU által kiadott Vízkeretirányelvben szabályozott minősítési szempontok szerinti értékelések szerepelnek. Ezen értékelésrendszer komplex, de röviden úgy*



foglalható össze, hogy a víztest fizikai kémiai állapotát az értékelés, illetve intézkedéscsomag a szennyvízkezelésből származó hatások, valamint a pontszerű ipari tevékenységekből származó és a mezőgazdasági eredetű szennyezések hatásai, illetve a talajerózióból származó hordalék és szennyezőanyag lemosódásra vezet vissza. Ennek megfelelően a fiziko – kémia állapot ezen tevékenységek függvénye, illetve az állapotjavulás ezen tevékenységek korszerűsítésével, valamint az ezekből származó kibocsátások csökkentésével értelmezhető.

A közlekedésből származóan ezen ágazatokhoz képest elhanyagolható, más jellegű és érdemi terhelést nem okozó, csapadékvízzel lemosódó, hígult állapotú minimálisan szennyezett - szennyvízként nem is definiálható – csapadékvizek gyűjtésével, koncentrált levezetésével számolhatunk. Téves vélelem és kutatásokkal eddig senki nem igazolta, hogy közlekedésből származóan bármely út, akár a legnagyobb forgalmú M0 mentén normál üzem mellett érdemi károkozással járó szennyeződés minőségi romlást eredményezhetne egy víztest, vagy bármely vízfolyás állapotában.

Ennek alapján kijelenthető, hogy a tervezett út hatása a fizikai-kémiai minősítés szempontjából a két érintett víztest vízi és vízparti életközösségeire, ha értelmezhető egyáltalán elhanyagolható mértékű hatással jár.

Fentiek megerősítésére mindkét víztest esetén a csapadékvíz bevezetések előtt tisztítóműtárgyak betervezését javasoltuk, melyek a nehézfémeket, a por és egyéb szilárd szemcsékhez tapadó olajat, szénhidrogén származékokat képesek kiülepíteni, ezzel biztosítva a határértékek betartását, valamint egy esetleges havária bekövetkezésekor is biztosíthatják a szennyezőanyag szeparálását, a víztestek védelmét még egy szélsőséges esemény bekövetkezése esetén is.

6.2 Idézet a KHT-ből: "Talajvíz szempontjából a készülő projekt kétféle szempontból okoz érintettséget: egyrészt a készülő objektumok vagy alapozások direkt kölcsönhatásba kerülnek a talajvízzel és így befolyásolják annak áramlását, illetve a talajvíz befolyásolja az építmények anyagszerkezetét, másrészt a tervezett nyomvonal érint szennyezett talajvizeket, így azok későbbi mentesítését befolyásolhatja a kiépítésre kerülő projektem."

Ismét utalva arra az anomáliára a feti idézettel összefüggésben, azaz hogy a ez a KHT nem a beruházás teljes egészére vonatkozik: Budapesti Vegyiművek Illatos úti telephelye 3 km-es körzetben van a tervezett területtől, mégsem említik a hatásvizsgálatban és nem is vizsgálják a hatását, pedig itt talajvíz- és talajszennyezés van a területen. Főleg szerves (benzol) és halogénezett szerves (klórbenzol, diklórbenzol, DDT) anyagok, toxikus fémek találhatók nagyon magas, a határértéket akár öt nagyságrenddel meghaladó koncentrációban a talajban és a talajvízben. A vizsgálatok szerint a szennyezettség akár 50-60 méter mélyre is lejutott a talajvízbe. A telephelyen tárolt hordókból is kijutottak a növényvédő szerek és köztitermékek, valamint más vegyületek előállításához használt vegyi anyagok, (forrás: <https://sites.arenpeace.hu/meraezett-oroksegunk/bvmA>) A Galvani nyomvonal feltárásánál ezek a mérgező anyagok kiszabadulhatnak, továbbterjedhetnek a talajvízbe, szétterülve még nagyobb problémát okozva.

Megismételjük korábbi válaszukat: A 4.1.2.5. fejezet foglalkozik a szakasz menti szennyezett területekkel, melyek hatással lehetnek a KHT-ban vizsgált szakasz megépítésére, és védelmi intézkedések válhatnak szükségessé (pl. műtárgyak építésénél a kitermelt talajvizek megtisztítása).

A 3 km-re lévő telephely és szennyezettségének vizsgálatára egyértelműen a követő szakasz környezeti hatástanulmányában kell kitérni, a lehatárolt szennyezett területen nem történik beavatkozás az I. szakasz építésekor. A szennyezettség pontos megismeréséről, és a szükséges, vagy lehetséges beavatkozásokról csak részletes talaj és talajvízvizsgálatok alapján lehet képet kapni, ezért ezek elvégzése szakmailag indokolt lesz a követő szakasz környezeti hatástanulmányának elkészítése során.



## **7. Tisztelt Zöldhatóság!**

7.1 Összességben megállapítjuk, hogy a Környezetvédelmi Hatástanulmány nem adott számunkra teljes körű és megnyugtató válaszokat a projekt megvalósulása esetén felmerülő környezetterhelésekkel, veszélyekkel kapcsolatban.

*Bízunk benne, hogy minden felvetett kérdésükre, megjegyzésükre sikerült megfelelő választ adni.*

*Amennyiben valamely fentebbi válaszuk további kérdést ösztönöz, akkor kérjük azt tegyék fel, bízunk benne, hogy megtaláljuk a megfelelő választ, elősegítve a környezetvédelmi engedély mielőbbi kiadását.*

Kérjük fenti észrevételeink, kérdéseink megválaszolását és kérjük az engedély kiadásának vagy kiadásának híreről szóló tájékoztatást is.

Köszönettel és üdvözlettel:

Kiserdő Egyesület (...)

Budapest, 2022 03 30



Az eredeti papíralapú dokumentummal egyező.

Másolatot készítette:

Kerékjártóné Polonkai Mária

Pest Megyei kormányhivatal

Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási

Főosztály

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



