



PEST MEGYEI
KORMÁNYHIVATAL

Ügyiratszám: PE-06/KTF/19545-99/2022.

Ügyintéző: Kamarásné Buchberger Edit

Jánoska-Orbán Hajnalka

Zsille Ákosné

Nagy Árpád

Katona Vivien

Scheiber Róbert

dr. Kiss Enikő

Németh Orsolya

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

Tárgy: A Kelenföld és Ferencváros állomások közötti kötött pályás kapcsolatok fejlesztése érdekében háromvágányú kapcsolat és új elővárosi megállók kialakítására vonatkozó, új környezeti hatásvizsgálati eljárás

Melléklet: 1. „Összesített hatásterület”

2. „Zaj- és rezgéscsökkentés”

HATÁROZAT

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1135 Budapest, Váci út 45.; Cg.: KÜJ: 100365768) által benyújtott környezeti hatástanulmány és kiegészítői (a továbbiakban együttesen: Dokumentáció) alapján a **Kelenföld és Ferencváros állomások közötti kötött pályás kapcsolatok fejlesztése érdekében háromvágányú kapcsolat és új elővárosi megállók kialakítására**

környezetvédelmi engedélyt

adok a rendelkező részben foglaltak megtartásának kötelezettsége mellett.

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet] 5. § (2) bekezdésének cc) pontja alapján a fentiekkel egyidejűleg, Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzatának Jegyzője által XXII-557-5/2022. számon adott vélemény alapján **megállapítom, hogy a tervezett beruházás a Budapest XI. kerület Kelenföldi utca és Csóka utca kereszteződésében található 2854/9 hrsz.-ú ingatlan esetében a létesítés helye szerinti településrendezési eszközökkel nincs összhangban**, azonban az összhang legkésőbb a tervezett kivitelezési tevékenység megkezdéséig megteremthető.

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

I.
ALAPADATOK

1. A Kérelmező adatai:

Neve: NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (a továbbiakban: Kérelmező)
Székhelye: 1135 Budapest, Váci út 45.
Cégjegyzékszám: 01-10-044180
KÜJ: 100365768

2. A létesítmény helye:

A tervezett létesítmény által újonnan igénybe vett terület helye:

Budapest, XI. kerület: 3360-3361, 3366/11, 3366/24, 2854/8, 3506/1-2, 4348, 4148, 4082/2 és 4042/91;

Budapest, IX. kerület: 38038/17, 38039, 38048/3, 38034/6, 38024, 38033 és 38025/4 hrsz-ú ingatlanokon.

A létesítmény KTJ száma: 102807151

3. A létesítmény rövid ismertetése:

A tervezett beruházás célja:

A legnagyobb magyar vasúti forgalom a Kelenföld és Ferencváros állomások közötti szakaszon koncentrálódik, mely vonalszakasz **jelenleg** kétvágányú, villamosított pálya, az engedélyezett sebesség 80 km/h, a megengedett tengelyterhelés 210 kN, tehát nem teljesíti a nemzetközi átjárhatóság feltételeit.

A tervezett beavatkozás meghatározó szempontja a **szűk keresztmetszet kiváltása**.

A tervezett beruházás szakaszhatárai

00	Ferencváros (bez.) - Kelenföld (bez.)	78+10 – 133+20
01	Ferencváros (bez.) - Déli összekötő vasúti híd	78+10 – 82+90
02	Déli összekötő vasúti híd - Kelenföld (kiz.)	88+00 – 103+00
03	Kelenföld állomás	103+00– 133+20

A tervezési szakasz a 78+10 hm szelvényénél csatlakozik a Ferencváros állomás végponti váltókörzetében egyvágányú különszintű vasúti kapcsolat létesítése projekthez, amely PE-06/KTF/02019-22/2022. számon környezetvédelmi engedélyt kapott.

A tervezendő vonalszakasz tervezési határai közé ékelődik a Déli összekötő vasúti Duna-híd, melynek előkészítése külön tervezési feladat keretében valósul meg, jelen tervezési feladatnak nem része.

Az **átépítést követően** tárgyi szakasz 80/100 km/h sebességre, 225 kN tengelyterhelésre alkalmas, három, illetve szakaszonként négy vágányú, és a továbbiakban is villamosított lesz.

Ferencváros (bez.) – Déli összekötő vasúti Duna híd vonalszakasz 78+10 – 82+90 hmsz szelvények között

5 új vágány építését tervezik, ebből egy kihúzó csonkavágány. A 78+10 és 88+00 számú szelvények közötti szakasz Ferencváros állomás részét képezi, ezen a szakaszon új megállóhelyet – **Danubius megállóhely** – létesítenek.

Új megállóhelyet – **Közvágóhíd megállóhely** – építenek a Soroksári út felett is, mely középperonos kialakítású, 4 peronos vágánnyal. A kapcsolódó projekt szerinti 3 vágányosra bővülő Duna feletti vasúti összeköttetéshez a pesti hídfő előtt elhelyezett vágánykapcsolatokkal csatlakoznak.

A tervezési szakasz elején az 5 tervezett vágány Ferencváros állomás kapcsolódó projekt szerinti végponti kiterőközretéhez csatlakozik a 74+88.00 számú szelvénynél.

A tervezési szakasz végét úgy határozták meg, hogy az átépült Duna-híd dilatációs készülékét biztosan ne érintse már vágányépítés. Ez a kialakuló vágánygeometria alapján 82+61.53 hm szelvényre adódott.

A tervezési szakasz jelentős hosszán, a párhuzamos utak, illetve a tervezett vasúti pálya szélessége miatt támfalak építése szükséges.

Déli összekötő vasúti Duna híd – Kelenföld (kiz.) vonalszakasz 88+00 – 103+00 hmsz szelvények között, Kelenföld állomás 103+00 – 133+20 szelvények között

Az átépítés során megépül a harmadik vágány és felújításra kerülnek a jelenlegi vágányok. Az új vágány a 88+00 – 112+00 szelvényig a jelenlegi vágányok jobb oldalán, a Bartók Béla úti hidat követően a tejgyári csonkavágány helyén épül meg. Nádorkert térségében a 92+00 – 94+50 szelvények között új megállóhely – **Nádorkert megállóhely** – létesül.

A vágányok a kezdőpont felől a Déli összekötő vasúti híd projektben megépülő vágányokhoz csatlakoznak a 88+00 szelvényben.

A Bartók Béla út-Tétényi út csomópontja íves szakaszon keresztezi a vasúti pályát. A 4 vágány átvezetésére két kétvágányú híd épül.

Kapcsolódó létesítmények

Ferencváros (bez.) – Déli összekötő vasúti Duna híd vonalszakasz 78+10 – 82+90 szelvények között

Utak, útátjárók, peronok

A tervezési szakaszon útátjáró nincs, azonban az átépítés következtében útépitési beavatkozások szükségesek, melyek az alábbiak:

- Gubacsi út: a vasúti híd alatt a K-i oldalon járdaszélesítés, a Ny-i oldalon a járda mellett kerékpárút kialakítása.
- Budapest Park mögötti utca: az utca a vasúti terület növekedése miatt új nyomvonalon kerül kijelölésre.
- Soroksári út: meglévő buszmegálló áthelyezése, szegélyépítéssel.
- Rákóczi híd lehajtó: a lehajtóval párhuzamosan új támfal kerül kialakításra, emiatt a támfal melletti kiemelt szegély átépítésre kerül; a Rákóczi híd – Soroksári út csomópont Ny-i ágán a mai 4,5 m-es gyalogátkelőhely helyett 7,5 m-es gyalogátkelőhely, valamint kerékpáros átvezetés létesül.
- Laczkovich utca: a vasút helyigénye miatt a Laczkovich utca útpályája 8 méter helyett 6 méterre módosul, a híd alatti korábbi szűkös járda helyett ~12,5 m széles gyalogos, kerékpáros felület alakul ki. A kialakuló É – D – i gyalogos tengely részeként a Laczkovich utca FCSM Zrt. bejárata előtti és É – i kerítés melletti szakaszán az útburkolatot járdaszintre emelik, az ívet korrigálták.

A Laczkovich utcánál tervezett beavatkozások kapcsolódnak a Kemény Ferenc Sportlétesítmény-fejlesztési Program keretében megvalósuló Budapesti Atlétikai Stadion beruházáshoz.

Közvágóhíd megállóhelyen SK+55 cm magas peronok épülnek. A peronok részben a műtárgy szerkezetére kerülnek. A peronok hossza 300 m, peronszéle íves és egyenes vágány mellé is kerül.

Műtárgyak

Az új vágány megépítése következtében a jelenlegi töltést meg kell szélesíteni, annak érdekében, hogy az igénybe veendő idegen területeket csökkentsék, változó magasságú **támfalakat** terveztek a pálya mindkét oldalán az alábbi táblázat szerinti szelvények között

Tervezett kezdő szelvény	Tervezett végszelvény	Szelvényezés szerinti oldal
76+35	78+58	bal
76+35	77+83	jobb
80+20	82+10	bal
80+45	82+10	jobb

A műtárgyak adatai

Tervezett szelvény [hm]	Meglévő szelvény [hm]	Műtárgy megnevezés	Beavatkozás
76+14	-	Gubacsi út feletti műtárgy	átépítés
76+56	-	Nm, Om, Sm, T jelű jelzők jelzőhídja	építés
-	79+22.50	Soroksári út feletti műtárgy	bontás
79+60	-	Soroksári út feletti műtárgy	építés

Villamos felsővezetéki rendszer kialakítása

Biztosítóberendezések, távközlés átalakítása

Közművek (távközlési, biztosítóberendezési és erősáramú kábelek) kiépítése, kiváltása

Közvilágítás kialakítása

Déli összekötő vasúti Duna híd – Kelenföld (kiz.) vonalszakasz 88+00 – 103+00 hmsz szelvények között,

Kelenföld állomás 103+00 – 133+20 szelvények között

Utak, útátjárók, peronok

A tervezési szakaszon útátjáró nincs, azonban az átépítés következtében útépitési beavatkozások szükségesek, melyek az alábbiak:

- Dombóvári út: járda építés a vágányokkal párhuzamosan a Budafoki út és a Vizpart utca között, Nádorkert megállóhelynél gyalogos felületek létesítése, a Rákóczi híd gyalogos és kerékpáros fel- és lehajtójába a Neumann János utca felől érkező gyalog és kerékpárút egy gyalogos - és kerékpáros alagúttal bekötésre kerül.
- Szerémi úti műtárgy átalakítása miatt a FŐMTERV ZRT. által készített „Közlekedésbiztonsági és kerékpárosbarát fejlesztések Budapest XI. kerületében” tervben szereplő kerékpárút nyomvonalának módosítása 27 m hosszon, továbbá direkt ág kiépítése a már meglévő kerékpárút és az előbb említett kerékpárút között 52 m hosszon.
- A Nádorkerti áttörésnél létesül egy körülbelül 50 méter hosszúságú, és minimálisan 5 méter szélességű közös kerékpáros- és gyalogos felület (ún. sharedspace), amelyen a vasúti megállóhely és villamosmegálló könnyedén megközelíthetővé válik. Az újonnan létrejövő

támfalas megoldással kialakított Rákóczi áttörés közvetlen kerékpáros- és gyalogos közlekedési kapcsolatot biztosít a Pázmány Péter sétány és a Dombóvári út felé.

- Szerémi sor vonalában a vasúti töltés alatti új gyalogos-kerékpáros átjárók kialakítása,
- Erőmű utca tengelyében a vasúti töltés alatti új gyalogos-kerékpáros átjárók kialakítása,
- Fadrusz utca – Mohai utca tengelyében gyalogos – kerékpáros aluljáró,
- Bukarest utca – Fejér Lipót köz gyalogos – kerékpáros aluljáró,
- A Tétényi út – Bartók Béla út – Karolina út csomópont: A tervezésnél a fő szempont az Újbuda Zöldfolyosó átvezetése lett a csomóponton. Az új műtárgy alatt egy nyújtott, jelzőlámpával irányított turbó körforgalom került kialakításra, minden irányból két sávossal belépéssel. A szabadidős, kisgyerekes kerékpárosok és a sétányt használó gyalogosok számára minél egyszerűbben és közel egyenes vonalban biztosították a zöld környezetben való átjutást a csomóponton.

Nádorkert megállóhelyen minden vágány mellett két, SK+55 cm magas peron épül. A peronok geometriája íves, hosszuk 250 m. A peronszegély L-55 jelű előre gyártott vasbeton szegélyelemekből épül.

Műtárgyak

A tervezési szakaszon a vágányok fölé behajló zajvédőfalat és a felsővezeték tartó keretszerkezet létesül, amely a pálya mentén létesítendő támfalakra támaszkodik.

Az új vágány és a peronok megépítése következtében a jelenlegi töltést meg kell szélesíteni, annak érdekében, hogy az igénybe veendő idegen területeket csökkentsék, **támfalat** terveztek a pálya jobb és bal oldalán.

Támfal építése

Tervezett kezdő szelvény	Tervezett végszelvény	Szelvényezés szerinti oldal
88+00	91+34	jobb
88+00	91+39	bal
91+80	95+91	jobb
92+03	95+92	bal
96+51	97+76	jobb
96+51	97+75	bal
98+29	102+06	jobb
98+38	102+01	bal
102+57	110+44	jobb
102+56	110+45	bal
111+52	115+50	bal

Műtárgyak adatai

Tervezett szelvény	Műtárgy megnevezése	Beavatkozás
91+59.27	18.00+18.00m nyílású vasbeton vasúti híd	szélesítése
	"A" és "B" peronra vezető lépcsőkarok	építése
91+59.27	22.75+17.80m szabad nyílású új vasúti merevbetétes vasbeton híd	építése
93+90.62	5.00m nyílású gyalogos peronaluljáró	építése
96+21.66	Budafoki úti vasúti híd	átépítése
98+02,14	Szerémi úti vasúti híd	átépítése

Tervezett szelvény	Műtárgy megnevezése	Beavatkozás
102+32.46	35.86 m nyílású vasúti acélhidak	építése
105+09.98	5.00 m nyílású vasbeton kerékpáros aluljáró	építése
107+35.95	5.00 m nyílású vasbeton kerékpáros aluljáró	építése
110+00.00	91.30 m nyílású vasúti acélhidak	építése
114+11	Közmű alagút	átépítése
119+99	1,5 m nyílású kerethíd	-
120+89 (XIa vágány)	1,5 m nyílású kerethíd	meghosszabbítása
1+91 (IIb vágány)	1,5 m nyílású kerethíd	építése

Villamos felsővezetéki rendszer kialakítása

Biztosítóberendezések, távközlés átalakítása

Közművek (távközlési, biztosítóberendezési és erősáramú kábelek) kiépítése, kiváltása

Közvilágítás kialakítása

4. A létesítmény hatásterülete

Zajvédelmi hatásterület:

Az építési szállítási tevékenység hatásterülete vonatkozásában elvégzett zajvizsgálatok alapján megállapítható, hogy a megközelítő utak mentén a szállítási és fuvarozási tevékenység nem okoz 3 dB-nél nagyobb mértékű járulékos zajterhelés változást, tehát zajvédelmi szempontú hatásterület nem határozható le.

A tervezett létesítmény üzemeléséből eredő közvetlen hatásterületet a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet] 6. § (3) bekezdés figyelembe vételével az éjjeli időtartamra, a tervezési terület környezetét figyelembe véve a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § (1) bekezdés c) és d) pontjai, valamint (2) bekezdés a) pontja alapján a védendő környezetben a lakóterületek esetében az 55 dB, míg a zajtól nem védendő környezetben az 50 dB-es izophon görbe jelöli ki, az 1. „Összesített hatásterület” mellékletben ábrázoltak szerint.

Levegővédelmi hatásterület:

A Dokumentációban közölt adatok szerint a létesítmény közvetlen hatásterülete az építkezés ideje alatt a PM₁₀ kibocsátás tekintetében az építési terület határától számított 70 méterben határozható meg.

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

Táj- és természetvédelmi szempontból:

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

II. KÖRNYEZETVÉDELMI ELŐÍRÁSOK

1. Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

- 1.1. Az építési munkák végzése során jó minőségű, funkcionálisan újszerű, alacsony zajteljesítményű gépeket, berendezéseket kell használni, kerülni kell a már szerkezetileg kikopott, magas zajteljesítményű eszközök használatát.
- 1.2. Az építési technológia kiválasztása során előnyben kell részesíteni a környezetét kevésbé terhelő, kisebb zajterheléssel járó eljárásokat.
- 1.3. A Dokumentáció szerinti „Depónia BB” és „Szerémi 1-2 depóterületeken” belül a munkavégzés helyét a lakóépületektől lehető legtávolabb kell kialakítani, továbbá a depózott anyag megfelelő elhelyezésével és tárolásával törekedni kell a védendő ingatlanok irányába a lehető legnagyobb zajjárnýékoló hatás elérésére.
- 1.4. A szállítási útvonalakat úgy kell kijelölni, hogy a szállítási forgalom okozta járulékos zajterhelés minél kisebb mértékben terhelje a védendő környezetet.
- 1.5. Az építkezést és anyagszállítást lehetőség szerint a nappali (6:00 – 22:00) közötti időben kell megvalósítani.
- 1.6. Az építési munkákra vonatkozóan az organizációs terv ismeretében az építési engedélyezési tervek részeként környezetvédelmi tervet kell készíteni, melyben igazolni kell a *környezeti zaj és rezgésterhelési határértékek megállapításáról* szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet [a továbbiakban: 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet] 2. mellékletében a szállítási forgalom vonatkozásában a 3. mellékletben előírt határértékek teljesülését.
Az építkezéssel összefüggő szállítások okozta közlekedési zajterhelés káros hatásának mérséklése érdekében a szállítási útvonalra a dokumentációban javaslatot kell tenni, és helyszínrajzon beazonosítható módon be kell jelölni.
Benyújtási határidő: az építés engedély iránti kérelemnek az illetékes első fokú építésügyi hatósághoz történő benyújtásával egyidejűleg kell benyújtani a Környezetvédelmi Hatósághoz, a környezetvédelmi engedély ügyiratszámára való hivatkozással.
- 1.7. A 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 2. melléklete szerinti **zajterhelési határértékek túllépésével érintett építőipari kivitelezési fázisok csak jogerős zajterhelési határérték betartása alóli felmentés és túllépési engedély birtokában végezhető.** A zajterhelési határérték betartása alóli felmentési és túllépési engedély kérelmet a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 13. § (2) bekezdése szerinti tartalmi követelményeknek megfelelő dokumentáció benyújtásával kell kezdeményezni a Környezetvédelmi Hatóságnál.
- 1.8. A környezet állapotának rögzítésére és folyamatos figyelemmel kísérésére az alábbi monitoring pontokban kell zajméréseket végezni:
 1. **vizsgálati pont:** Budapest IX. kerület, Máriássy u. 4-6. szám alatti lakóépület
 2. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Hamzsabégi út 20. szám alatti lakóépület
 3. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 9/b. szám alatti lakóépület
 4. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Hamzsabégi út 44. szám alatti lakóépület
 5. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Tornavár u. 22. szám alatti lakóépület
 6. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Hamzsabégi út 8. II. emelet
 7. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Hamzsabégi út 28. III. emelet
 8. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Hamzsabégi út 60A. II. emelet
 9. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Bartók Béla út 106. VI. emelet

10. vizsgálati pont: Budapest XI. kerület, Thallóczy Lajos utca 34. II. emelet

11. vizsgálati pont: Budapest XI. kerület, Dombóvári út 1. I. emelet

12. vizsgálati pont: Budapest XI. kerület, Hamzsabégi út 38 I. emelet (Mandarin lakópark)

- 1.9. **Az építkezés minden jelentős munkafázisa alatt** (bontás, szádfalazás, cölöpözés, vágányépítés, stb.) **a generálkivitelező köteles az 1.8. pontban feltüntetett monitoring pontokban zajméréseket végeztetni.**

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

Benyújtási határidő: a zajmérést követő **30 napon belül**, a környezetvédelmi engedély ügyiratszámára való hivatkozással.

- 1.10. **Az építkezés minden jelentős munkafázisa alatt** (alapozás, talajtömörítés, zúzottkő ágyazat vibrációs aláverése, ha az épületek közelében vibrohengeres tömörítést alkalmaznak, stb.) **a generálkivitelező köteles az alábbi monitoring pontokban folyamatos rezgés-monitoringozást (méréseket) végeztetni:**

1. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Dombóvári út 1.
2. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Dombóvári út 2.
3. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Dombóvári út 3925/3 hrsz.
4. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 1/b.
5. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 2.
6. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 5.
7. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 7.
8. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 8.
9. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 9/a.
10. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 9/b.
11. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Ecsed utca 1/a.
12. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 12.
13. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 13.
14. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 14.
15. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 15.
16. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 16.
17. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 17.
18. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 18.
19. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 19.
20. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 20.
21. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 21.
22. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 22.
23. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 23.
24. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Hamzsabégi út 49.
25. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Hamzsabégi út 50.
26. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Hamzsabégi út 51.
27. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Hamzsabégi út 52.
28. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Tornavár u. 22.

A határértékek meghaladása esetén az építési munkákat le kell állítani.

Az épületben tartózkodó emberekre ható rezgésterhelés mérését az MSZ 18163-2:1998. számú szabvány szerint kell elvégezni.

A határértéket meghaladó mérési eredmények esetén a mérésekről készült vizsgálati jegyzőkönyveket be kell nyújtani a Környezetvédelmi Hatóságra.

Benyújtási határidő: a rezgésmérést követő 3 napon belül, a környezetvédelmi engedély ügyiratszámára való hivatkozással.

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

1.11.1. Az állomások peronjainak kialakítását a peron szegélyelem hangelnyelő kőből való kialakításával kell megvalósítani.

1.11.2. A zajkibocsátás csökkentésének érdekében a zajtól védendő ingatlanok irányában jelen határozat 2. „Zaj- és rezgéscsökkentés” című mellékletében részletezett helyeken és módon, az ott megjelölt típusú (függőleges vagy íves) és követelményeknek megfelelő zajárnyékoló falakat kell elhelyezni. A zajárnyékoló falak elhelyezését a szélső vágányhoz legközelebb (egyzetetések alapján 4,3- 11,7 m a szélső vágánytengelytől) kell megvalósítani.

1.11.3. A Danubius megállóhelyen zajvédelmi intézkedésként zajárnyékoló falak alkalmazása szükséges a pálya jobb oldalán, a védendő lakóépületek irányába.

1.11.4. Ahol a behajló fal nem biztosítja a megfelelő védelmet (a 2. „Zaj- és rezgéscsökkentés” melléklet I.3. pontja szerinti ingatlanok megjelölt szintjén), ill. ahol zajárnyékoló fal nem építhető (hidak környezetében), ott passzív akusztikai módszerekkel kell a zajcsökkentést megoldani. Ezen intézkedéseket a zajméréseket követően – ha van túllépés – 6 hónapon belül meg kell valósítani.

1.11.5. A rugalmas sínágyazást mindhárom, illetve mind a négy vágánynál ki kell építeni a tervezési szakasz – jelen határozat 2. „Zaj- és rezgéscsökkentés” című – mellékletében közölt helyszínein és követelmények szerint.

1.11.6. A vasúti hidak esetén szükséges a zajterhelés csökkentése érdekében a híd teljes hosszában mindkét vágányban a terelő sínek közötti rész leburkolása. A tárgyi helyeken szükséges a gumielemelek alkalmazása is.

1.12. A létesítmény forgalomba helyezését írásban be kell jelenteni a Környezetvédelmi Hatóságnak.

1.13. A megfelelő zajvédelemmel ellátott létesítmény megépülését követően a 1.8. pontban rögzített monitoring pontokban a zajvédelmi követelmények teljesülését üzemszerű működés közben végzett zajmérések alapján készült szakvéleményben kell bizonyítani.

A zajméréseket 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] 9. számú mellékletének 1-5. pontjaiban meghatározott mérési módszerrel kell elvégezni, és a 6. pontban foglaltak szerint kell dokumentálni.

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

Benyújtási határidő: a zajmérést követő 30 napon belül, a környezetvédelmi engedély ügyiratszámára való hivatkozással.

1.14. A megfelelő zajvédelemmel ellátott létesítmény megépülését követően az alábbi monitoring pontokban kell rezgésméréseket végezni:

1. vizsgálati pont: Budapest XI. kerület, Hamzsabégyi út 20. szám alatti lakóépület
2. vizsgálati pont: Budapest XI. kerület, Sárbogárdi út 9/b. szám alatti lakóépület
3. vizsgálati pont: Budapest XI. kerület, Hamzsabégyi út 44. szám alatti lakóépület
4. vizsgálati pont: Budapest XI. kerület, Tornavár u. 22. szám alatti lakóépület
5. vizsgálati pont: Budapest XI. kerület, Hamzsabégyi út 8. szám alatti lakóépület
6. vizsgálati pont: Budapest XI. kerület, Dombóvári út 1. szám alatti lakóépület

7. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Hamzsabégyi út 28. szám alatti lakóépület
8. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Bartók Béla út 106. szám alatti lakóépület
9. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Hamzsabégyi út 60. szám alatti lakóépület
10. **vizsgálati pont:** Budapest XI. kerület, Thallóczy Lajos u. 34. sz. alatti lakóépület

A rezgésvédelmi követelmények teljesülését üzemszerű működés közben végzett rezgésmérések alapján kell bizonyítani. Az épületben tartózkodó emberekre ható környezeti rezgésméréseket az MSZ 18163-2:1998. számú szabvány szerint kell elvégezni.

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

Benyújtási határidő: a mérést követő 30 napon belül, a környezetvédelmi engedély ügyiratszámára való hivatkozással.

- 1.15. A vasúti pálya és kapcsolódó létesítményeinek átadása után a vasúti hidak zajemissziójának vizsgálata (mérése) szükséges, mely során meghatározandó a környezetbe, adott frekvencián lesugárzott szerkezeti zaj mértéke. **Ha a mérési eredmények alapján bebizonyosodik a szerkezeti elemek zaj lesugárzása, akkor a hidakra behangolt dübörgésgátló bevonatokat vagy rezgéscsillapító szerkezeteket kell elhelyezni a mérést követő 60 napon belül. A szerkezetek elhelyezését követően ismételt ellenőrző méréseket kell végezni.** A vizsgálatokról készített dokumentációt be kell nyújtani a Környezetvédelmi Hatósághoz.

Benyújtási határidő: A vasúti pálya és kapcsolódó létesítményeinek átadását követő 60. napon belül, lesugárzás esetén az ennek csökkentésére szolgáló műszaki megoldás megvalósítását követő 60 napon belül a környezetvédelmi engedély ügyiratszámára való hivatkozással.

2. Levegővédelmi szempontból:

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

3. Hulladékgazdálkodási szempontból:

- 3.1. A hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény (a továbbiakban: Ht.) 4. §-ában foglaltaknak megfelelően a tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy az a környezetet a lehető legkisebb mértékben érintse, vagy a környezet terhelése és igénybevétele csökkenjen, ne okozzon környezetveszélyeztetést vagy környezetszennyezést, biztosítsa a hulladékképződés megelőzését, a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentését, a hulladék hasznosítását, továbbá környezetkímélő ártalmatlanítását.
- 3.2. **A kivitelezés (felhagyás) során keletkező talajt a további felhasználás előtt vizsgálni kell a Ht. 2. § (4) bekezdésében foglaltak figyelembe vételével.** Az anyagot szennyezettség esetén, illetve abban az esetben, ha azt nem a kitermelés helyén használják fel, azonosító kód

szerint be kell sorolni a *hulladékjegyzékről* szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet [a továbbiakban: 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet] 2. melléklete szerint.

- 3.3. **Az esetleges feltöltésre, illetve visszatöltésre kizárólag hulladéknak nem minősülő tiszta ásványi anyag, illetve a Ht. 9. § (1) bekezdésében foglalt hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó feltételek teljesülését igazoló dokumentummal rendelkező, szennyeződésmentes anyag használható fel. A felhasznált anyag eredetét igazoló dokumentumokat, illetve a hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó feltételek teljesülését igazoló dokumentumokat a Kérelmezőnek meg kell őriznie.**
- 3.4. Az építési munkálatok/kivitelezés, illetve az üzemeltetés (esetleges felhagyás) során keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékokat azonosító kód szerint be kell sorolni a 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet 2. melléklete szerint, és a környezet veszélyeztetését kizáró módon, a további kezelés, hasznosítás elősegítése érdekében szelektíven, a kivitelezés esetén az organizációs területben munkaterületként megjelölt területen belül kell gyűjteni. A hulladékokat további kezelésre csak az adott típusú hulladékra érvényes hulladékkezelési, hulladékgazdálkodási vagy egységes környezethasználati engedéllyel rendelkező szervezetnek lehet átadni. A kezelési engedély meglétéről a hulladék átadását megelőzően a Kérelmezőnek meg kell győződnie. A keletkező hulladékok kezelése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.
- 3.5. A munkálatok végzése során figyelembe kell venni az építési-bontási hulladékok kezelésének feltételeit meghatározó, hatályos jogszabály előírásait.
- 3.6. **A Ht. 82. § (1) bekezdése alapján a munkálatok során keletkezett hulladékok megfelelő kezelését, elszállítását, hasznosítását, illetve ártalmatlanítását igazoló dokumentumokat (veszélyes hulladék esetén az „SZ”-lapokat) be kell nyújtani a Hulladékgazdálkodási Hatóság részére.**
- 3.7. Veszélyes hulladék szállítását és ártalmatlanítását csak erre a hulladékra vonatkozó hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkező szervezet végezheti.
- 3.8. A kivitelezési munkálatok, illetve az üzemeltetés (esetleges felhagyás) során keletkező hulladékok nyilvántartása és az adatszolgáltatás a *hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről* szóló 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet] előírásai szerint végzendő.

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

- 4.1. 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.
- 4.2. A földtani közeg szennyezettségének észlelése esetén a szükséges környezetvédelmi lépéseket haladéktalanul meg kell tenni, amelyeket a Környezetvédelmi Hatóságnak be kell jelenteni, jelen határozat „Egyéb előírások” című részének 7. és 8. pontjában részletezettek szerint.
- 4.3. 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.
- 4.4. A földmunkák során kitermelésre kerülő anyagot vizsgálni kell, és minőségüktől függően engedélyezett lerakó telepre kell elszállítani, vagy más módon, a jogszabályok betartásával lehet felhasználni.

- 4.5. A területfeltöltések esetén a feltöltés talajmechanikai tulajdonságai mellett a feltöltött anyag szennyezettségét is meg kell vizsgálni. Csak olyan anyag helyezhető el, mely a talajt nem károsítja.

5. Természetvédelmi szempontból:

- 5.1. A tervezett beruházás nem veszélyeztetheti vagy károsíthatja a védett természeti értékeket.
- 5.2. A zajárnyékoló fal nagy méretű átlátszó felületeinek madarakra veszélytelenné (üvegfelületnek ütközés, csapdázódás megelőzése) tételét utólagosan felhelyezett fóliákkal [foltok, csíkok (az üvegfalakra függőlegesen vagy átlósan minimum fél cm széles csíkokat kell felragasztani, melyek egymástól maximum 10 centiméteres távolságra lehetnek.), tükröződés és az átláthatóság részbeni megszüntetése] kell megtervezni, a madarak védelme, illetve eltérítése érdekében. A Hamzsabégyi út mellett található park területén a csíkok érdesítve kerüljenek kialakításra, így az esetlegesen előforduló denevérek ütközése is elkerülhető.
- 5.3. A potenciális fészkelőhelyeket (perontető, falfülkék stb.) beülésgátló drót túsorosok kihelyezésével kell lezárni.
- 5.4. A kivitelezést követően a Duna–Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság (2509 Esztergom, Strázsa-hegy; a továbbiakban: Igazgatóság) szakembereivel egyeztetett monitoring tevékenység keretében kell vizsgálni a zajárnyékoló fal tekintetében megvalósított madárvédelmi intézkedések hatékonyságát.
- 5.5. A meglévő zöldfelületi elemeket (élőhelyeket, kiemelten a fásszárú növényállományokat) kímélni kell. Az esetlegesen szükségessé váló anyagnyerő helyek és depóniák MÁV üzemterületen belül történő kijelölését úgy kell végezni, hogy a szomszédos területeken vagy azok környezetében fellelhető zöldfelületek állapotát ne befolyásolhassa kedvezőtlenül. Depónia a Hamzsabégyi úti park területén nem létesíthető. A közvetlen hatásterületen a koros fákat kalodázni kell. A megmaradó, veszélyeztetett fákra favédelmi tervet kell készíteni.
- 5.6. A Budapest XI. kerület Hamzsabégyi úti parkban található (EOV koordináták: X: 236399; Y: 649738) lisztes berkenye kivágásának szükségessége esetén a Természetvédelmi Hatóság engedélyét kell kérni. Az egyed genetikai állományának megóvását az Igazgatósággal egyeztetett módon vegetatív szaporítással kell biztosítani.
- 5.7. A létesítés előtt szükségessé váló fás szárú növény kivágásához, gallyazásához a fás szárú növény helye szerint illetékes jegyző (a továbbiakban: jegyző) engedélyét kell megkérni. A fás szárú növény pótlásának módjáról, mértékéről a jegyző rendelkezik.
- 5.8. A létesítés előtt szükségessé váló fa és cserje kivágást tenyészeti időszakon kívülre (szeptember 1. – március 31.) kell tervezni. A tenyészeti időszakban szükségessé váló növényzetirtást a védett madárfajok védelme érdekében az Igazgatóság szakembereivel a helyszínen egyeztetni kell. Az egyeztetésről jegyzőkönyvet kell készíteni.
- 5.9. A földmunkával érintett területeken az özönfajok visszaszorításáról gondoskodni kell kaszálással, nem csak az új területhatáron belül, hanem az ideiglenesen igénybe vett területeken (pl. anyagdepóniák, megközelítési útvonal) is. A megépített szakaszoknál a rézsűket - a kiporzás csökkentésének és az inváziós fajok terjedésének megakadályozása érdekében - a gyepesítést az időjárási körülmények függvényében 2 héten belül el kell végezni. A rézsűk gyepesítésére a leggyorsabb talajkötést biztosító fűfajkeveréket kell alkalmazni.

6. Budapest Főváros Kormányhivatala Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Örökségvédelmi Osztály (a továbbiakban: BFKH Örökségvédelmi Osztály) BP/2604/02288-2/2022. számú szakvéleménye alapján kulturális örökségvédelmi szempontból:

- 6.1. „A tervezett, földmunkával járó beruházás a kulturális örökség védelméről szóló törvény szerint **nagyberuházásnak minősül, a tárgyi ingatlanra vonatkozóan előzetes régészeti dokumentációt kell készíteni, és azt a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére vagy a földterület megszerzésére irányuló azon első hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amelyben Budapest Főváros Kormányhivatala Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztálya, Örökségvédelmi Osztálya (továbbiakban: BFKH Örökségvédelmi Osztály) eljár vagy szakhatóságként, vagy a szakkérdés vizsgálatával közreműködik. Az előzetes régészeti dokumentációt a beruházóval kötött írásbeli szerződés alapján a Magyar Nemzeti Múzeum – Nemzeti Régészeti Intézet készíti el. Az abban foglaltakat örökségvédelmi szempontból be kell tartani.**
- 6.2. **Régészeti lelőhelyen, a tervezett beruházással összefüggő olyan tevékenységek, amelyekhez 30 cm mélységet meghaladó földmunka, tereprendezés, depó, feltöltés, töltés létesítése szükséges, és amelyek más hatóság - örökségvédelmi szakhatóság hozzájárulásával vagy szakkérdés vizsgálata alapján kiadott - engedélyéhez nem kötöttek, kizárólag BFKH Örökségvédelmi Osztály engedélye alapján végezhetők.**
- 6.3. *Felhívom a figyelmet arra, hogy örökségvédelmi bírsággal (a továbbiakban: bírság) kell sújtani azt a természetes vagy jogi személyt és jogi személyiséggel nem rendelkező szervezetet, aki (amely)*
- *a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvényben vagy más jogszabályban engedélyhez kötött tevékenységet a védetté nyilvánított vagy e törvény erejénél fogva védelem alatt álló kulturális örökségi elemen engedély nélkül vagy attól eltérő módon végzi,*
 - *a védetté nyilvánított vagy e törvény erejénél fogva védelem alatt álló kulturális örökség elemeit jogellenesen megsemmisíti vagy megrongálja, valamint,*
 - *a védett kulturális örökségi elemet kötelezettségének elmulasztásával veszélyezteti,*
 - *régészeti feltárást feltárási jogosultság nélkül vagy műemléki területen szakértői tevékenységet szakértői jogosultság nélkül végez,*
 - *nyilvántartott régészeti lelőhelyen a hatóság engedélye vagy nyilatkozata nélkül beruházást valósít meg.*

Bírsággal sújtható az, aki a jogszabály által előírt bejelentési kötelezettségének nem tesz eleget.

III.

SZAKHATÓSÁGI ÁLLÁSFOGLALÁSOK

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály (a továbbiakban: FKI-KHO) 35100/12884-1/2022.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. A tevékenységek során be kell tartani a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet] előírásait, és fokozott figyelmet kell fordítani arra, hogy a felszíni és a felszín alatti víz ne szennyeződjön.
4. A kockázatos anyagokkal kapcsolatban be kell tartani a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásait.
5. A tevékenységeket a környezet szennyezését és károsítását kizáró módon úgy kell végezni, hogy a talaj, valamint a felszín alatti víz ne szennyeződjön, a felszín alatti víz, földtani közeg állapotában a tevékenység ne okozzon a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről szóló 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet [a továbbiakban: 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet] mellékleteiben megállapított (B) szennyezettségi határértékeket meghaladó minőség romlást.
6. A 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 8. § értelmében tevékenység csak:
 - környezetvédelmi megelőző intézkedésekkel végezhető a külön jogszabály szerinti legjobb elérhető technika, illetve a leghatékonyabb megoldás alkalmazásával;
 - ellenőrzött körülmények között történhet,
 - úgy végezhető, hogy hosszú távon se veszélyeztesse a felszín alatti vizek jó állapotát, a környezeti célkitűzések teljesülését.
7. A tevékenységek során be kell tartani a felszíni víz vízszennyezettségi határértékeiről és azok alkalmazásának szabályairól szóló 10/2010. (VIII. 18.) VM rendeletben [a továbbiakban: 10/2010. (VIII. 18.) VM rendelet] előírt határértékeket.
8. A tevékenység során be kell tartani a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet] előírásait.
9. Az építési munkák során felhasznált talaj, illetve töltőanyag talajmechanikai tulajdonságai mellett azok szennyezettségét is meg kell vizsgálni. Csak olyan anyagok használhatók fel, melyek a földtani közeget, a felszín alatti vizeket nem károsítják.
10. A munkaterületen esetlegesen elfolyó szennyezőanyagot haladéktalanul fel kell itatni, összegyűjteni és veszélyes hulladékként, arra alkalmas gyűjtőedényben gyűjteni az elszállításig.
11. A munkaterületen keletkező kommunális szennyvizek ártalommentes gyűjtéséről, elszállításáról és elhelyezéséről a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően gondoskodni kell. Szennyvíz szikkasztása nem végezhető.
12. A munkaterületen üzemanyag nem tárolható.
13. A tevékenységek során csak kifogástalan műszaki állapotú, karbantartott gépek használhatók. A területen a járművek, gépek üzemanyaggal való töltése, javítása, karbantartása, valamint tisztítása nem végezhető.
14. Bármilyen közműhálózatot érintő tevékenység csak a közműhálózat üzemeltetőjének hozzájárulása alapján végezhető.
15. A területről elfolyó szennyeződhető csapadékvizek csak tisztítást követően vezethetők el.
16. A csapadékvíz-elvezetés megoldása csak a helyi településrendezési eszközökkel összhangban történhet.

17. A megvalósítás, illetve a használat során esetlegesen bekövetkező havária esemény esetén, a kárelhárítást a környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet és a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, valamint havária terv előírásait követve kell elvégezni. A havária eseményt telefonon azonnal, írásban legkésőbb a következő napon be kell jelenteni a vízügyi hatóságnak, melyben ismertetni kell az esemény okát, a megtett intézkedéseket és azok eredményességét.
18. A tervezett beavatkozások megvalósítása során 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 figyelembe venni.
19. A csapadékvíz-elvezető rendszerbe vezetett vizek minőségének meg kell felelni a vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól szóló 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet] 2. sz. melléklete szerinti „2. Egyéb védett területek befogadói” esetén érvényes területi határértékeknek.
20. A tervezett létesítmények kivitelezése során a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendeletben [a továbbiakban: 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet] és a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó műszaki szabályokról szóló 30/2008. (XII. 31.) KvVM rendeletben foglaltakat figyelembe kell venni.
21. Bármilyen, a felszíni-, felszín alatti vizeket, valamint a földtani közeget érintő rendkívüli eseményt jelenteni kell Kérelmező hatóságnak és az FKI-KHO-nak. A földtani közeget vagy felszín alatti vizet érintő szennyezés észlelése esetén, annak megszüntetéséről a terület tulajdonosának, illetve a szennyezés okozójának a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet alapján kell intézkednie.
22. A vízjogi engedély köteles létesítmények/műtárgyak kivitelezése csak hatályos vízjogi létesítési engedély, bontása csak hatályos vízjogi megszüntetési engedély birtokában történhet. A vízügyi hatóság részére benyújtandó engedélykérelemhez csatolni kell a vízjogi engedélyezési eljáráshoz szükséges dokumentáció tartalmáról szóló 41/2017. (XII. 29.) BM rendelet [a továbbiakban: 41/2017. (XII. 29.) BM rendelet], valamint a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 72/1996. (V. 22.) rendelet] szerinti mellékleteket.

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

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35100/14960-1/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalásában tárgyi tevékenység végzéséhez az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitétség szempontjából kikötések nélkül hozzájárult.

A Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatósága Bányászati és Gázipari Főosztály Budapesti Bányafelügyeleti Osztály (a továbbiakban: Bányafelügyeleti Osztály) SZTFH-BANYASZ/10108-3/2022. számú végzésében a tevékenység végzésének a földtani környezetre való hatásának vizsgálata az ásványi nyersanyag és a földtani közeg védelme szempontjára vonatkozó szakhatósági eljárását megszüntette.

IV. EGYÉB ELŐÍRÁSOK

1. **A környezetvédelmi engedély a véglegessé válást követően 2047. november 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 Kérelmező 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 Kérelmezőnek **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 Kérelmezőnek, 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 Kérelmező 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 Kérelmezőt 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 Kérelmezőt kettőszázezer forinttól ötszázezer forintig terjedő bírság megfizetésére, az engedélyben rögzített feltételek betartására, valamint legfeljebb hat hónapos határidővel intézkedési terv készítésére.

3. Fenti előírások határidőre történő önkéntes teljesítésének elmaradása esetén az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 132. § - 134. §-ban foglaltak alkalmazásának van helye.

*

Egyidejűleg megállapítom, hogy tárgyi új (megismételt) eljárásban igazgatási szolgáltatási díj fizetési kötelezettség nem áll fenn, az már az előző eljárásban megfizetésre került.

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 címzett keresetlevél benyújtásával. A perben a jogi képviselet 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 9. §-ában meghatározottak elektronikus úton nyújthatják be a keresetlevelet. **A jogi képviselővel eljáró ügyfél csak elektronikus úton nyújthatja be a keresetlevelet.**

Elektronikus úton a keresetet csak az IKR rendszeren keresztül lehet benyújtani, amely az alábbi 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

A Kérelmező 2022. augusztus 1. napján, a Kelenföld és Ferencváros állomások közötti kötött pályás kapcsolatok fejlesztése érdekében háromvágányú kapcsolat és új elővárosi megállók kialakítására vonatkozó kérelmet és Dokumentációt nyújtott be a Környezetvédelmi Hatósághoz.

Tárgyi beruházás a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. mellékletének 36. pontja – „*Vasúti pálya országos törzshálózat részeként (...)*” – alapján környezeti hatásvizsgálat köteles.

A Kérelmező a tárgyi beruházás megvalósítására PE-06/KTF/00052-39/2020. számon környezetvédelmi engedélyt kapott, mely határozatot kereset benyújtását követően a Fővárosi Törvényszék 110.K.703.194/2020/79. számú ítéletével (a továbbiakban: Ítélet) megsemmisítette és a Környezetvédelmi Hatóságot új eljárásra kötelezte.

A fentiek alapján a Környezetvédelmi Hatóság a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerinti új környezeti hatásvizsgálati eljárást 2022. augusztus 2. napján megindította.

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

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

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

Fentiekre való tekintettel, a Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/19545-14/2022. számon értesítette a beruházással érintett Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros és Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzatait az eljárás megindításáról.

A Környezetvédelmi Hatósághoz a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdésében megjelölt időponton belül Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzata részéről az alábbi XXII-557-6/2022. számú nyilatkozat érkezett.

„Hivatkozva a tárgyban megjelölt eljárásra, Budapest Főváros XI. Kerület Újbuda Önkormányzata környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 314/2005. Korm. r.) 1. § (6b) bekezdésében rögzített nyilatkozattételi jogával élve, a környezeti hatástanulmányban (a továbbiakban: KHT) foglaltakra vonatkozó véleményünket, észrevételeinket az alábbiakban adom meg.

Álláspontunk szerint az alternatívák vizsgálata, különösen a teherforgalmi elkerülő VO útvonal tekintetében nem felel meg a Fővárosi Törvényszék 110.K.703.194/2020/79. számú ítéletében (a továbbiakban: ítélet) foglaltaknak, a dokumentáció ezt tárgyaló része elnagyolt és műszakilag nem alapos. A leírtakkal ellentétben a nyomvonalsáv mára ismert (korábbi miniszteri bejelentés alapján), konkrétan ezt kellett volna vizsgálni akár a több lépcsőben történő, ütemezett kiépítés lehetőségével és az ideiglenes megoldásokat is szem előtt tartva. A mellékelt helyszínrajzok között ennek az alternatívának semmilyen bemutatása nem szerepel. A változatelemzés során a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiára támaszkodik az anyag készítője, amely átfogó stratégiai dokumentumként jellegében eltérő. A konkrét projekttel kapcsolatos hatósági eljárásban nem elégséges csak egyes következtetések kijelentésszerű ismertetése. Tartalmilag irányadóak a 314/2005 Kormr. r. 6. melléklet 1.c), 2. és 3.c)a) pontjai. Kerületünk lakosságát különösen érzékenyen érintik a következő, az anyagban is leírt tények: „Teherforgalmi előrejelzés: A távlati előrejelzések szerint az EU 27 országában 2008-2025 között a vasúti teherszállítás teljesítménye több mint 20%-kal növekszik.

Az előrelátást a Déli összekötő vasúti hídra szűkítve elmondható, hogy konzervatív becsléssel élve a híd forgalma a 2016-os szintről (36 ezer vonat/év, mintegy 18 millió árutonna/év szállítási teljesítménnyel) 2022-re 18%-kal, 2032-re 40%-kal (51 ezer vonat/év, 25 millió árutonna/év) fog növekedni. " A KHT által ismertett 51.000 tehervonat/év 2032-es előrelátás olyan mértékű forgalmat ró a kerületünkre, melynek középtávon sem szabadna megjelennie itt. Ezért sokkal részletesebben kellene a beruházónak a VO alternatívát vizsgálnia és valós alternatívaként bemutatva akár a TEN-T hálózat szétválasztással: személyforgalom és budapesti célirányú forgalom déli körvasúton, a jelentős teherforgalom VO vonalon. Az anyagban erre vonatkozó érdemi forgalmi számítások, műszaki elemzések nincsenek. A konkrét alternatíva vizsgálat elmaradását mind Újbuda önkormányzatának, mind a Fővárosi Önkormányzat határozatainak (mellékletek) függvényében sérelmezzük. A szöveg szerint a Budapest irányú célforgalom - amellett, hogy az ország teherforgalmának 60%-a itt halad el - 15-20 %-os arányú. Amennyiben feltételezzük, hogy a nem Budapest irányú forgalmat a VO bonyolítja, megkérdőjelezhető, hogy a VO a teherforgalmat csak 20-30 %-kal csökkentené, ahogy az a KHT 20. oldalán szerepel. A szöveg szerint „A megépítendő VO vonalra történő átstrukturálódás volumenére vonatkozó becslések kidolgozása most van folyamatban, pontosabb értékek még nem ismertek,“ Amennyiben ez így van, akkor nem tekinthető befejezettnek az alternatívavizsgálat, és a következtetés ismertetése („a VO nem alternatívája a Déli körvasúti fejlesztésnek, hanem azt kiegészíti“) különösen korai. A változatelemzésben olvasható: „Abban az esetben, ha marad a jelenlegi kétvágányos kialakítás, akkor a BAVS által tervezett személyforgalmi menetrendet nem lehet a teherforgalom jelentős zavarása nélkül bevezetni.“ Az agglomerációs személyforgalomban akkor várható jelentős javulás az agglomeráció esetében, ha jelentős számú 13+R fejlesztés valósul meg az érintett szakaszon, amelyet jelenleg nem látunk garantálni. A fentebb leírtak konklúziójaként - a VO érdemi vizsgálatának hiányában a teherforgalomra vonatkozó átjárhatóság tekintetében - nem látjuk alátámasztottnak az idézett állítást sem.

A környezeti hatástanulmány több helyen hivatkozik az ún. környezetrendezés projektre, és azt tényként kezeli. Az 5.6.4 fejezetben részletesen be is mutatja a beruházó által elképzelt megoldásokat. „A 2020. január 27.-én kiadott PE-06/KTF/00052-39/2020. ügyiratszámú környezetvédelmi engedély óta eltelt időben a XI., Kerület önkormányzat - Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. - Budapesti Fejlesztési Központ Zrt, (jelenleg Nemzeti Közlekedési Központ Zrt.) között háromoldalú megállapodás született, amelynek alapján a Déli körvasút fejlesztéséhez kapcsolódóan a budai oldalon a környezetrendezés részletesebb tervezése a lakosság bevonása mellett történt meg,“ Ez a megállapítás csak részben igaz, a tervezési folyamat kezdetén sor került közösségi tervezési alkalmakra, azonban a lakossági szempontok tervekbe való beépülését, szempontrendszerét illetően nem került sor érdemi visszacsatolásra, tervbemutatóra csak a munkaközi tervekkel kapcsolatban került sor. Az Önkormányzattal kötött megállapodás kimondja, hogy „A Felek rögzítik, hogy az Önkormányzat jogosult a Déli Körvasút környezetrendezés terveit véleményezni. Önkormányzat véleményét a NIF és a BFK megvizsgálja és a tervezési műszaki tartalom keretein belül - szükség esetén egy megismételt egyeztetést követően - figyelembe veszi. A Déli Körvasút környezetrendezése során az Önkormányzat tulajdonában, kezelésében lévő ingatlanokon megvalósítani tervezett műszaki tartalom az Önkormányzat tulajdonosi, illetve kezelői jóváhagyása nélkül nem véglegesíthető.“ A véglegesítéshez szükséges jóváhagyásra a műszaki tartalomra teljes körű konszenzus hiányában nem került sor, így az anyag 5.6.4 fejezetében és 5. mellékletében részlegesen bemutatott környezetrendezés műszaki tartalma nem tükrözi az Önkormányzat és az itt élők akaratát. Mindezeket túl a budai oldali környezetrendezés fejezetben leírtak megvalósítására semmilyen biztosíték nincs, a műszaki tartalom úgy került véglegesítésre, hogy az Önkormányzat véleményét nem vették figyelembe az anyagban említett háromoldalú megállapodás ellenére.

A Beruházó eddigiek során nem a vasútfejlesztési projekt részeként vázolta az elképzeléseit, a környezetrendezés megvalósítására sem forrással, sem elrendeléssel nem rendelkezik. Jogszabályi háttere bizonytalan, nem jogszabályban nevesített kiemelt kormányzati beruházás, számos eleme az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 34512012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) és (1a) bekezdésében leírt körön kívül esik. Mindezek eredményeképpen a környezetrendezés megvalósítása - függetlenül az anyagban bemutatottaktól - nem biztosított.

A környezetrendezés tekintetében nem látjuk biztosítottak a vasútfejlesztési projekttel való kellő összehangolást sem. Amellett, hogy a környezeti hatástanulmány a kumulatív hatások vizsgálata körében - amelyek hiányosságaira lentebb világítunk rá - semmilyen formában nem részletezi, nem tér ki a szükségszerűen komplexen kezelendő organizációra sem, továbbá a tervezett vasúti megállóhely rendeltetészerű használatához szükséges K+R és egyéb parkolóhelyek hiánya is problémaként jelentkezik mind a vasútfejlesztési, mind a környezetrendezési projekt általunk ismert tartalma esetében. Kiemelendő, hogy a környezetrendezés projekt jelentős része (útépítések, közművek, vízelvezetés) csak a környezetvédelmi engedély tárgyát képező projekttel egy időben valósítható meg, attól műszakilag elválaszthatatlan. A két projekt összehangolásának tárgykörébe tartozik, hogy a környezetrendezési projekt KHT-ban bemutatott tartalmának megvalósításához a vasútfejlesztési projekt tervezett terület igénybevétele és a meglévő vasúti telekhatár módosítása szükséges.

Véleményünk szerint a Ferencváros-Kelenföld és Kelenföld - Törökbálint szűk keresztmetszetek megszüntetésére irányuló projektek, illetve vasúti összekötő Duna híd fejlesztése hálózati és forgalmi szempontból, így környezeti hatás szempontjából sem választhatóak el egymástól. Egy környezeti hatástanulmányban kellett volna bemutatni és egy környezetvédelmi engedély kérelmet kellene a beruházónak kérnie. A hálózati szempontok és az anyagban bemutatott indokrendszer is ezt támasztja alá, hibásnak tartjuk a „projektszelektelést”.

További hiányossága a benyújtott környezeti hatástanulmánynak, hogy a kapcsolódó projektek kumulatív hatásai részeknél, egyik vizsgálati szempontonál sem veszi figyelembe a Beruházó által korábban lenyilatkozott csatlakozó és a kerületben egy időben és részben a hatásterületen megvalósuló projekteket. Korábbiakban a Budapest Fejlesztési Központ (jelenleg Nemzeti Közlekedési Központ) tájékoztatta Önkormányzatunkat, hogy „a Kormány a 76/2021. (II. 19.) Korm. rendelet útján „a Déli összekötő vasúti Duna-híd korszerűsítése és a Kelenföld- Keleti vasúti vonalszakasz fejlesztése beruházás” tárgyú projekt kiemelten közérdekűvé nyilvánításáról döntött. A 345/2012. (XII. 6.) Korm.rendelet az Új Duna-híd és a hozzá kapcsolódó közlekedési hálózat megvalósítását, a Budai fonódó villamoshálózat II. üteme - Műgyetem rakparti villamos vonal fejlesztését, a Dél-budai Centrumkórház (DBC) megközelíthetőségének fejlesztését, az 1. számú vasútvonal, a Kelenföld-Budaörs {Törökbálint} szakasz fejlesztését, valamint a Kelenföldi pályaudvar átszállási csomópont fejlesztését minősíti, sorolja nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé. A hivatkozott projektek előkészítését a NIF és a BFK (jelenleg NKK) konzorciumi keretek között végzi, a vonatkozó kijelölő jogszabályok alapján, míg a kivitelezési feladatok során beruházóként, a NIF jár el. A projektek előkészítése és megvalósítása során természetesen számunkra is kiemelt szempont, hogy a kerületünk lakossága a lehető legkevesebb terhet viselje az építési időszak alatt, ezért jelentős figyelmet fordítunk a projektek térbeli és időbeli összehangolására és organizációjára.” A felsorolt projektek és a már fentebb leírt környezetrendezés projekt nagyjából egy időben és kerületünk egy jól behatárolható szűk területére koncentrálnak, így nem elfogadható, hogy a kumulatív hatásokat egyik területen (levegőtisztaság, élővilág, tájvédelem, épített környezet, zajvédelem, rezgésvédelem, építés alatti organizáció) sem vizsgálja érdemben a KHT, pusztán a beruházások egy fentieknél jóval szűkebb köre tekintetében egy ismétlődő szövegrészben a

megalapozó információk és vizsgálatok ismertetése nélkül kijelenti, hogy nem várható többlet terhelő hatás.

Az élővilágra gyakorolt hatások vizsgálata közül hiányzik hőhatás/hőszigetelés vizsgálata, az anyag meg sem említi a jelentős magasságú betontámfalakhoz kapcsolódóan. Figyelembe véve az éghajlatváltozást, az ott élők életminőségét, a tervezett élővilágot (Hamzsabégyi Park), a 314/2005. Korm. r. 6. mellékletének 3.d) pontját és különösen annak d) alpontját - miszerint be kell mutatni, hogy a tervezett tevékenység hogyan hat a feltételezhető hatásterület éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodási képességére - megállapítható, hogy a beruházó az anyagban nem tett eleget ennek a vizsgálatnak. A MÁV a támfal eltakarását nem engedélyezi, így - amellet, hogy városépítészeti szempontból is torzó készülné - a takarás hiányában a környezeti (hő) hatás is kevésbé mérséklődik. Mindez, kiegészülve a vízvezetés lentebb leírt problémakörével, kérdéssé teszi a meglévő, megmaradó és a környezetrendezés keretében telepítendő növényállomány fenntarthatóságával kapcsolatban is kérdéseket vet fel.

A talaj és felszín alatti víz vizsgálatoknál a tanulmány nem foglalkozik a csapadékvizek és a vasúti vizek elvezetésnek megoldásával két összefüggésben sem: a tervezett nagy méretű íves zajvédő falról lejövő jelentős csapadékvíz elvezetése, valamint mindezek természetes és épített környezetre gyakorolt hatása.

A tanulmány építési szervezetre vonatkozó munkarésze elnagyolt és szintén nem felel meg a Fővárosi Törvényszék ítéletében foglaltaknak. Az 5.1.4 fejezet nem tér ki a depóniákra és a szerelőterekre, pedig azok jelentős hatást gyakorolnak az építés során. A 110. oldalon bemutatott feltételezett együtemű kapacitással a létesítmény nem készülné el, így a kiindulási adatok, melyekből a számításokat levezették fiktívek, nem felelnek egy valós kivitelezési gépigénynek, A 127. oldalon olvasható „A vasúti fejlesztés egy ideiglenes, átmeneti ideig tartó tevékenység, ahol az építés hatásai:” - az építés ideje a beruházó elmondása szerint 5-7 év, ennek megfelelő mélységben és tartalommal kellene az organizáció kidolgozottságát bemutatni az anyagban az itt élők érdekében. Fontosnak látjuk a Fővárosi Törvényszék ítéletének [169-170] bekezdésében leírtakat is, különösen: „az építési, kivitelezési tevékenységhez kapcsolódó szállítási útvonalakat és kiemelt deponálási helyeket a Dokumentáció részeként olyan részletezettséggel rögzítenie kellett volna, hogy azok az arra hatáskörrel és illetékességgel rendelkező közigazgatási szerv által engedélyeztetésre alkalmassá váljanak.”

A zajvédelem munkarésznél az anyag leírja: „ennek folyamata a helyszíni méréssel kezdődik. Az adott nyílászáró felméréséhez a hozzá tartozó lakószobába jutás elengedhetetlen,” Ezen adatok felhasználása a projekt előrehaladott állapotára (kivitelezővel rendelkezik, kiviteli tervekészítés folyamatban van), a környezetvédelmi engedéllyel kapcsolatos bírósági eljárásra és az új hatástanulmány készítés időigényére is tekintettel, elvárható lett volna, a tanulmányban már ezeknek az adatoknak is szerepelnie kellene. Ezek nélkül felelősen dönteni a passzív zajvédelemről nem lehet, A zajvédelem témakörében felhívjuk a figyelmet a környezetrendezés keretében tervezett gyalogos és kerékpáros áttörések hatásának figyelembevételére is.

A fakivágási mérleg munkarésznél nem esik szó egy kialakult adottságról, melyet a helyben élők tényként kezelnek; a MÁV területén lévő fák kérdésköréről. A KHT 154. oldalán tartós változásként említett a „zöldfelület kismértékű csökkenése”. A rézsűk területe, melyek helyén a harmadik és negyedik vágányt tervezik, jelenleg gyakorlati szempontból zöldfelületek, amelyek megszűnése nem tekinthető kismértékű csökkenésnek. A tényleges környezeti hatáshoz hozzátartozik a vasúti területeken található zöldfelület és növényállomány megszűnése is, amely a mérséklő és ellensúlyozásra szolgáló intézkedések meghatározásakor sem hagyható figyelmen kívül. Mindezek mellett álláspontunk szerint az organizáció és a környezetrendezés bizonytalanságai mellett, az ezekkel való összefüggésre tekintettel a fakivágási munkarész nem tekinthető véglegesnek.

A 43. oldalon szereplő kijelentéssel kapcsolatban, mely szerint a településrendezési eszközzel való összhang megvalósult, megjegyzendő, hogy csak a korábban tervezett kisajátítási határok kerültek átvezetésre szabályozási vonalként több más, nem a DKV-hoz kapcsolódó módosítással együtt. Az érintett településrendezési eszközök teljes körű vizsgálatára a beruházó részéről nem került sor, telepítési tanulmányterv nem készült. A kiegészítő környezetrendezés kapcsán szintén a településrendezési eszközök módosítása lesz szükséges, a két projekt (déli körvasút, környezetrendezés) e tekintetben is csak komplexen kezelhető. A 44. oldalon leírtak kapcsán tájékoztatjuk a Tisztelt Hatóságot, hogy a Hamzsabégi park területe a kerületi építési szabályzat módosításával a jövőben a Fővárosi Rendezési Szabályzattal és Budapest főváros településszerkezeti tervével összhangban a jelenlegi Köu-X1-2 övezet helyett közparki besorolást kap. Fel szeretném hívni a Tisztelt Hatóság figyelmét a projektre vonatkozó környezetvédelmi engedély hiánya miatt nem végrehajtható építési engedélyben is rögzítettekre, miszerint: „alaposan vizsgálja meg annak a lehetőségét is újra, hogy a többlet forgalom érdekében korábban tervezett VO projektet hogyan tudja megvalósítani, és áthelyezni a többlet síneket a városon kívülre! Abban az esetben, ha a jelenleg tervezett kiemelt kormányzati fejlesztés valósul meg, önkormányzatunk mindent elkövet a lakosság lehető legnagyobb mértékű kártalanításáért. A kivágott fák pótlására csemeték helyett nagyobb átmérőjű fákat kérünk, a munkálatok elindítása előtt az érintett lakások nyílászorójának cseréjét kérjük, a legmodernebb zajvédő létesítményekhez ragaszkodunk, és ahhoz is, hogy az érintett szakaszról tiltsák ki az elavult, zajos fékberendezésekkel felszerelt vasúti teherkocsikat. Mindemellett olyan teljes körű állapotfelmérést kérünk az érintett terület épületeire, amely valóban minden egyes lakóház és nem lakás célú ingatlant felölel. A megvalósulás után pedig környezet és zaj monitoring rendszert kívánunk bevezetni, az esetleges későbbi korrekciók miatt. Arra külön felszólítjuk a kormányt, hogy bármilyen beruházást folytat a XI. kerületben, azt természetrombolás nélkül, az önkormányzattal egyeztetve és a legmodernebb technológiai megoldásokkal tegye! Elvárjuk, hogy az állami Beruházó velünk szakmailag együttműködve és kommunikálva találja meg a legjobb megoldást a jelen helyzetre.” Értelmezésünk szerint az építési engedélyben leírtakat is hangsúlyosabban kellene a jelenlegi hatástanulmányban bemutatni, ideértve a fentiekben már leírt fakivágás, zajvédelem, alternatíva vizsgálat, organizáció, alkalmazott technológia, stb. témakörében.

A tárgyban tartandó közmeghallgatás kapcsán fontosnak tartom, hogy egy nem zöldmezős, Újbuda közepén történő és a kerületünk mindennapjait az építési időszakban 5-7 évig érintő beruházás esetében, majd az azt követő üzemeltetés során lévő forgalom, zaj- és rezgés hatások miatt az érintett lakosság a lehetőség szerint a legnagyobb létszámban tudjon jelen lenni az eseményen.

Ennek érdekében kérem, hogy a korábban írásban is jelzetteknek megfelelően a 2022. október 6-ai 10.00 órától délutáni időpontra (17.00 óra) változtatni szíveskedjenek.

A fent leírtak alapján környezeti hatásvizsgálat hiányos, nem teljes körű és nem tesz eleget a Fővárosi Törvényszék 110.K.703.194/2020/79 ítéletének, így álláspontunk szerint környezetvédelmi engedély megalapozására, a kérelem pozitív elbírálására a nagy volumenű permanens változást eredményező beruházással kapcsolatban nem alkalmas. (...)

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

A Környezetvédelmi Hatóság a közleményben a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (6) bekezdése szerint tájékoztatást adott a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdése szerinti közmeghallgatás helyéről és idejéről is.

Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzat jegyzője XI/1204-3/2022. számú, Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzat jegyzője pedig XXII-557-4/2022. számú levelében tájékoztatta a Környezetvédelmi Hatóságot arról, hogy az eljárás megindításáról és a közmeghallgatásról szóló hirdetések kifüggesztése megtörtént, illetve a közhírré tétel időpontjáról, helyéről, valamint a vonatkozó iratokba való betekintési lehetőség módjáról.

A Környezetvédelmi Hatósághoz a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (8) bekezdésében megjelölt időponton belül az érintett lakosok részéről számos észrevétel érkezett. Az észrevételek tartalma nagyon hasonló és elsősorban a tervezett beruházás elleni tiltakozást jelenti. Az észrevételek ezen túl a Dokumentációval kapcsolatos megállapításokat, ellentmondásokat, valamint javaslatokat tartalmaznak, elsősorban a V0 projekt, mint alternatíva vizsgálatát és megvalósítását szorgalmazták, továbbá a zaj- és rezgésvédelmi hatások növekedését, valamint az ezzel összefüggő egészségvédelmi terhelő hatás növekedését, az ingatlanjaik értékcsökkenését, táj- és természetvédelmi szempontból a létesítmény területfoglalása miatti növényzeti felület csökkenését, tájba illesztését kifogásolták. Hiányolták az organizációs tervek részleteit is. Felvetéseik továbbá a Környezetvédelmi Hatóság hatáskörét nem érintő véleményeket is tartalmaznak.

A Környezetvédelmi Hatóság ezért az érdemi észrevételeket, köztük Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzata részéről érkezett XXII-557-6/2022. számú ügyféli nyilatkozatot PE-06/KTF/19545-65/2022., PE-06/KTF/19545-85/2022. és PE-06/KTF/19545-90/2022. számú végzéseiben válasz kialakítása érdekében megküldte a Kérelmezőnek, aki a megadott határidőn belül a felszólításnak eleget tett. A Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy a PE-06/KTF/19545-90/2022. számú végzésben kért kiegészítést a Kérelmező már a PE-06/KTF/19545-65/2022. számú felhívásra teljesítette.

A Kérelmező a fenti végzésekhez csatolt észrevételekkel kapcsolatban a beadványaiban az alábbiakat adta elő.

„(...) A Miniszterelnökség és az Innovációs és Technológiai Minisztérium (jogutód: Technológiai és Ipari Minisztérium) 2022. április 28-án kelt, BFAF/43/1/2022 iktatószámú levelében elrendelte a NIF Zrt. számára a Ferencváros-Kelenföld vasútvonal kapacitásbővítésének építési munkái című projektszakasz (Déli Körvasút II. ütem) megismételt környezetvédelmi engedélyezési eljárásával kapcsolatos feladatok elvégzését.

A Bíróság a 110.K.703.194/2020/79. ügyiratszámú ítéletében (a továbbiakban: ítélet) tételesen kifejtette azokat a szempontokat, követelményeket, amelyeket a megismételt eljárás során figyelembe kell venni, valamint megjelölte azokat az ellentmondásokat, amelyeket a kérelmi dokumentáció részleges átdolgozásával fel kell oldani. A Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/19545-2/2022. számú felhívásában a NIF Zrt.-t felhívta, hogy az új eljárás során a tárgyi tevékenységre vonatkozó környezeti hatástanulmányt az ítélet 153-241. bekezdéseiben foglaltakra tekintettel dolgozza át. NIF Zrt., mint Kérelmező az ítéletben foglaltakat teljes mértékben figyelembe vette és ennek megfelelően nyújtotta be az átdolgozott környezeti hatástanulmányt.

Társaságunk 2016. március 4-én a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumtól (jogutód: Technológiai és Ipari Minisztérium) KIF/7076/2016-NFM iktatószámmal elrendelést kapott a budapesti elővárosi vasúti közlekedés fejlesztésének tervezési előkészítésére.

Az elrendelő szerint Társaságunk feladata az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése érdekében háromvágányú kapcsolat tervezése Kelenföld és Ferencváros állomások között, valamint új elővárosi megállók kialakítása és a budapesti Déli összekötő vasúti Duna-híd átépítésének tervezése volt.

A projekt előkészítésével kapcsolatos feladatok ekkor megkezdődtek. 2020. április 30-án az Innovációs és Technológiai Minisztérium (jogutód: Technológiai és Ipari Minisztérium) BFAF/26/3/2020 iktatószámú levelében, már a Déli Körvasút projekt előrehaladott fázisában elrendelte a projekt városi környezetbe illesztéshez szükséges tájépítészeti, útépitési és forgalomtechnikai feladatok kiviteli és az érintett szakágak esetében szükséges engedélyezési tervezését. Mivel eddig az időpontig már mintegy öt éve tartott a vasúti ágazati program részeként a projekt előkészítése - lépésről lépésre fejlesztve a műszaki tartalmat és a tervek részletességét -, valamint a környezeti hatástanulmány és a környezetvédelmi engedély is rendelkezésre állt, ezen okokból kifolyólag a két projekt együttes kezelése nem volt lehetséges. A Kelenföld és Ferencváros vasútvonal kapacitásbővítéséhez kapcsolódó környezetrendezési tervezési feladatok jelenleg is zajlanak. 2021 nyarán és őszén öt közösségi tervezési alkalom zajlott le a lakosság konstruktív részvételével, a Tervező, a NIF Zrt., a Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt. (jogutód: NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt.) és a XI. kerületi önkormányzat közreműködésével. 2022. február 18-án kelt XVIII/100-1/2022. iktatószámú levelében Újbuda Önkormányzata kérte a környezetrendezési tervezés azonnali felfüggesztését, a megbeszéléseken a továbbiakban az Önkormányzat részéről az illetékesek nem vettek részt. Ennek ellenére az Önkormányzat számára a továbbiakban is megküldésre kerülnek a megfelelő készültségi szinten levő tervek a jogszabályban előírt tulajdonosi jóváhagyásra. Annak megtételére, hogy a környezetrendezési tervezés keretében megtervezett kiegészítő műszaki tartalom megvalósulását a jelen környezetvédelmi engedélyezési eljárás tárgyául szolgáló műszaki tartalom megvalósításának környezetvédelmi engedélyében szükséges-e feltételül megszabni, a bírósági ítélet [235] pontja alapján a tisztelt Környezetvédelmi Hatóság feladata.

A PE-06/KTF/19545-65/2022. számú végzés mellékleteként megküldött lakossági és civil szervezeti észrevételekre az alábbi észrevételeket tesszük. Azon felvetések megválaszolását (például hőszigetelés; a vasúti forgalom operatív lebonyolítása - központi forgalomirányítás, zavarérzékenység; a projekt általános közgazdasági jellemzése) mellőztük, amelyekkel kapcsolatban az ítélet nem adott helyt a felperesi érvelésnek, így a kérelmezőre vonatkozóan kötelezettséget nem állapított meg. Ezen észrevételeket figyelmen kívül hagyjuk, tekintettel arra, hogy ezek nem tárgyai a jelen eljárásnak. Ugyanez vonatkozik a nem szakmai alapú, illetve nem szakkérdésre, a beruházó feladatkörén túlmutató, az ítélet kereteit meghaladó, illetve a tárgyi beruházás tárgyát nem érintő kérdésekre.

Álláspontunk szerint az átdolgozott KHT a kérelmezőre vonatkozó ítéleti követelményeknek maradéktalanul eleget tesz.

Transzeurópai Közlekedési Hálózat (TEN-T), teherforgalomban betöltött szerep

Budapestet három TEN-T törzshálózati folyosó érinti, a Mediterrán, a Keleti/Kelet-Mediterrán és a Rajna-Duna folyosók. A Déli összekötő vasúti Duna-híd és a csatlakozó vágányhálózat stratégiai és operatíván is kulcsfontosságú keresztezési pontja a vasúti hálózatnak, amelynek meghatározó szerepe van az európai és a távolsági áruszállításban, valamint a nemzetközi és a belföldi személyforgalomban egyaránt. Ezen forgalmak előre jelzett növekedése nem tervezett fejlesztés, hanem a gazdasági fejlődés trendjei generálják. A vasúti teherforgalmi szállítás nyílt piaci tevékenység, melyhez a vasúti pályához való szabad hozzáférést az Európai Parlament és a Tanács az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU irányelve (Vasúti piaci irányelv) alapján biztosítani kell. Ezen irányelv transzpozíciója szempontjából Magyarországon a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (Vtv.) 53. § (2) bekezdése releváns, amely alapján „A vasúti pályahálózat-kapacitás elosztása során lehetőség szerint minden igényt ki kell elégíteni, törekedve a vasúti közlekedés igénybevitelének ösztönzésére.

A túlterhelt és szakosított pályahálózatra vonatkozó esetek kivételével **a vasúti pályahálózat kapacitás valamennyi vasúti tevékenység végzése céljából használható.**" (A Déli Körvasút a vonatkozó jogszabályok szerint nincs sem túlterhelt, sem szakosított pályahálózatnak minősítve.)

Azon feltételezések, amelyek abból indulnak ki, hogy a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózaton a vasúti teherforgalom „elterelhető” vagy „kitiltható” lenne, téves alapfeltételezések.

Fejlesztés nélkül ennek, a projektől függetlenül növekvő forgalomnak a lebonyolítása a vasútvonalat túlterheltté tenné, ami a jelenleginél jelentősebb környezeti terhelést róna erre a vasúti szakaszra, hiszen csúcsidőben a személyszállítási közszolgáltatásokat kellene prioritálni, amely miatt a teherforgalom nagyobb része szorulna a környezeti terhelés szempontjából meghatározó éjszakai órákra. Ezt az átdolgozott környezeti hatástanulmány (a továbbiakban: KHT) részletesen bemutatta.

A fejlesztés célja a forgalmi helyzet és a TEN-T törzshálózati folyosókra vonatkozó előírásai szerint a gazdaság fejlődéséből következő áruszállítás igényeinek jobb kiszolgálása, illetve a személyszállítási szolgáltatások bővítési lehetőségének biztosítása, amely azt jelenti, hogy a vasúti közlekedés nem csak az ingázók, hanem a dél-budapesti agglomeráció lakói számára is kényelmes, korszerű és fenntartható alternatívát fog kínálni a személygépkocsi használattal szemben. A beruházás által megteremtett utazási és átszállási lehetőségek nem egyenértékűek Budapest városi tömegközlekedési hálózatával, amelyet Budapest, a KHT által hivatkozott fenntartható mobilitási terve is elismer, hiszen ezen dokumentum is célul tűzi ki, hogy a regionális közlekedésben résztvevők számára minél több át- és fel/leszállási lehetőség legyen biztosítva a fővároson belül is.

A KHT a fentiek alapján megfelelően mutat rá arra a tényre, hogy a Transzeurópai Közlekedési Hálózat (TEN-T) magyarországi szakaszainak meg kell felelniük a TEN-T rendelet fejlesztési követelményeinek, valamint az Európai Unió átjárhatósági irányelveiben rögzített feltételeknek, mely feltételeket többek között a 1315/2013/EU rendelet tartalmazza. A rendelet hatályos, azonban felülvizsgálata jelenleg is zajlik, a módosítással a jelenlegiekkel egyenértékű vagy magasabb műszaki előírások elfogadása várható. Az uniós rendeletek módosításának egyik megszokott jogi formája (ún, „recast”), hogy a módosított szöveget új rendeletként egységes formában ismételtlen kiadják és a régi rendeletet hatályon kívül helyezik, az észrevételezők ezért vélhették tévesen, hogy az Európai Bizottság a rendelet hatályon kívül helyezését tervezi.

A KHT a fentiek alapján emellett a hatályos hazai jogszabályok és elfogadott fejlesztési stratégiák mentén meghatározott műszaki tartalom környezeti vizsgálatára irányul.

Függetlenül attól, hogy a kérelmező ezen stratégiák megfelelőségével egyetért, fontos hangsúlyozni, hogy a KHT és a környezetvédelmi engedélyezési eljárás tárgya nem lehet a jogszabályi és fejlesztési stratégiai környezet megváltoztatása, az ennek kapcsán keletkezett észrevételek jelen eljárásban nem relevánsak.

A KHT a kumulatív hatások megállapítása esetében a tárgyi vasútvonalszakaszhoz kapcsolódó, releváns és a hatástanulmány benyújtásának pillanatában lehetséges jövőbeni, vonali beruházásokat vette figyelembe: a Déli összekötő vasúti Duna-híd korszerűsítése, a Népliget állomás megvalósítása, a Ferencváros állomás végponti váltókörzetében egyvágányú különszintű vasúti kapcsolat létesítése és a Budaörs és Kelenföld közötti vasúti kapacitásbővítés című projekteket.

V0 projekt

A KHT-nak a fent kifejtettek szerint nem feladata a már előkészített projekt koncepciójának megváltoztatása, hanem célja a tervezett infrastrukturális fejlesztés megvalósulása esetén fellépő környezeti hatások becslése és vizsgálata, a káros hatások lehetőség szerinti minimumra csökkentésére, kiküszöbölésükre irányuló javaslatok megfogalmazása.

A V0 projekt figyelem bevétele a jelen, már előkészített projekt műszaki alternatíváinak vizsgálata során stratégiai szinten volt lehetséges.

A környezeti hatások elemzése mellett forgalmi és vasútüzemi hatásokat is számba kellett venni, amelyek stratégiai szintű összehasonlítását az átdolgozott KHT-ban a bírósági ítélet [175] bekezdése alapján kérelmező a rendelkezésre álló adatok által lehetővé tett mélységben (a V0 projekt előkészítése keretében még nem készült részletes forgalmi modell) bemutatta.

A Déli körvasút fejlesztés alternatívájaként a V0 bemutatottnál tágabb körű vizsgálata azonban nem lehet a KHT feladata, hiszen nem ugyanazt a beruházási célt teljesítik, nem csak környezeti és klíma megfontolások mentén van jelentős különbség, hanem forgalomszervezés, vasútvonal hossz, teherforgalmi-személyforgalmi cél, beruházási idő és beruházási költség tekintetében. A V0 projekt mindezekre figyelemmel nem tekinthető a tárgyi projekt alternatívájának. Az ítéletnek megfelelően átdolgozott KHT leírta, hogy a V0 jelenleg ismert nyomvonal sávja jelentős hosszban érint NATURA2000 területeket, így igaz, hogy a Déli körvasútnak nincs olyan alternatívája, ami nem érint NATURA2000 területet. Ennek kapcsán felhívjuk a figyelmet, hogy a V0 projektnek jelen előkészítettségi fázisában nincsen pontos, eldöntött nyomvonala, csupán egy nyomvonalas sáv tekinthető igazodási keretnek. Ennek kapcsán észrevételező hibásan tekinti a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény mellékletében szereplő térképen ábrázolt nyomvonalat a V0 kijelölt nyomvonalának, hiszen a törvénynek nem célja a nyomvonalas létesítmények nyomvonalának eldöntése, a törvény célja (annak 1. §-ával összhangban) a területhasználatnak az éppen aktuális műszaki infrastruktúra-fejlesztési elképzelésekkel való összehangolása.

A fent bemutatott Vasúti piaci irányelv és Vtv. rendelkezések alapján a V0 projekt megvalósulásának hatására sem feltételezhető olyan helyzet, hogy a V0 kizárólagos teherforgalmi folyosó és a Déli körvasút alapvetően személyszállító folyosó lenne. Az észrevételező által említett, a jelen projekt megvalósíthatósági tanulmányban szereplő, a Déli körvasúton belüli elkülönített teherforgalmi vágány lehetőségének vizsgálata valóban egy korábbi előkészítési szakaszban megtörtént, a vizsgálat azonban azt mutatta ki, hogy forgalmi üzemi szempontból ez alternatívaként kizárandó.

A KHT-ban is ismertetve lett, hogy a vasúttársaságok saját döntéseik szerint választják ki a vonatok közlekedési útvonalát és számukra biztosítani kell a vonali hozzáférést. A vonatkozó uniós és hazai jogszabályi környezetben nem lehetséges olyan adminisztratív korlátozásokat hozni, ami a tranzit forgalom tekintetében kizárná a tehervonatok budapesti áthaladását. Korlátozást kizárólag a tehervonatok zajkibocsátása tekintetében lehet tenni, a csendesebb futást biztosító korszerű féktechnika, mint BAT alkalmazásának előírása tekintetében, ezt a korlátozást pedig az állami szektor meg is tette, mint ahogyan az a KHT-ban kifejtésre is került.

Természetvédelem, egészségvédelem

Az átdolgozott KHT tartalmazza, hogy a beruházással érintett terület nem védett. A „Danube Region to Connect” program önmagában nem jogszabályi erejű hivatkozási alap, csak támpontot ad a tagországok számára, hogy a jövőben mely területeket javasolják védelem alá helyezni, A Duna és mellékfolyásai alatt leginkább a Kerka-Mura-Dráva környéke értendő, és a Déli körvasút nyomvonalára nem vonatkozik.

A beruházás által érintett területek közül központi szerepű a Hamzsabégyi park, illetve a Hamzsabégyi út. Az ingatlan nyilvántartás 2022. október 3-i adatai alapján (tulajdoni lapok mellékletben) a Hamzsabégyi park és a Hamzsabégyi út besorolása kivett közterület, illetve kivett közforgalmú vasút. A kerületi építési szabályzat és az övezeti besorolás esetleges módosítása még nem történt meg. Az átdolgozott KHT készítésekor a hatályos jogszabályokban előírtak kerültek figyelembevételre.

A faállomány felmérése az előírásoknak megfelelően megtörtént. A TAL-VÉD-TERV Kft. 2022-ben új fafelmérést készített a Hamzsabégyi park területére, a 4148., 4324/1. és 4348. helyrajzi számú telkekre, a jelenlegi telekhatártól a gyalogosjárda (kerékpárút) külső széléig terjedő területre.

Minden felmért fáról egyedi fafelvételi lap (tehát fakataszter) készült, amely a műszaki leírás mellékletét képezi. A fafelvételi lapok a következő adatokat tartalmazzák: elhelyezkedés, EOV koordináta, fafaj, átmérő, elhelyezkedési terület, műszeres vizsgálattal érintett-e, egyéb megjegyzés. Ezen kívül a Lépték-Terv Kft. környezetrendezési tervet készített a teljes budai szakaszra, azon belül a Hamzsabégyi parkra.

Ennek keretében is készült fafelmérési jegyzőkönyv (fakataszter) a környezetrendezéssel érintett, de a vasútépítéssel nem érintett területekre. A fafelmérési jegyzőkönyv a környezetrendezési engedélyezési terv részét képezi, és a következő adatokat tartalmazza: faj, fajtanév magyarul és latinul, famagasság, törzskerület 1 méter magasan, törzsátmérő 1 méter magasan, koronaátmérő, koronaállapot, kondíció - egészségügyi állapot, becsült kor, megjegyzés, veszélyhelyzet, beavatkozás, károsító, kórokozó, célszerű lenne-e fakoppal megvizsgálni, célszerű lenne-e dynaroottal megvizsgálni, karcsúsági tényező, fatömeg becslése.

A hagyományos vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról szóló 103/2003. (XII. 27.) GKM rendelet 4. mellékletének 1.1.13 pontja egyértelműen kimondja, hogy a vasúti pálya szélső vágány tengelyétől mérve milyen szélesnek kell lennie a vasúti védősávnak (biztonsági sáv). A fák vasúti töltérszűn történő telepítését a 15/2020. (I. 31. MÁV Ért. 4.) EVIG sz. D.11. utasítás (Vasúti alépítmény tervezése, építése, karbantartása, felújítása) 15. A földművek biológiai védelme, 15.2. Általános rendelkezések bekezdés 14. pontja kifejezetten tiltja: „a szabadvezetékek alatti terek (nyiladékok), földmű biztonsági sávjai és a **töltések rézsűi** - különös tekintettel az árvízvédelmi célokat is szolgáló töltérszűnsűkre, a törvényekben, rendeletekben és szabványokban meghatározott szélességekben - **fás szárú növényzettel nem telepíthetők be, még sík vonalvezetés esetén sem**”.

A MÁV Zrt. E.101.sz. Általános utasítás a normál nyomtávú villamosított vasútvonalak üzemére c. előírásának (amit az Nemzeti Közlekedési Hatóság UVH/VF/NS/A/125/0/2017. sz. hagyott jóvá és 86/2017. ÉVIG utasítás léptetett hatályba) a 4.1.10. Gallyazás, fakivágás című fejezete a következőket rögzíti: „A vasúti felsővezeték berendezés közelében lévő minden olyan fát, bokrot, amelyek a pálya irányába történő dőlés esetén az úrszelvényt, a felsővezeték berendezést (vezeték, oszlopot, optikai kábelt stb.), erősáramú egyéb berendezést (vezeték, oszlop, világítótest stb.) veszélyeztetik, ki kell vágni. A nyiladék szélességének a vezeték nyomvonalától mindkét irányban felsővezeték esetén legalább 7,5-7,5 méternek kell lennie.”

A töltérszűnben S7 x S6 (Nem őshonos fajú facsoportok, erdősávok és fasorok x Spontán inváziós fászárúak), P2b (Spontán száraz cserjés) és OC (Jellegtelen, gyomos száraz-félszáraz gyepek) élőhelyek, valamint ezek hibridjei találhatóak, amelyek természetességi értéke maximum 3-as (közepesen leromlott/regenerálódó). Védett fajok nem fordulnak elő, ellenben invazív fajok igen.

Az ítélet indokolásának [237] bekezdése rendelkezik a természetvédelmi szempontok érvényesítéséről, illetve a passzív zajvédelemről. Ezen ítéleti rendelkezésnek eleget téve az átdolgozott KHT előírja a madárvédelmi intézkedéseket és azonosítja a passzív zajvédelemmel érintett épületeket, szinteket, az eljárás pontos menetét, a megoldások megnevezését azzal a kiegészítéssel, hogy az egyedi felmérések a kivitelezési tervezés során történnek. Az átdolgozott KHT-ban szerepel, hogy az íves, átlátszó zajárnyékoló falakra függőlegesen vagy átlósan minimum fél centiméter széles csíkokat kell felragasztani, melyek egymástól maximum 10 centiméteres távolságra lehetnek. Emellett a vasutak környékén gyakran megfigyelt fajok (parlagi galamb, balkáni gerle) számára potenciális fészkelőhelyeket (perontető, falfülkék stb.) le kell zárni, ami legkönnyebben a széles körben alkalmazható, beülésgátló drót tüskesorok kihelyezésével érhető el. Az elszigetelő, beülést gátló eszközök alkalmazásakor minden esetben ügyelni kell a résmentes és tartós kivitelezésre, a megfelelő hosszúságú tüskék alkalmazására. Ezzel a KHT eleget tett az ítéleti felhívásnak.

Az élővilágra gyakorolt hatások vizsgálata az átdolgozott KHT-ban a bírósági ítélet ide vonatkozó pontjai alapján megtörtént, az ítélet azonban nem kérte a klímakockázati elemzés kiegészítését a hőhatás vagy hőszigetelés vizsgálataival.

A bírósági ítélet indoklásának [220] és [222] bekezdése a tervezett fejlesztést követő üzemelésre vonatkozik, nem az építés átmeneti terhelő hatására, amely tekintetében a jogszabályi előírások betarthatók.

Az átdolgozott KHT bemutatta a szálló por csökkentésére vonatkozó műszaki megoldásokat, eleget téve annak, hogy a porterhelés az építési időszak alatt se haladja meg az egészségügyi határértéket. Az építés során a védelmi intézkedések betartása a kivitelező felelőssége és feladatköre.

Az építési időtartamra vonatkozó CO₂ kapcsán megjegyzendő, hogy az építőanyagok előállításából származó üvegházhatású gázok mennyisége a gyártó karbon mérlegében már megjelenik, így annak ismételt számítása nem indokolt. Részletes és végleges organizációs terv a tervezés jelen fázisában nem áll rendelkezésre, így az építési területen üzemelő munkagépek CO₂ kibocsátása nem állapítható meg a valóságot tükrözve. Az üzemelés során megjelenő CO₂ terhelés esetében elmondható, hogy a vasútvonal jelenleg is villamosított és a fejlesztés után is marad, ebből adódóan számszerűsíthető dízelvontatás nem közlekedik rajta a jövőben sem, tehát üzemelés alatt CO₂ kibocsátással nem kell számolni.

Zaj- és rezgésvédelem, épített környezet védelme

A bírósági ítélet indoklása [225] bekezdésének megfelelően az átdolgozott KHT-ban 7 új zajmérés lett elvégezve. A vizsgálati helyszínek úgy lettek meghatározva, hogy a vasúti pályaszakasz környezetében elhelyezkedő épületek használati funkciója, a beépítettség jellege, az eltérő épületmagasságok, valamint az épületek szempontjából lényeges más közlekedési zajforrások működése és forgalmi viszonyai, együttesen a zajkibocsátás jellemzőivel és a zaj terjedését befolyásoló környezeti körülményekkel jellemzők legyenek a hatásterülettel érintett lakóterületekre.

A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 8. §-a szerint a környezeti rezgésforrás hatásterülete az a terület, ahol a forrástól származó környezeti rezgés - külön jogszabályban meghatározott - rezgésterhelés-növekedést okoz. Külön jogszabály nem rendel el a rezgésvédelmi hatásterület meghatározását a lehatárolásra vonatkozóan, továbbá a jelenlegi szabályozások ezt követelményként nem írják elő.

A vasúti forgalomtól eredő rezgéskibocsátás a talajban való terjedési feltételektől függően olyan mértékben csillapodik, hogy a rezgésvédelmi hatásterület minden esetben közel a vasúti pálya nyomvonalához, a közvetlen zajvédelmi hatásterületen belül határolható le.

A rezgésvédelmi monitoringot a Kormányhivatal döntésben írja elő részletesen, és a továbbiakban bővítheti, ha indokoltnak látja. Ezen döntésre kérelmezőnek ráhatása nincsen.

A bírósági ítélet indoklásának [165] bekezdése egyértelműen kimondja, hogy általában az érintett lakások állagát a KHT-nak nem kell vizsgálnia. Ennek alapján az átdolgozott KHT-nak nem feladata a környező épületek statikai felmérésének elvégzése, hanem az a kivitelezés előkészítésének feladata. A kivitelezővel megkötött vállalkozási szerződés részletesen tartalmazza az általa elvégzendő feladatokat. Ezek alapvetően nem képezik a KHT részét, mivel a szerződésben foglaltak túlmutatnak azon, azonban jelezzük, hogy a vállalkozónak a kivitelezés megkezdéséig szerződéses kötelezettsége a beruházás területét körülvevő ingatlanok (tekintet nélkül azok funkciójára, tehát adott esetben; lakások, irodák, telephelyek, szakrális épületek, stb.) állapotfelmérése, valamint a passzív zajvédelmi előírások megvalósításához szükséges ablakcserék végrehajtása, melyhez kapcsolódóan feladata a szükséges nyílászáró cserékhez történő valamennyi lakossági egyeztetés és mérések lefolytatása, a zajvédelmi szintnek megfelelő nyílászáró kiválasztása és beépítése. Az építési engedély megléte alapján az ehhez szükséges felmérések lezajlottak, és ezzel párhuzamosan folyamatban vannak a projekt előkészítését szolgáló feladatok is, mint például a közműfeltárások, vagy megelőző

geotechnikai fúrások, illetve feltárások (többek között szeptember 26-án is történtek felmérések). A vállalkozó részére az ezekhez a munkálatokhoz szükséges engedélyek rendelkezésre állnak, melyeket mellékletben a hatóság részére bocsátunk. A KHT feladata a környezeti rezgést vizsgálni és nem az épületszerkezeti rezgéseket.

A bírósági ítélet a 10 dB-lel kisebb hangnyomásszintű vonallal való lehatárolást nem írta elő, a melléklet levélben feltüntetett mértékű, meghatározható hatásterület lehatárolás a jogszabályok szerint nem lehetséges. A hatásvizsgálati dokumentáció részletesen bemutatja, hogy hol és milyen lehatárolási kritériumok alapján került meghatározásra a zajvédelmi szempontú hatásterület. A zajárnyékoló létesítményekre vonatkozóan nem található BREF hivatkozás, annak alkalmazását a bírósági ítélet nem írta elő, valamint a BREF alkalmazása a vonatkozó 2010/75/ELI irányelv alapján nem közlekedési, hanem ipari létesítményeknél merül fel. Az átdolgozott KHT a kimutatott eredményeivel matematikailag részletesen alátámasztja az állítását az íves fal zajcsökkentésére vonatkozóan.

Az átdolgozott KHT a zajvédő falak és a támfal bemutatása során nem tartalmaz megtévesztő információt, a támfal magassága a jelenleginél nem lesz magasabb. Mindezek mellett a dokumentum bemutatja a támfal tájba illesztésének tervét is.

A mellékelt levélben példaként említett Bartók Béla út és Karolina út találkozásánál hivatkozott zajérték (Lden) nem a hazai jogszabály szerinti határérték, hanem a stratégiai zajtérképezés zajmutatója. Legközelebbi lakóháznál nem ennyi az Lden mutató szerinti zajérték, az észrevételező azt a szűk területre érvényes zajértéket adta meg, ami a közlekedési csomópont közepén érvényes. Jelen esetben a legközelebbi lakóházaknál ez a zajmutató 65-75 dB közötti értéket mutat.

Építési organizáció

Az organizációs témakörben felvetett kérdésekkel kapcsolatban ismételten jelezzük, hogy jelen KHT-ban közölt, illetve feldolgozott adatok a kiviteli tervek elkészültét megelőző tervfázisnak felelnek meg, és a KHT készítésekor tudott ismereteken, valamint a korábbi kivitelezések tapasztalati tényein alapulnak. A jövőbeli megvalósulás tényadatait számos előre nem látható, a beruházó, a tervező és a kivitelező előtt még nem ismert és nem befolyásolható külső tényező módosíthatja, mint például a nyersanyagok világpiaci árának alakulása, az igénybe venni kívánt alvállalkozók gazdasági helyzetének jövőbeli alakulása, a tervezett szállítási útvonalak jövőbeli állapota, nyersanyagforrások alakulása stb. A környezeti hatástanulmány jogszabályi előírásoknak megfelelő elkészítése a környezetvédelmi engedély kiadásának alapja, létesítési engedély pedig környezetvédelmi engedély birtokában szerezhető. A létesítési engedély az annak megfelelő szintű tervek hatóság általi - akár feltételek megfogalmazása melletti - elfogadásán alapul, a kiviteli tervek kizárólag a létesítési engedély birtokában véglegesíthetők.

A kivitelező a kiviteli tervek alapján, azok birtokában végzi a feladatát. Más beruházások mellett különösen az infrastruktúra beruházások jellemzője, hogy az engedélyezési tervszakban a kivitelező még nem ismert, így a környezeti hatástanulmány részét fogalmilag nem képezheti a kivitelező által szolgáltatott organizációs adatok ismertetése, analizálása és azok feldolgozása. A jelen megismételt eljárásban is csak azért rendelkezett a tervező az általánosnál több adattal, mert az időközben lefolytatott, kivitelezésre irányuló közbeszerzési eljárás nyertes ajánlattevője már ismertté vált és a kivitelezési szerződésben meghatározott feladatok előrehaladásának megfelelő szintű információk átadása megtörténhetett. Ez ugyanakkor azzal a szükségszerűséggel jár, hogy számos kérdésben még a jelen eljárás időtartama alatt is a bizonyosság helyett a feltételezések és becslések az irányadók, hiszen az 5 éves folyamatot felölelő kivitelezési feladatok jelenleg még a kiviteli tervkészítési fázisnál tartanak, a mindenre kiterjedő organizációs adatok csak a végleges kiviteli tervek ismeretében határozhatók meg. (...)"

A vasúti töltés melletti 6 méteren túli fák védelme

A Fővárosi Törvényszék 110.K.703.194/2020/79. sz. ítélete (a továbbiakban: ítélet) 235. bekezdése szerint „(...) amennyiben a tervezett létesítményi beruházás - a megismételt hatósági eljárás lefolytatását követően - a Hamzsabégi park területének egy része igénybevételével jár, úgy ebben az esetben a Hamzsabégi park területének egy részét érintő esetleges fakivágással, gallyazással, csonkítással, vagy visszavágással összefüggő, a jogosításra alapítottn, a hatósági döntés egyedi jellemzőiből fakadó, az önkéntes teljesítéshez kapcsolódó következmény megjelenítése szükséges a határozat részeként oly módon, hogy ez esetben a Hamzsabégi park alatti földrészleteken álló faállomány védelmére és kezelésére egyrésztől Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzatának Képviselő-testülete által megalkotott és elfogadott, a fák védelméről szóló önkormányzati rendelete, másrésztől a 346/2008. Korm. rendelet rendelkezései az irányadóak”.

A Környezetvédelmi Hatóság a környezetvédelmi engedélyben kikötéseket fogalmaz meg mind az építés, mind az üzemeltetés időszakára minden környezetvédelmi szakterületre, így a természet-, és tájvédelemre vonatkozóan is.

A vasúti töltés+6,4 méteren túli területeken a fák védelmét a jogszabályok előírásai, valamint azok a konkrét előírások biztosítják, amelyeket a Környezetvédelmi Hatóság fogalmaz meg a környezetvédelmi engedélyben - mint például az építés-felvonulási terület kerítéssel történő elkülönítése a sétány többi részétől, a megtartandó fák kalodázása stb. Az építés során a Környezetvédelmi Hatóság által megfogalmazott kikötések, illetőleg a vonatkozó jogszabályok és a szükséges védelmi intézkedések betartása a kivitelezést végző Vállalkozó felelőssége és feladatköre.

Nem a környezeti hatástanulmány részeként, de ehhez kapcsolódva tájékoztatásul jelezzük, hogy a kivitelezésre vonatkozó vállalkozási szerződés is tartalmazza, hogy a Hamzsabégi úti park térségében az igénybe vehető munkaterület maximális szélessége a tervezett támfal külső élétől számított 6,4 méter, továbbá a park területén-depónia nem létesíthető.

Fentiek mellett, ahogy ez a közmeghallgatás során is elhangzott, a vállalkozó köteles a kivitelezés alatt lakossági ügyfélkapcsolati irodát (valamint telefonos és e-mail elérést) üzemeltetni, ahova a lakosság fordulhat a kérdéseivel és panaszaival. Ha az engedélyektől eltérő cselekményt vélelmeznek, akár ezeken a fórumokon a vállalkozót, de a helyi önkormányzat közterület felügyeletét vagy a környezetvédelmi osztályát is értesíthetik, a Környezetvédelmi Hatóság Zöld Pont Irodája mellett.

Az előírások betartatása, a folyamatos monitoring a beruházás ellenőrzésével megbízott független mérnök szervezet feladata és amennyiben az előírások megszegése bizonyítást nyer, úgy az polgári jogi szerződéses szankciók alkalmazását vonja maga után.

Fákkal való beültetés végzése, garانتálása

A kivitelezést végző vállalkozó szerződéses feladata a munkálatok befejezése után az érintett területek rendezése, a parkosított területek rekultiválása és füvesítése. Emellett közterületen lévő fa kivágása esetében a fás szárú növények védelméről szóló Budapest Főváros XI. Kerületi Önkormányzat 15/2017.(7.3.) ÖK rendelete szerint a kivágott törzskörméret (vagy átmérő) másfélszeres pótlását kell teljesíteni, amely nem csak lombos fákkal történhet, hanem cserje-, évelő- és gyepfelületek telepítésével is. Az ezekkel a módszerekkel számított pótlás teljes mennyisége a kivitelezési területen belül valószínűleg nem megoldható, mivel a terület nagy része növényzettel jól ellátott. A helyben nem pótolható mennyiség a kerület egyéb részeire (önkormányzati kijelölés szerint) ültethető ki. A vállalkozó által szerződés szerint telepített növényzetre 3 év utógondozási kötelezettség vonatkozik, mely szintén a vállalkozó feladata és a független mérnök szervezet által ellenőrzésre kerül. A folyamatban lévő kivitelezési projekt mellett párhuzamosan a „Kelenföld és Ferencváros vasútvonal kapacitásbővítéséhez kapcsolódó környezetrendezési tervezési feladatok” című projekt keretében jelenleg zajlik a vasútvonal budai szakaszán (a vasút északi oldalán az Ajnácskő utca és a

Duna között, a déli oldalon a Tétényi út és a Duna között) a vasútvonallal határos területek tájépítészeti rendezésének tervezése. A tervekben szereplő fákkal, növényzettel való beültetést a tisztelt Környezetvédelmi Hatóság döntésének pontos tartalma függvényében meghozható, a megvalósításra vonatkozó szakminisztériumi elrendelés esetén, közbeszerzési eljárásban kiválasztott vállalkozó fogja végezni. (...)

Tárgyi eljárás során ügyféli jogállás megállapítására irányuló kérelmet nyújtott be a Polgárok a Pályán az Élhető Környezetért Egyesület (1114 Budapest Kanizsai udvar 10. F. ép. III. Lh. I.em.7. a továbbiakban: Egyesület), mely kérelem alapján a Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/29230-5/2022. számú végzésében megállapította az Egyesület ügyféli jogállását.

Jelen eljárásban a Levegő Munkacsoport Országos Környezetvédő Szövetség (1081 Budapest, Üllői út 18. I. emelet 9/A.; a továbbiakban: Munkacsoport) ügyféli jogállás megállapítására irányuló kérelmet nem nyújtott be, és észrevételt sem tett, azonban az Ítélet 240. pontja alapján a 2020. januárjában benyújtott észrevételében foglaltakra a Környezetvédelmi Hatóság az alábbiakat adja elő:

A Hamzsabégi út menti parkos területet övezeti besorolásával kapcsolatban megállapítható, hogy az ingatlan-nyilvántartás 2022. október 3. napi adatai alapján a Hamzsabégi park és a Hamzsabégi út besorolása kivett közterület, illetve kivett közforgalmú vasút. A kerületi építési szabályzat és az övezeti besorolás esetleges módosítása még nem történt meg. Az átdolgozott Dokumentáció készítésekor a hatályos jogszabályokban előírtak kerültek figyelembevételre.

A faállomány felmérése az előírásoknak megfelelően megtörtént. A TAL-VÉD-TERV Kft. 2022-ben új fafelmérést készített a Hamzsabégi park területére, a 4148., 4324/1. és 4348. helyrajzi számú telkekre, a jelenlegi telekhatártól a gyalogosjárda (kerékpárút) külső széléig terjedő területre. Minden felmért fáról egyedi fafelvételi lap (tehát fakataszter) készült, amely a műszaki leírás mellékletét képezi. Ezen kívül a Lépték-Terv Kft. környezetrendezési tervet készített a teljes budai szakaszra, azon belül a Hamzsabégi parkra. Ennek keretében is készült fafelmérési jegyzőkönyv (fakataszter) a környezetrendezéssel érintett, de a vasútépítéssel nem érintett területekre. A fafelmérési jegyzőkönyv a környezetrendezési engedélyezési terv részét képezi.

A klíma kockázatelemzésre vonatkozó felvetésekkel kapcsolatban megjegyzendő, hogy a mikroklíma romlását a telepítendő növényzet hivatott ellensúlyozni.

A meglévő fák és ligetes területek védelme elsődleges a környezetrendezés során, illetve további fateleptetés, nagy cserje- és évelőfelületek létrehozása, valamint alternatív gyepgazdálkodás fog a területen megvalósulni. A zöldfelületek felújítása során cél a burkolt felületek lehetőség szerinti minimalizálása, vízáteresztő burkolatok használata.

A kék-zöld infrastruktúra elveinek értelmében a zöldfelületeken a vízvisszatartás és a vízérzékeny tervezés fontos szempont, aminek klímavédelmi jelentősége is van. A Hamzsabégi park területén a vízérzékeny tervezés során a területen való szikkasztást tüzték ki elsődleges módszerként, tekintve, hogy a meglévő fákon tapasztalhatók a terület rossz vízellátottságának jelei. A klímaváltozás következtében egyre gyakoribbá váló intenzív esőzések során a park területére hulló csapadék nem a városi egyesített csatornahálózatot terheli majd, hanem a zöldfelületeken maradvány helyben hasznosul, és javítja a terület mikroklímáját. A területen a nagyobb burkolt felületekről lefolyó csapadékot esőkertekbe tervezik vezetni, ahol a talajba szikkasztják.

Emellett a létesítendő újbudai zöldfolyosó egyes pontjain vízarchitektúra-elemek elhelyezése is tervezett, amelyek hőség idején javítják a mikroklímát és a parkot használók komfortérzetét.

A park meglévő és tervezett állapotát összehasonlítva, az észrevételben említett mértékű felszínhőmérséklet-különbség nem várható, mivel 10 °C feletti felszínhőmérséklet-különbség Budapesten több km-es távolságban, pl. a Budai-hegység és a pesti belváros között alakulhat ki a tavaszi-nyári időszakban (lásd Budapest Környezeti Állapotértékelése 2021).

Megemlítjük továbbá, hogy a bírósági ítélet nem kifogásolta és nem kérte a klímakockázati elemzés kiegészítését vagy javítását.

A támfalépítéssel kapcsolatban tett felvetésekre válaszolva a 2022-ben újonnan elvégzett fafelmérés alapján az építési és felvonulási területen 139 db fa vágandó ki, a módosított Dokumentáció már ezt az értéket tartalmazza.

A meglévő 2 vágányú vasútvonalszakasz jellemzően a terepszint felett 6-7 m magasságban halad, rézsúkkal határolt töltésben. A vasútfejlesztés keretében a vágányhálózat bővül, így a töltéskorona is szélesítésre kerül. A környező városi területek igénybevételének csökkentésére a kibővített töltéskorona a meglévő kialakítással ellentétben nem rézsúvvel határolt, hanem függőleges síkú támfalakkal.

A monolit vasbeton támfalak magassága 7-8 m. Előírás, hogy az építési munkák alatt minimum 2 vágányon a vonatforgalmat biztosítani kell, így a rézsú csak olyan mértékben bontható vissza a támfal építéskor, hogy a töltés tetején közlekedő vonatok még biztonságosan közlekedhessenek.

Ebből adódóan a működő vágányok mellett már nem helyezhetők el a támfal építéséhez szükséges, azokkal párhuzamos organizációs utak, illetve anyagdepónia-helyek, melyeket a támfalak város felőli oldalán lehetséges csak kialakítani.

A támfalépítéshez a töltés visszabontásra kerül, majd itt alakítják ki a tényleges munkaterületeket, melyen kívül helyezhetők el az építéshez szükséges felvonulási utak és depónia-helyek.

A támfal külső síkjától 1,40 m-re még a munkaterület és a munkatérhatárolás szádfala található, e mellett a munkagépek közlekedésére és munkavégzésre fenntartott hely szélessége 5,0 m. Ezen kívül előírányoztak 3,60 m szélességben depónia-helyeket, melyeken az építőanyagok, segédszerkezetek (pl. a támfalak előreszerelt armatúrái, zsaluzatok, állványzatok stb.) ideiglenesen tárolhatók.

A támfalak mellett lévő 6,40 m széles sáv megszakítás nélkül biztosítandó felvonulási területként, a mellette előírányozott 3,60 m szélességű depónia-helyek szakaszosak, nem folyamatosak, az e sávban lévő fák az építés alatt megóvhatók.

A felülről történő építésnek alapvető akadálya az, hogy a jelentős terhek (cca. 8,0 m magas töltés, vasúti teher, a támfal felett lévő cca. 9,0 m magas integrált zajárnyékoló szerkezet) miatt a levert acéloszlopok között elhelyezett elemes burkolati kialakítás nem alkalmazható, mivel sem a teherbírási, sem a stabilitási feltételeknek nem feleltethető meg.

A tervezett, cölöpalapozással készülő vasbeton szögtámfal alkalmas arra, hogy biztonsággal határolja a kiszélesített vasúti töltést. A cölöpalapozás elkészítése terepszintről történhet, ehhez szükséges a tervezett támfal mellett organizációs utat, valamint lokálisan depónia-helyeket létesíteni.

A vasúti építkezés felvonulási területét a Budapest 2030-as aktív és mikromobilitási tervében is szereplő, B20 jelölésű kerékpáros sztráda megvalósítására használják fel (ez lesz a tervezett kerékpárút), amely önmagában is csak jelentős fakivágással lenne megépíthető.

A kerékpárút mentén a Hamzsabégi park teljes hosszában fasor telepítése tervezett. A karcsú, oszlopos lombkoronájú fák sűrű ültetése hivatott a takaró hatás minél gyorsabb elérését segíteni. A MÁV Zrt. előírásaival összhangban ez a megoldás segíti legjobban a támfal takarását, emellett fasor telepítése volt a 2021 augusztus–szeptemberében zajló közösségi tervezési alkalmakon felmerülő lakossági igény is.

A környezetrendezés során fontos szempont a vízvisszatartás és a vízérzékeny tervezés.

A vízérzékeny tervezés során olyan szabad terek és azokba integrált műszaki megoldások létrehozása a cél, amelyek képesek a csapadékvíz szikkasztására, tározására, lefolyásának késleltetésére, párologtatására és tisztítására. A vízérzékeny tervezés egyik eszköze a vízáteresztő rétegrenddel készülő vízáteresztő burkolatok alkalmazása. Ennek megfelelően a pihenők, játszóterek és sportpályák burkolt felületein vízáteresztő gumiburkolatokat és szórt burkolatokat terveznek alkalmazni.

A fapótlás a fás szárú növények védelméről szóló 15/2017. (V. 3.) XI. ÖK rendelet 8. §-a, valamint a fás szárú növények védelméről szóló 15/2017. (V. 3.) XI. ÖK rendelet módosításáról szóló 19/2018. (VI. 29.) önkormányzati rendelet 10. §-a és 3. melléklete alapján történik.

A zaj és rezgés védelmi megoldások a teljes nyomvonal mentén figyelembe veszik a fejlesztés keresztmetszeti és pálya adottságait. Mind a zajárnyékoló falak, mind a rezgés csillapítás ennek megfelelően lett méretezve. Ennek köszönhetően a jelenleginél kedvezőbb zajhelyzet várható.

A Dokumentáció vizsgálataiban, valamint a zaj-és rezgésvédelmi javaslatokban a 4. vágány építése is figyelembe lett véve.

Megjegyezzük azt is, hogy a megismételt környezeti hatásvizsgálati eljárás során, a módosított Dokumentációra a Munkacsoport észrevételt nem tett, az eljárásban nem kapcsolódott be - így az évekkel ezelőtti tervekre tett javaslatai, észrevételei a megismételt eljárásban már részben nem bírnak relevanciával.

A Környezetvédelmi Hatóság a további, hatáskörét érintő észrevételekre az alábbi véleményt adja.

Általános szempontból:

A V0 projekt, mint alternatíva jelen eljárásban való vizsgálata nem realizálható, hiszen térben és időben teljesen elkülönül a tárgyi beruházástól, főként azzal, hogy a jelenlegi tervezési fázis szerint a nyomvonala nem került eldöntésre, csak egy nyomvonalsáv került meghatározásra.

Az építkezés munkaközi ütemterve, az építkezés során használandó gépek típusa és a jelenlegi organizációs terv előzetes vázlata áll rendelkezésre. Mivel a kivitelezés megkezdése még közel egy évnyi távolságban van, illetőleg a kivitelezés több évet ölel fel, ezért az organizáció és építési ütemterv a későbbiekben még változhatnak.

A ténylegesen az építési területre történő szállítási forgalmat az építkezés megkezdése előtt készülő, a Környezetvédelmi Hatóság részére megküldendő építés alatti környezetvédelmi terv fogja tartalmazni. Az organizációs területek pontos elhelyezkedése a tárgyi beruházásra kiadott építési engedély alapján véglegesíthetők.

Az organizáció térbeli elrendezését a Dokumentáció részét képező „Organizációs Átnézeti helyszínrajz” szemlélteti. Az organizációs tervlap ábrázolja az egyes létesítmények megközelítéséhez szükséges, valamint az anyagok be- és kiszállításához használt útvonalakat, illetve az egyes építési anyagok tárolására használt depónia helyeket.

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

A Dokumentáció zajvédelmi szempontból a bíróság 110.D.703.194/2020/79. sz. ítéletében megfogalmazott előírások szerint készült. Az észrevételben szereplő kifogások környezeti zajvédelmi szempontból a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet és a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet (stb.) előírásaival nem alátámaszthatóak. A Dokumentáció alapján megállapítható, hogy a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendeletben előírt követelmények figyelembe vételével a tervezett fejlesztés megépítésnek és a megvalósulást követő üzemelésének környezeti zaj- és rezgésvédelmi szempontból nincs akadálya. A kíméletes környezethasználat megvalósítása érdekében a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 4. § (3) bekezdés b) pontjában foglalt hatósági jogkörben eljárva a Kérelmező

kötelezettségeit, ezzel együtt a későbbi környezethasználatra vonatkozó adatszolgáltatást a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendeletben és 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendeletben foglaltak figyelembe vételével jelen határozat rendelkező részében előírásra kerültek.

Levegővédelmi szempontból:

Tekintettel arra, hogy a vasúti pálya jelenleg is villamosított és a tervezett beruházás megvalósítását követően is villamos üzemű lesz, légszennyező hatás csak a létesítés időszaka során várható időszakosan és lokálisan, mely mértéke a gépjárművek karakterének megfelelő takarásával, megfelelő műszaki állapotban levő szállítójárművek és munkagépek használatával, a munkaterület szükség szerinti locsolásával, továbbá megfelelő logisztika alkalmazásával, munkaszervezéssel csökkenthető. A megfelelő intézkedések végrehajtása és a technológiai fegyelem betartása esetén – mely intézkedéseket a Környezetvédelmi Hatóság jelen határozat rendelkező részében elő is írt – a levegőterhelés mértéke a lakott területen várhatóan nem idéz elő határérték feletti koncentráció értékeket a levegő alapállapotának tekintetében.

Táj- és természetvédelmi szempontból:

A madárvédelmi kérdések tekintetében az Igazgatóság a tervezett íves zajvédő fal kialakításával kapcsolatosan azt közölte, hogy álláspontja szerint a tervezett csíkozás az ütközés elleni védelmet megfelelően biztosítja, illetve a tervezett beülésgátlók használata alkalmas a galambok jelenlétének, így az elütés veszélyének csökkentésére. Monitoring vizsgálat előírását javasolta.

A Bíróság döntésének [235] pontja alatt az alábbiakra hívta fel a figyelmet:

„Együttal tekintettel a már rendelkezésre álló, és a Dokumentáció kiegészítése révén még benyújtásra kerülő újabb keletű műszaki adatállományokra azzal, hogy amennyiben a tervezett létesítményi beruházás – a megismételt hatósági eljárás lefolytatását követően - a Hamzsabégi park területének egy része igénybevételeivel jár, úgy ebben az esetben l.r. alperesnek kötelezettsége a Hamzsabégi park területének egy részét érintő esetleges fakivágással, gallyazással, csonkítással, vagy visszavágással összefüggő, a jogosításra alapítottan, a hatósági döntés egyedi jellemzőiből fakadó, az önkéntes teljesítéshez kapcsolódó következmény megjelenítése a határozat részeként oly módon, hogy ez esetben a Hamzsabégi park alatti földrészleteken álló faállomány védelmére és kezelésére egyrésztől Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzatának Képviselő-testülete által megalkotott és elfogadott, a fák védelméről szóló önkormányzati rendelete, másrésztől a 346/2008. Korm. rendelet rendelkezései az irányadóak.”

Tekintettel arra, hogy a természetvédelmi oltalom alatt álló, 1 példány lisztes berkenye kivételével az egyéb, érintett fás szárú növény kivágása, gallyazása stb. tekintetében a fás szárú növény helye szerint illetékes jegyző rendelkezik hatáskörrel, jelen határozat rendelkező része az erre történő felhívást, az indokoló része pedig a vonatkozó jogszabályokról történő tájékoztatást tartalmazza.

A meglévő vasúti nyomvonal menti fejlesztéssel érintett belterületi városrészek beépített, városias tájkarakterrel és tájképi adottsággal rendelkeznek.

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Tvt.) 7. § (2) bekezdésében foglalt - tájképi adottságok megőrzésére vonatkozó - előírások a már beépített és természetvédelmi kijelöléssel nem érintett területek vonatkozásában csak általánosan értelmezhetőek. A beruházással és hatásterületével érintett belterületi ingatlanok jelenleg is sűrűn beépített városi környezetben találhatóak, ahol a tervezett fejlesztés a Tvt.-ben foglalt tájvédelmi szempontú jogszabályi előírásokkal

nem ellentétes, a terület alapvetően urbanus tájkarakterére nincsen jelentős hatással a tervezett fejlesztés.

A felszín alatti vizek és a földtani közeg védelme szempontjából:

Az Ítéletben foglaltaknak megfelelően átdolgozott Dokumentáció részletesen tartalmazza a felszín alatti vizek szennyeződés-érzékenységi vizsgálatát, egyértelműsíti a korábban ellentmondásként felmerült kérdéseket (Dokumentáció 86-87. oldal)

Továbbá az átdolgozott Dokumentáció a vegyszeres gyomirtással kapcsolatban is részletes, a korábbiaknál bővebb információt tartalmaz (Dokumentáció 90-91. oldal). A gyomirtás a vonatkozó jogszabályok szerint, külön hatósági engedélyek alapján történik, a felszín alatti közeg minőségi állapotára nézve jelentős káros hatás kialakulása nem várható.

A további tartalmú észrevételek vonatkozásában a tervezett beruházással kapcsolatban a Környezetvédelmi Hatóság jelen határozat indokoló részében – a megfelelő jogszabályhelyekkel alátámasztva – részletesen ismerteti szakmai álláspontját.

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

Az FKI-KHO 35100/12884-1/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalását az alábbiakkal indokolta:

„Kérelmező hatóság, tárgyi ügyben beadott, PE-06/KTF/19545-17/2022. megkeresésében az Ákr. 55. § (1) bekezdése, továbbá az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII.29.) Korm. rendelet 1.§ (1) bekezdése, 2. §-a, valamint 1. melléklet 9. táblázat 2. és 3. pontja alapján az FKI-KHO szakhatósági állásfoglalását kérte. Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet alapján jelen eljárás tárgya **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy.**

A megkereséssel egyidejűleg csatoltan megküldte a Kérelmező által benyújtott Dokumentációt. A rendelkezésemre álló adatok alapján a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

A projekt műszaki tartalmának ismertetése:

A tervezési szakasz a 78+10 hm szelvénynél csatlakozik a Ferencváros állomás végponti váltóközvetében egyvágányú külön szintű vasúti kapcsolat létesítése projekthez. A tervezendő szakasz tervezési határai közé ékelődik a Déli összekötő vasúti Duna-híd.

- Ferencváros (bez.) – Déli összekötő vasúti Duna híd vonalszakasz 78+10 – 82+90 hmsz szelvények között:

A 78+10 és 88+00 számú szelvények közötti szakasz Ferencváros állomás részét képezi, ezen a szakaszon elhelyezkedő utasforgalmi létesítmények állomási területen lévő megállóhelyként fognak üzemelni. Az új Ferencváros állomás területén található megállóhely munkaneve Közvágóhíd megállóhely. A Soroksári út felett épülő Közvágóhíd megállóhely középperonos kialakítású, 4 peronos vágánnyal. A kapcsolódó projekt szerinti 3 vágányosra bővülő Duna feletti vasúti összeköttetéshez a pesti hídfő előtt elhelyezett vágánykapcsolatokkal csatlakoznak. A tervezési szakasz elején az 5 tervezett vágány Ferencváros állomás kapcsolódó projekt szerinti végponti kitérőközvetéhez

csatlakozik. Az új vágány megépítése következtében a jelenlegi töltést meg kell szélesíteni és az igénybe veendő területek csökkentése érdekében változó magasságú támfalakat terveztek.

- Déli összekötő vasúti Duna híd – Kelenföld (kiz.) vonalszakasz 88+00 – 103+00 hmsz szelvények között, Kelenföld állomás 103+00 – 133+20 szelvények között:

Az átépítés során megépül a harmadik vágány és felújításra kerülnek a jelenlegi vágányok. Az új vágány a 88+00 – 112+00 szelvényig a jelenlegi vágányok jobb oldalán, a Bartók Béla úti hidat követően a tejgyári csonkavágány helyén épül meg. Nádorkert térségében a 92+00 – 94+50 szelvények között új megállóhely létesül. Az új vágány és a peronok megépítése következtében a jelenlegi töltést meg kell szélesíteni, annak érdekében, hogy az igénybe veendő idegen területeket csökkentsék, támfalat terveztek a pálya jobb és bal oldalán

Tervezett vízelvezetési megoldások:

- Ferencváros (bez.) – Déli összekötő vasúti Duna híd vonalszakasz 78+10 – 83+00 szelvények között:

A tervezési szakaszon a víztelenítést végig felépítményi szivárgók alkalmazásával tervezik megoldani. Az összegyűjtött vizek zárt gyűjtőcsatornába keresztezik a vágányokat, a pályát a magas töltéses és támfalas kialakítás miatt ejtőcsöves bukóaknában hagyják el. Ezután az utcaszintre lejuttatott víz a közüzemi csatornahálózatba kerül bevezetésre. A megállóhelyi négy vágányt, három tervezett felépítményi szivárgóval víztelenítik. Azokon a szakaszokon, ahol töltésen vezetett pályát nem kell támfalal megtámasztani, ott a pályára hulló csapadék a jelenlegi állapothoz hasonlóan a rézsűfelületen le tud folyni. A szivárgókban összegyűlő vizek végső befogadója minden esetben a városi csapadékcsatorna hálózat

- Déli összekötő vasúti Duna híd – Kelenföld (kiz.) vonalszakasz 88+00 – 103+00 hmsz szelvények között:

A nyíltvonalú szakaszon a pálya felszíni víztelenítése a magas töltésnek köszönhetően megoldott. Kelenföld állomás bejárati ívében a vágányok víztelenítése részben szivárgóval, részben nyílt árokka történik. Az összegyűjtött vizek zárt csapadékcsatornába vannak elvezetve. A tervezési szakaszon a vágányokat felépítményi szivárgóval víztelenítik. A perontetőkön összegyűlő csapadékvizek szintén a szivárgó szakaszokat is összekötő gyűjtőcsatornán keresztül vezetik el a befogadó felé. Az árok és szivárgókban összegyűlő vizek végső befogadója minden esetben a városi csapadékcsatorna hálózat.

Felszíni vízvédelem:

A tervezett fejlesztés kapcsolódó szakasza, a Déli összekötő vasúti Duna-híd a Dunát keresztezi, egyéb felszíni vízfolyás vagy állóvíz a vasútvonal közvetlen közelében nem található. A keresztezésnél, a 1643+075 fkm-ben a MÁSZ értéke 103,59 mBf. A tervezési terület budai oldala részben a nagyvízi meder övezete mellett található. Árvízvédelmi szempontból a terület mentesített ártérnek tekinthető. A Duna mindkét oldalát - mint fő befogadót - végig védgátak kísérik.

Felszíni vízvédelem tekintetében a kivitelezés folyamatában környezeti hatásként jelentkezhet az építés alatti felvonulási területek kommunális szennyvíz és csapadékvíz elhelyezése; veszélyes anyagok, kommunális hulladékok elhelyezése, tárolása és haváriák elleni védelem.

A vasúti létesítmények üzemeltetése következtében, a felszín alatti vizekre nézve szennyezés történhet a pályára kerülő közvetlen olajszennyezés (TPH) által), illetve közvetve az esővíz által bemosott szennyeződésekkel. A vasúti közlekedés során esetlegesen bekövetkező olajcsöpögés, azonban rendkívül kis mennyiségben kerül a környezetbe. Havária esemény esetén lehet csupán nagy mennyiségű olaj elfolyással számolni. A vasút üzemelése során a lefolyó csapadékvízzel, a védőrétegeken át feltehetően csekély mennyiségű szennyező anyag jut a vízelvezető árokba. Az összegyűlő csapadékvizek végső befogadója a városi csapadékcsatorna hálózat, felszíni vízfolyás esetleges szennyezése nem valószínűsíthető.

A tervezett munkálatok a Vgtv. 1. számú melléklet 12. a) pontja, 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 [a továbbiakban: 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet] alapján a Duna folyam parti sávját és nagyvízi meder területét érintik.

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

A felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 7. § (4) bekezdésében meghatározott 1:100 000 méretarányú országos érzékenységi térkép és a 2. számú melléklet alapján a tervezési terület besorolása a felszín alatti vizek állapota szempontjából: **érzékeny terület.**

A hatósági döntéshozatal a 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet, a 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet, a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, a 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet, a 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet, 10/2010. (VIII. 18.) VM rendelet, a 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet, a 41/2017. (XII. 29.) BM rendelet, valamint a 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet figyelembe vételével történt.

Jelen szakhatósági állásfoglalást az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. és 56. § figyelembe vételével adtam ki. A szakhatósági állásfoglalás elleni önálló fellebbezés lehetőségét az Ákr. 55. § (4) bekezdése zárja ki.

Hatáskörömet az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. táblázat állapítja meg.

Az FKI-KHO feladat- és hatáskörét a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, a vízügyi igazgatási és a vízügyi, valamint a vízvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdés 2. pontja, valamint illetékességét a 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 2. számú mellékletének 2. pontja szabályozza.”

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság 35100/14960-1/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalásában tárgyi tevékenység végzéséhez az ipari balesetek és a természeti katasztrófáknak való kitétség szempontból előírás nélkül hozzájárult, melyet az alábbiakkal indokolt:

„A kérelemre indult környezeti hatásvizsgálat ügyben a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály, mint engedélyező hatóság 2022.09.01-én megkereste a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóságot ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitétség szakkérdésével, mint első fokú katasztrófavédelmi szakhatóságnak szakhatósági állásfoglalás kiadása céljából.

A szakhatóság a dokumentációk vizsgálata során a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R.) 6. melléklet 2. aa), ab), da) és db) pontjaiban meghatározottakat ellenőrzi, a Dokumentáció elbírálása során megállapította, hogy az tartalmazta a szakhatósági eljárás lefolytatásához szükséges kritériumokat.

A környezeti hatásvizsgálat elbírálása során megállapítottam, hogy

- a környezeti hatástanulmány a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ben feltételezett súlyos balesetek minden lehetséges károsító hatásának következményeit tartalmazza, a projekttel kapcsolatban a IX. kerületben található VINYL Kft., Varia-Chem Kft., CF Pharma Gyógyszergyártó Kft., LINDE Gáz Magyarország Zrt., a XI. kerületben az Aqualing Kft és a Budapesti Erőművek Zrt. –Kelenföldi erőmű vonatkozásában.

- a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetekből származó hatótényezők bemutatása arányban áll a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ből származó, a telepítési helyet esetlegesen érintő károsító hatásokkal; így különösen a települési veszélyelhárítási tervben valamint a kerületi önkormányzat által biztosított tényezők összevetése a veszélyes üzemek hatásterületeivel, valamint az azokban tárolt illetve technológia során alkalmazott veszélyes anyagok hatásaival.

- a hatótényezők bemutatása során a Kérelmező a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos baleset értékeléséhez és a vizsgálat tárgyának a hatásokkal szembeni érzékenységéhez a megfelelő kiindulási mutatókat, számítási módszereket helyesen alkalmazta, ezen belül környezeti hatások (zaj, rezgés); levegőtisztaság; hulladékgazdálkodás; élővilág védelem; talaj alatti és felszíni vizek védelme; gazdasági és társadalmi hatások; települési és táji rendszerek; éghajlatvédelmi szempontok.

- a környezeti hatástanulmány a települések katasztrófavédelmi besorolásáról, valamint a katasztrófák elleni védekezés egyes szabályairól szóló 62/2011. (XII. 29.) BM rendelet módosításáról szóló 61/2012. (XII. 11.) BM rendeletben meghatározott osztályba sorolást, a települési veszélyelhárítási tervben meghatározott természeti eredetű kockázatokat figyelembe veszi és a feltárt kockázatok károsító hatásainak várható következményeit megfelelően tartalmazza, így különösen a Budapest IX. kerületre (I. osztály) és Budapest XI. kerületre (I. osztály) vonatkozó katasztrófavédelmi osztályba sorolást érintő tényezőket.

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

A feltételeket az alábbi jogszabályi rendelkezések alapján állapítottam meg:

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

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

Döntésem a fenti jogszabályi rendelkezések alapján hoztam.

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

Hatáskörömet a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (3) bekezdése, valamint az ugyanezen rendelet 5. melléklet II. pontjában foglalt táblázat 5. sora, illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 3. § (1) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklete határozza meg.

Az önálló fellebbezés lehetőségét a Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki.”

A Bányafelügyeleti Osztály SZTFH-BANYASZ/10108-3/2022. számú, az eljárást megszüntető tartalmú végzését az alábbiakkal indokolta:

„Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály a tárgyi környezetvédelmi engedélyezési eljárása során, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII.29.) Korm. rendelet 1. melléklet, 9. táblázat, 20. sora alapján megkereste a Bányafelügyeletet szakhatósági állásfoglalása kiadására.

A Bányafelügyelet a beérkezett dokumentációk, valamint saját nyilvántartásai alapján az alábbiakat állapította meg:

- A tárgyi tervezési terület nem felszínmozgás-veszélyes.

- A tárgyi tervezési területen bányatelek, nyilvántartott ásványvagyon nincs.

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 Kérelmező a bányafelügyelet részére fizetendő igazgatási szolgáltatási díjakról és egyéb eljárási költségekről, valamint a felügyeleti díj fizetésének részletes szabályairól szóló 9/2022. (I.28.) SZTFH rendelet 2. § által előírt, 2. számú melléklet 5. pontja szerinti 23 000.- Ft igazgatási szolgáltatási díjat befizette.

A Bányafelügyelet hatáskörét az 531/2017. (XII.29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. táblázat 20. 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) bekezdés 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 a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdése alapján - figyelemmel az Ákr. 25. § (1) bekezdésének b) pontjára - a tervezett tevékenység helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozásával, valamint a településrendezési eszközökkel való összhangja megállapítása érdekében PE-06/KTF/19545-16/2022. számon megkereste a jegyzőket.

Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Jegyzője VIII/473/2/2022. számú levelében az alábbi tájékoztatást adta:

„A PE-06/KTF/19545-16/2022. sz. megkeresésére tájékoztatom Önöket, hogy a NIF Zrt kérelmére a Kelenföld és Ferencváros állomások közötti háromvágányú kapcsolat és új elővárosi megálló kialakítására vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárásban a helyi önkormányzati szabályozással vagy a vágányokkal szomszédos területeken hatályos városrendezési tervekkel ellentétes körülmény nem merült fel.

A két új vasútállomás és a hozzá csatlakozó rendező-pályaudvar területére nincs hatályban kerületi szabályozási terv.”

Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzat Jegyzője XXII-557-5/2022. számú levelében az alábbi tájékoztatást adta:

„A tárgyi területre előírásokat a 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.) XI. ÖK. (továbbiakban: KÉSZ 1), a Budapest XI. kerület, Duna folyam – I-XI. kerület határa – Budaörsi út – Ferencváros-Kelenföld vasútvonal által határolt terület kerületi építési szabályzatáról szóló többször módosított 30/2020. (IX. 25.) XI. ÖK (továbbiakban: KÉSZ 2), és a fás szárú növények védelméről szóló 15/2017. (V. 3.) XI. ÖK rendelet (továbbiakban Fás rendelet) tartalmaz.

Helyi környezet- és természetvédelmi előírások

KÉSZ-1 alapján

- 6.§ (1) Tereprendezés úgy végezhető, hogy a szomszédos telekhatártól számított 1 m-es területsávban az eredeti terepszint nem változtatható.
- (2) A mértékadó árvízszintre történő feltöltés esetén az (1) bekezdésben foglalt rendelkezéstől el lehet térni, azonban az árvízszint elérése felett figyelembe kell venni.
- 7.§ (1) Feltöltésre, visszatöltésre szennyezett talaj, építési törmelék nem használható.
- 10.§ (5) 4 méternél mélyebben történő mélyalapozás, föld alatti létesítmények elhelyezése csak, a rétegvizek szabad áramlásának biztosítása mellett megengedett.
- (7) A felszínmozgás-veszélyes, mélyfekvésű területek és egyéb építés-alkalmasság szempontjából veszélyes területek esetében 50 m²-t meghaladó alapterületű építményt csak a geológiai adottságokat figyelembe véve lehet építeni.
- 13.§ (4) A meglévő közművek kiváltásakor vagy megszüntetésekor a feleslegessé vált közművezetékét, közműlétesítményt fel kell bontani, felhagyott vezeték, műtárgy nem maradhat sem felszín felett, sem felszín alatt.
- (5) A felszín alatti közművek esetében a (4) bekezdésben foglaltaktól abban az esetben lehet eltérni, ha a felhagyott közmű kivétele élő fának a gyökérzetét sértené.

KÉSZ-2 alapján

- 6.§ (3) Területek feltöltése esetén csak olyan anyag helyezhető el, mely a földtani közeget nem károsítja. A területen tervezett beruházások, munkálatok a kármentesítési munkálatokkal összeegyeztetett módon végezhetőek.
- 8.§ A kerületet 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 vagy az üzemeltető feladata.

A Fás rendelet 1. § (2) bek. d) és f) pontja alapján a Fás rendelet hatálya nem terjed ki a NATURA 2000 és a MÁV területekre, de a beruházással érintett idegen területekre igen. A dokumentációban megadott 3360, 3361, 3362 és 3363 hrsz. alatti területek részben MÁV területek, ezért nagyon fontos az ingatlan használati megosztásának egyértelmű tisztázása a Fás rendelet érvényessége miatt. A többi idegen területre pedig az alábbiakat kérem figyelembe venni.

A Fás rendelet alapján:

3. § (2) Fát kivágni, erőteljesen metszeni vagy csonkolni csak indokolt esetben, kérelem benyújtásával és fakivágási vagy -csonkolási engedély birtokában, meghatározott pótlási kötelezettség teljesítése mellett lehet.”
5. § Az építési munkák (pl. útépités, park- és játszótérépités, kerítésépítés) közelében a megmaradó, de a földmunkák 0-4 méteres sávjába eső fák védelmét a helyszínen kalodázással kell megoldani. A fa védelmére a kivitelezőt kell kötelezni akkor is, ha a védendő növény idegen tulajdonon áll. A hatóság a munkálatok utáni első vegetációs időszak elején hatósági ellenőrzést tart az érintett ingatlanon. Amennyiben az építési munkák által érintett fák valamelyike nem életképes, úgy a kivitelezőt a 8. § (1) bekezdés szerinti pótlásra kell utólag kötelezni.
8. § (1) A közterületen lévő fa kivágása esetén - a (2)-(5) bekezdésekben foglalt kivételekkel - a pótlásról a kivágott fa törzskörméretének másfélszeres mértékében kell gondoskodni. A pótlásként ültetendő előnevelt díszfa darabszámának meghatározását a 6. melléklet tartalmazza.

(2) Az inváziós fás szárú növény vagy gyümölcsfa pótlása a kivágott fa darabszámával azonos mennyiségű előnevelt díszfa ültetésével történik.

(3) A KR 7. § (1) bekezdésében szabályozott, valamint azon esetben, amikor kertészeti szakvéleménnyel alátámasztott növényegészségügyi ok vagy a közúti közlekedés biztonsága okán, közlekedéshatósági előírás (megkeresés) miatt szükséges a fát kivágni, a fapótlás mértéke a kivágott fa törzskörméretének megfelelő mértékű fa telepítésével egyenértékű kell legyen.

(4) Igazoltan természetes úton kiszáradt fa pótlása a kivágott fa darabszámával azonos mennyiségű előnevelt díszfa ültetésével történik.

(5) Amennyiben kertészeti szakvéleménnyel igazolt, hogy a kivágandó fa a *Populus* (nyárfa) nemzetség termős ivarú egyede, a pótlás mértéke a törzskörméret felével egyenlő.

Nem közterületi ingatlanon kivágott fás szárú növények pótlása

13. § (1) A fakivágás és -csonkolás tényét 8 napon belül be kell jelenteni az eljáró hatósághoz.

(1a) A fapótlást - a 13/A. § (1) bekezdésében foglalt kivétellel - a fakivágási engedély kiállításától számított 1 éven belül kell teljesíteni. A hatóság a fapótlás tényét a fakivágás utáni 1 évet követően ellenőrzi. A hatóság az elültetett fa életképességét az ültetés napjától számított 3 éven belül ellenőrizheti.

(1b) A fás szárú növény csonkolása, erőteljes visszametszése esetén az életképességi vizsgálat a facsonkolási engedély érvényességének végétől számított 1 év elteltével esedékes.

(2) A pótlás mértéke

a) engedélykérelem benyújtása esetén:

aa) fás szárú növények kivágása esetén a pótoltt fás szárú növények össz törzskörméretének másfélszerese,

ab) fás szárú növények erőteljes metszése, csonkolása esetén amennyiben a lombtömegvesztés és károsodás miatt a fás szárú növény az erőteljes metszés, csonkolás időpontjától számított 1 éven belül elpusztul vagy nem ered meg, az érintett fás szárú növény törzskörméretének másfélszerese,

ac) amennyiben kertészeti szakvéleménnyel igazolt, hogy a kivágandó fa a *Populus* (nyárfa) nemzetség termős ivarú egyede, a törzskörméret felével egyenlő,

ad) meghatározható az engedélykérelem benyújtása napját megelőző 5 évben (60 hónap) az érintett ingatlanon elültetett díszfák össz törzskörméretének figyelembevételével, amennyiben a beszámítható törzskörméretű fák legalább 12/14 cm törzskörméretű, sorfa típusú lomblevelű díszfák. Nem számítható be az a fa, amelyet fapótlási kötelezettség céljából ültettek.

ae) az inváziós fás szárú növények esetén a kivágásra kerülő növények számával azonos számú előnevelt díszfával egyenlő,

af) igazoltan természetes úton kiszáradt fás szárú növények esetén a kivágásra kerülő növények számával azonos számú előnevelt díszfával egyenlő,

ah) az akusztikus tomográf vizsgálat alátámasztott kertészeti szakvélemény alapján kivágásra javasolt kategóriába sorolt fa esetében az érintett fa törzskörméretének a fele,

ai) életveszély vagy vagyonvédelmi okból történő kivágás esetén a kivágásra kerülő növények számával azonos számú előnevelt díszfával egyenlő,

b) engedély nélküli

ba) kivágás esetén a kivágott fás szárú növények össz törzskörméretének másfélszerese,

bb) erőteljes metszés, csonkolás esetén, amennyiben a lombtömegvesztés és károsodás miatt a fás szárú növény az erőteljes metszés, csonkolás időpontjától számított 1 éven

belül elpusztul vagy nem ered meg, az érintett fás szárú növény törzskörméretének másfélszerese.

(3) A fapótlási előírás ültetéssel nem teljesíthető a KR-ben meghatározottakon túl a Rendelet 3. § (5) bekezdésében foglalt fafajokkal, örökzöld fajokkal és a 4. melléklet szerinti gyümölcsfákkal.

(4) A fás szárú növények pótlásának módja:

a) a kivágott fás szárú növényeket a fakivágás által érintett ingatlanon kell pótolni az ingatlan teljes beépítetlen területén 80 m²-enként 1 db előnevelt díszfával,

b) amennyiben a pótlandó fás szárú növények az a) pont szerinti ingatlanon nem vagy nem teljes mértékben helyezhetők el, a vissza nem pótolta fák helyett pénzbeli megváltást kell előírni,

c) a kiemelt közcélú zöldterületekről szóló fővárosi közgyűlési rendeletben és az 5. mellékletben szereplő intézménykertekben történő pótláshoz legalább háromszor iskolázott, 18/20 cm törzskörméretű, sorfa minőségű lomblevelű díszfa ültethető.

(5) Amennyiben az engedély nélkül kivágott fás szárú növény törzskörmérete utólag nem állapítható meg, a faegyedet 100 cm törzskörmérettel (30 cm törzsátmérő) kell figyelembe venni a (2) bekezdés ba) pontja szerinti fapótlás előírásánál.

(6) A fapótlást - amennyiben természetvédelmi, környezetvédelmi, élővilágvédelmi, élőhelyvédelmi, településképvédelmi, kultúrtörténeti szempontok indokolják - a 3. melléklet szerinti telepítésre javasolt (honos) fafajokból vagy azok természetesen fajtáiból kell teljesíteni.

A Fás rendelet mind a közterületi, mind a nem közterületi fakivágást, gallyazást, csonkítást és a fapótlás mértékét szabályozza. A fakivágás és az erőteljes csonkítás 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 erőteljes csonkítása, 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 teljesül, kivéve a Kelenföldi utca és Csóka utca kereszteződésében található 2854/9 hrsz. alatti területnél nincs összhang a KÉSZ-1. szabályozási előírásaival, mivel a tervezett területfoglalási területhez szükséges szabályozást a szabályozási tervlap nem ábrázolja."

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

A Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/19545-9/2022. számú végzésével hiánypótlás benyújtására szólította fel a Kérelmezőt, mivel a Dokumentáció vizsgálatát követően megállapításra került, hogy nem azonosítható a tervezett beruházás által új területfoglalással érintett összes ingatlan, illetve a zaj- és rezgésvédelmi, valamint a településrendezési munkarész pontosítása, aktualizálása is szükséges a hatósági döntéshozatalhoz.

Továbbá a Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/19545-65/2022., PE-06/KTF/19545-85/2022. és PE-06/KTF/19545-90/2022. számú végzéseivel tényállás tisztázása érdekében kiegészítő adatok benyújtására szólította fel a Kérelmezőt az érintett nyilvánosság által benyújtott észrevételekben felvetett ellentmondások feloldására, az észrevételek véleményezése érdekében. A Kérelmező a felszólításban foglaltaknak a megadott határidőn belül eleget tett.

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.

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 fenti végzésekben előírt hiánypótlás, illetve tényállás tisztázás teljesítéséig eltelt időszakot (23+12+9 nap), erről a Környezetvédelmi Hatóság a fenti végzéseiben tájékoztatást adott.

A Környezetvédelmi Hatóság az eljárás során a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdése alapján, 2022. október 6. (csütörtök) 10⁰⁰ órai kezdettel a Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Polgármesteri Hivatal Tanácstermében (Budapest, Zsombolyai u. 5.) közmeghallgatást tartott, melyről hangfelvétel készült.

A Környezetvédelmi Hatóság a közmeghallgatáson készült hangfelvételt a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (9) bekezdése alapján elektronikusan közzétette, valamint közzétételre megküldte az eljárásban résztvevő Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros és Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzatok Jegyzőinek.

Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzat jegyzője XI/1382-2/2022. számú levelében, Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzat jegyzője pedig XXII-557-8/2022. számú levelében tájékoztatta a Környezetvédelmi Hatóságot arról, hogy a közmeghallgatásról szóló közlemény kifüggesztése megtörtént.

A közmeghallgatás résztvevői részéről felvetett kérdésekre, illetve az eljárásban benyújtott észrevételekre a válaszokat a Környezetvédelmi Hatóság jelen határozat rendelkező és indokoló részében megadta, továbbá a Kérelmező is megválaszolta.

A közmeghallgatáson készült hanganyag és a fentiek szerinti válaszok közzététele nyilvánosan megtörtént a Környezetvédelmi Hatóság honlapján, mely részletesen tartalmazza az észrevételeket, felvetéseket és az azokra adott válaszokat, melyek ismételt feltüntetése nem szükséges.

*

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

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

A benyújtott Dokumentáció az Ítéletnek megfelelően átdolgozásra került, adattartalmát tekintve a várható zajhatás becsléséhez szükséges adatokat tartalmazza. Megállapítható, hogy a tervezett fejlesztés területén belül olyan területek és épületek találhatóak, melyek zaj- és rezgés elleni védelméről gondoskodni kell.

A Dokumentációban a zajterhelés meghatározása számítógépes program - SoundPlan 7.4 program - alkalmazásával történt, mely program a vonatkozó magyar előírások szerint számol.

A létesítmény környezete:

A tervezési szakasz elején, a IX. kerületben a vasúti pálya zajtól nem védendő városközponti és intézményi vegyes területen halad. A tervezett beruházás környezetében Budapest kiemelt akusztikai értékű épülete, a Művészetek Palotája is megtalálható.

A nyomvonal a Déli összekötő vasúti hídon áthaladva a XI. kerületben jobb oldalon zajtól nem védendő városközponti vegyes, míg bal oldalon az épülő „BudaPart” lakópark intézményi vegyes területe mellett halad. Ezt követően a Hamzsabégi út környezetében a Karolina úti csomópontig nagyvárosias lakóterületet, azt követően kertvárosias lakóterületet, illetve zajtól nem védendő közlekedési és intézményi vegyes területeket érint.

Bal oldalon a Dombóvári út mentén lévő intézményi vegyes területen két védendő lakóépület található, majd ennek folytatásaként már kisvárosias lakóterületen, a Sárbogárdi út mellett halad.

A vasútvonaltól délre a Bartók Béla út irányába zajtól nem védendő gazdasági terület, illetve védendő nagyvárosias lakó és intézményi vegyes terület található.

A tervezési területen meglévő vasúti zajvédő falak a jobb oldalon 96+50 – 102+13 hm sz. között és a bal oldalon 96+50 – 97+50 hm sz. között találhatóak.

Alapállapot – jelenlegi zajhelyzet

Jelenlegi zajhelyzetet a tervezési területen nagyrészt az 1. sz. vasútvonal vasúti forgalma, kismérsékelt a vasútvonalat keresztező utak közúti forgalma határozza meg.

A létesítmény hatásterületén elhelyezkedő kritikus vizsgálati pontokban 2018. évben 5 helyen, 2022. évben további 7 helyen végeztek zajterhelés mérést, mely mérések eredményét a számítási modell validálásához használták. A Dokumentációban lévő vizsgálatok a beruházás által érintett hatásterület összes ingatlanjára, immár összesen 208 lakás környezetére történtek (a korábbi 183 helyett).

Ennél több vizsgálati pontot az Ítélet alapján sem lehetett megállapítani.

A tervezési területre, ill. annak hatásterületébe eső védendő épületek jelenlegi zajimmissziója egyrészt helyszíni zajvizsgálatok alapján, másrészt számítással kerültek megállapításra. A tervezett átépítés után várható állapot bemutatása, illetve a változások szemléltetése a tervezési területhez legközelebb elhelyezkedő vizsgálati pontokon történt.

Az alapállapot mérésen túl a zajtól védendő további területeken a vasúttól származó zajterhelés vizsgálata számításos modellezéssel összesen 208 lakás környezetére történt.

A számítások a FÖMTERV Zrt. által készített „*Forgalmi mellékletben*” (a továbbiakban: Forgalmi melléklet) közölt forgalmi adatokkal készültek, melyek a Dokumentáció mellékletét képezik. A Dokumentáció a vizsgálatok eredményét táblázatosan és zajtérképes formában is bemutatja.

A Dokumentációban a tervezési területen a jelenlegi és a tervezett távlati állapotban várható, zajviszonyokat hasonlítják össze és értékelik, továbbá javaslatot tesznek a határértékek teljesítéséhez szükséges intézkedésekre is.

„*A tervezési terület megítélési pontjainak vasúti zajterhelése*” című táblázat alapján megállapítható, hogy a vasúti közlekedéstől származó zajterhelés a vizsgált területen jelenleg meghaladja a megengedett határértéket.

A tervezési területek mentén jelenleg a védendő épületek előtt a beépítési távolságtól függően kisebb-nagyobb a zajszint túllépés, nappal 0-0,8 dB, míg éjjel 0-12,4 dB.

A túllépéssel érintett terület zajterhelését lényegesen befolyásolja a beépítés. A vasúti pályától távolabb fekvő épületek környezetében, illetve a fővonal melletti épületek árnyékoló hatása következtében a zajterhelés értékei kedvezőbbek.

Az építés zajhatása

A projekt és a kivitelezés jelenlegi szakaszában rendelkezésre álló adatok alapján szakmailag a lehető legjobb, megalapozott, sokéves szakmai ismeretet beépítő közelítő becslésként értékelhető számítások alapján elemzik az építési fázisok várható zajhatásait.

Az építkezésre a kiviteli terv szintjén, az organizációs terv szükség szerinti módosításával kell építés alatti zajvédelmi tervet készíteni, a kedvezőtlen hatások minimális értéken tartása, ill. a határértékek betartása érdekében.

A Dokumentációban az építkezésre vonatkozóan a jelenleg elérhető adatok felhasználásával előzetes, de szakmailag megalapozott becslést közölnek.

Az építkezési munkáknál az alábbi források eredményeznek környezeti zajszennyezést:

- építési technológia
- munkagépek
- rakodási művelet
- szállítási forgalom

A jelenlegi organizációs terv alapján a jelentős zajterhelést okozó építési fázisokra vonatkozóan az egyszerre, egy releváns területen üzemelő munkagépek zajteljesítmény szintjeit összegezve és erre vonatkozóan készültek a zajszámítások.

A fentiek alapján a zajtól védendő területeken az alábbi (jelentős zajterhelést okozó) építési munkafázisok, ill. részfázisok zajterhelését vizsgálták:

1. vágány és tartozékainak bontása
2. földmunkák
3. töltésépítés, támfalépítés
4. zajárnyékoló falak építése
5. műtárgyépítések, megállóhelyek
6. vezetéki hálózat építése
7. közműmunkák
8. pályaszerkezet építés
9. depórendezés

A teljes építkezés tervezett időtartama várhatóan 4-5 év, ezen belül a jelentős környezeti terheléssel járó munkavégzés várható időtartama 3,5 év. Az egyes zajvédelmi szempontból figyelembe vett szakaszosan megvalósuló építési fázisok tervezett időtartama 1 hónap-1év, illetve 1 hónap vagy annál kevesebb időn belül várható.

Az állomás környezetében a zajtól védendő épületek nagyvárosias, kisvárosias, kertvárosias, vegyes és gazdasági beépítésű területeken találhatóak.

Ennek megfelelően az építés időtartamára vonatkozó határértékek a fenti építési fázisokban az alábbiak:

- kisvárosias, kertvárosias lakóterületen a tervezett nyomvonal menti védendő épületeknél:
(nappal/éjjel) 60/45 dB
- nagyvárosias és vegyes lakóterületen a tervezett nyomvonal menti védendő épületeknél:
(nappal/éjjel) 65/50 dB
- gazdasági lakóterületen a tervezett nyomvonal menti védendő épületeknél:
(nappal/éjjel) 70/55 dB

A depóniaterületek közelében található irodaépületekre az alábbiakat vették figyelembe: a 27/2008 5. § (2) bekezdés értelmében "Az épületek (épületrészek) azon homlokzata előtt, amelyen 45 dB-nél nagyobb beltéri zajterhelési határértékű helyiség (4. melléklet), orvosi rendelő, hivatali épület irodahelyiség nyílászárója van, az (1) bekezdés a) pontja szerinti helyeken a zajterhelés nem haladhatja meg jelentős mértékben a 2. § (3)-(4) bekezdés, valamint az 1., a 2. és a 3. melléklet szerinti határértéket."

- egyes területen (Vi) a tervezett depónia menti iroda épületeknél: 70 dB (nappal)

Éjszakai munkavégzés várható, azonban a legtöbb munkafázis csak nappal (12 h munkaidővel) tervezett.

A Kivitelező a lehető legkevesebb munkafolyamatnál és időtartamban tervez(het) éjszakai munkavégzést, melyek kivitelezése nappali időszakban műszakilag megoldhatatlan. Nyári időszakban várhatóak olyan munkafázisok, melyek során a semleges hőmérséklet kialakítása nagy valószínűséggel csak éjszaka lehetséges.

A Dokumentáció szerint az adott munkafolyamathoz tartozó összes nevesített munkagép az adott munkafolyamatnál nem fog egy időben üzemelni.

A kivitelezővel egyeztetve és a munkaterület kiterjedését figyelembe véve az L_{AW} érték megállapítása az adott munkafolyamatoknál az egyidőben, egyszerre dolgozó munkagépeket figyelembe véve történt, mindig a „legzajosabb”, legrosszabb verziót feltételezve, ezzel is a biztonság irányába tévedve.

Az előzőekben közölt munkafázisok vonatkozásában meghatározzák a nappali időszakban a legközelebbi lakóépület környezetében várható építési zajterhelést

A munkafolyamatoknál az építés a tervezett munkarend szerint nappal fog történni.

Az építkezéstől eredő zajterhelés - a felvonulási terület védendő épületekhez való viszonylagos közelsége miatt csaknem minden helyen, ill. minden vizsgált építési fázisban túllépi a jogszabályban megengedett határértéket.

A túllépés számos esetben nagymértékű határérték feletti zajterhelést jelent. Törekedni kell arra, hogy az elkerülhetetlen határérték feletti zajterhelés a lehető legrövidebb ideig terhelje a zajtól védendő környezetet.

A Dokumentációban szereplő, megvalósíthatónak ítélt építési zajcsökkentési javaslatok jelen határozat rendelkező részében, illetve a 2. „Zaj- és rezgés csökkentési” mellékletében előírásra kerültek.

Az építési terület mentén mobil zajvédő falak elhelyezésének lehetősége munkavédelmi, balesetbiztonsági szempontok, valamint a helyi adottságok (magas vasúti töltés, távoli többszintes beépítés) és a rendkívül hosszú munkaterület miatt elvetésre került. Kellően magas ideiglenes zajvédő fal csak számottevő fakivágással lenne elhelyezhető, amely aránytalan és tartós élőhely--károsodást jelent az ideiglenes zajterheléshez képest. További korlátozó tényező, hogy a pályaépítés ideje alatt a fél pályán fenn kell tartani a vasúti forgalmat.

Az építési zajból és rezgésterhelésből eredő kedvezőtlen hatások minimális értéken tartása, illetve a határértékek betartása érdekében, a vállalkozónak az elérhető legjobb technikát kell alkalmaznia, zajszegény gépek, zajszegény építési technológia és eljárás választásával. Illetőleg a zajárnyékoló rendszer egyedi kialakítása is a lehető legkorszerűbb technológiai felkészüléssel tud csak létrejönni.

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 12. §-a értelmében a 27/2008. (XII. 3.) KvVM--EüM együttes rendelet 2. mellékletében előírt zajterhelési határértékeket kell betartani az építés során.

„13. § (1) A kivitelező felmentést kérhet a külön jogszabály szerinti zajterhelési határértékek betartása alól a környezetvédelmi hatóságtól

a) egyes építési időszakokra, ha a kibocsátási határérték-kérelem szerint a zajkibocsátás műszaki vagy munkaszervezési megoldással határértékre nem csökkenthető,

b) építkezés közben előforduló, előre nem tervezhető, határérték feletti zajterhelést okozó építőipari tevékenységre.”

Fenti előírások szerint a továbbra is határérték túllépést okozó építési fázisok esetén a Környezetvédelmi Hatóságtól a határérték alóli felmentést kell kérni.

Építési szállítási tevékenység

A zajterhelés az építő, szállító, rakodógépek mozgásából ered. Az anyagszállítás általában a meglévő vasútvonalon, illetve közúton történik, nappali időszakban.

A Dokumentációban megállapítják, hogy az organizációs kérdéskörrel (szállítási útvonalak, deponálási helyek, szállítási módok) kapcsolatosan jelen Dokumentációban közölt, illetve feldolgozott adatok a kiviteli tervek elkészültét megelőző tervfázisnak felelnek meg, és a Dokumentáció készítésekor rendelkezésre álló ismereteken, valamint a korábbi kivitelezések tapasztalati tényein alapulnak. A kivitelezés előkészítése jelenleg még nincs abban a készültségi fokban, hogy a három évet meghaladó munkálatok valamennyi részletére kiterjedő adatokkal rendelkezzen.

A Dokumentációban az organizáció térbeli elrendezése bemutatásra került, melyet az „*Organizációs Átnézeti helyszínrajzon*” szemléltetnek. (lásd. Organizációs melléklet).

Az organizációs tervlap ábrázolja az egyes létesítmények megközelítéséhez szükséges, valamint az anyagok be és kiszállításához használt útvonalakat, illetve az egyes építési anyagok tárolására használt depónia helyeket.

A közúti szállítás nappal történik, az alábbiak szerint:

- A Könyves Kálmán körút (Organizációs út 1) köti össze a Soroksári utat (Organizációs út 6) és a Gyáli utat (Organizációs út 2), melyek később becsatlakoznak a Határ útba (Kiszolgáló út 7). A Határ úti depóniába (Depónia Határ út 50) ezen az útvonalon ér el az építési törmelék.
- Soroksári úton (Organizációs út 6) a teljes meglévő út és a villamos pálya fölé egy nehézállvány lesz telepítve – lehetséges, hogy itt is magasságkorlátozást kell bevezetni.
- A Szerémi úton (Organizációs út 7) két depónia lesz elhelyezve: Depónia Szerémi 1, Depónia Szerémi 2.
- A Szerémi úton a meglévő öreg hídra, a szegély bontáshoz felszerelt függesztett állvány miatt lehetséges, hogy magasságkorlátozást kell bevezetni - ugyanitt mindkét oldalon sávzárások lesznek.
- A Szerémi utat és az M1-M7-t (Organizációs út 5) a Budafoki út (Kiszolgáló út 2) köti össze.
- Az M1-M7, Hamzsabégi út és a Szerémi sor a Kiszolgáló út 1-5. által lesznek összekötve a pályán folyó munkálatokkal. A Sárbogárdi út a Fehérvári út felőli behajtással zsákutca lesz, mert a Bartók Béla úti híd bal oldali acélszerkezet szerelötér eltorlaszolja a másik végét.
- A Bartók Béla úti depónia (Depónia BB) a Hamzsabégi úttal (Kiszolgáló út 5) csatlakozik a munkálatokhoz, a kelenföldi depónia (Depónia Kelenföld) pedig a Somogyi úttal (Kiszolgáló út 4). Budafoki úti híd alatt várhatóan sávszűkítésre, sávelhúzásra lesz szükség.

A megrendelői diszpozíció alapján (amely a tenderkiírás mennyiségei, illetőleg a jelenleg ismert organizációs előkészületek alapján került meghatározásra) a Dokumentációt készítő Vibrocomp Kft. (1118 Budapest, Bozókvári u. 12.) saját tapasztalatai és szakmai ismeretei alapján megbecsülte az organizációs és kiszolgáló utak várható szállítási forgalmát. Az organizációs terv szükséges módosításait az építkezés megkezdése előtt készülő, illetékes környezetvédelmi hatóság részére megküldendő építés alatti környezetvédelmi terv, illetve az építés alatti zajvédelmi terv fogja tartalmazni.

A Dokumentáció által figyelembe vett szállítási útvonalakat 25 km távolságon belül vizsgálták, amelyek környezetében zaj ellen védendő létesítmény található.

A fentiek alapján a következők állapíthatók meg:

- A vizsgált utak többségénél a zajterhelés változás mértéke (0 dB - 0,4 dB) a zajterhelés meghatározásának kerekítésre vonatkozó szabályai szerint 0-nak tekintendő, ezért a járulékos zajterhelés határérték alatt marad.
- A Dombóvári út (Szerémi út Budafoki út), a Bartók Béla út (Tétényi út - Kosztolányi D. tér), és a Somogyi út (eleje Kelenföld vá. - Bartók Béla út) esetében a szállítással növelt zajterhelés elhanyagolható mértékben (0,5 - 0,8 dB) haladja meg a határértéket, a túllépés mértéke nem indokol zajvédelmi szempontú intézkedést (megjegyezzük, hogy szakirodalmi adatok és tapasztalatok alapján is, az emberi fül által min. 2 dB változás az érzékelhető különbség).
- A Dombóvári út (Fehérvári út-Szerémi út) az egyetlen a szállítási útvonalak közül, melynél a jelenlegi zajterhelés nem lépi túl a határértéket. A szállítási forgalommal megnövelt zajterhelés szintén határérték alatt marad.
- A Sárbogárdi út (Bartók B. út - Fehérvári út között) és a Hamzsabégi út (vasúti töltés mellett kialakítandó organizációs út) esetében jelenlegi forgalmi adat nem áll rendelkezésre, ezért csak az építési forgalommal számoltunk. A zajterhelés nem éri el a határértéket.

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 7. §. (1) bekezdése szerint új tevékenység telepítéséhez, megvalósításához szükséges szállítási tevékenység szomszédos, zajtól védendő terület, amelyen a szállítási, hatásterülete az a szállítási útvonalakkal fuvarozási tevékenység legalább 3 dB mértékű járulékos zajterhelés-változást okoz. A 7. § (3) bekezdése szerint az (1) bekezdés szerinti hatásterület megállapításához a járulékos zajterhelést a szállítási útvonalak mentén az alaptevékenység megvalósítási helyszínétől legfeljebb 25 km távolságon belül kell vizsgálni.

Ilyen útszakasz lehet jelen esetben a Sárbogárdi út (Bartók B. út - Fehérvári út között), amelynél jelenlegi forgalmi adatok nem állnak rendelkezésre, továbbá az Organizációs út 3, azaz a Hamzsabégi út (vasúti töltés mellett kialakítandó organizációs út), amelynél jelenleg nem található szállítási forgalom lebonyolítására alkalmas út.

Megjegyezzük azonban, hogy a Sárbogárdi út (Bartók B. út - Fehérvári út között) a Dombóvári úthoz (Fehérvári út- Szerémi út) hasonló kisforgalmú út, továbbá a két említett útszakasz forgalma nagyon hasonló egymáshoz, mely alapján megállapítható, hogy a Sárbogárdi úton a jelenlegi zajterhelés nem lépi túl a határértéket ezért a szállítási forgalommal megnövelt zajterhelés szintén határérték alatt marad.

Tehát a fentiek alapján a Sárbogárdi út (Bartók B. út - Fehérvári út között) és a Hamzsabégi út (vasúti töltés mellett kialakítandó organizációs út), esetében a zajterhelés változás mértéke nem meghatározható. Ezen utak menti védendő épületeknél a zajterhelés nem éri el a határértéket. A többi szállítási útvonal esetében a zajterhelés változás nem haladja meg a 3 dB-t.

A fentiek alapján zajvédelmi szempontú intézkedés az építési-szállítási útvonalak mentén nem indokolt.

A Dokumentáció „Zajterhelést csökkentő intézkedések” fejezetében bemutatottak alapján az építési zaj a fenti zajvédelmi intézkedések mellett elviselhetőnek minősíthető, a várható zajterhelés a javasolt intézkedések megvalósítása esetén megfelel a jogszabályban előírt követelményeknek.

A létesítmény üzemelésének zajhatása

A Dokumentációban a Déli összekötő vasúti Duna-híd korszerűsítése, a Népliget állomás megvalósítása, a Ferencváros állomás végponti váltókörzetében egyvágányú különszintű vasúti kapcsolat létesítése, a Budaörs és Kelenföld közötti vasúti kapacitásbővítése, valamint a Déli-pályaudvart és a Nyugati pályaudvart összekötő vasúti alagút megvalósítása projektekhez kapcsolódóan vizsgálja az együttes hatásokat.

A zajszámítás a 15 éves távlatra vonatkozó forgalmi modellezésen alapul. A forgalmi modellezés a kapcsolódó projektek hatását figyelembe vette. Ennek megfelelően, **a kapcsolódó projektek forgalmi változásai a vizsgált szakaszra zajvédelmi szempontból hatást gyakorolnak.**

A Környezetvédelmi Hatóság a jelenlegi pályageometria módosulása miatt a PE-06/KTF/657-28/2018. számú határozatban előírt zajárnyékoló falak egy részénél jelen határozat 2. „Zajcsökkentési melléklet” 1.1. pontjának 2. táblázata szerinti helyeken új zajárnyékoló falakat kell megépíteni.

A Dokumentációban az alapállapot vizsgálati pontjaiban a tervezett beruházás megvalósulását követő távlati állapotra vonatkozó zajterhelést a Forgalmi melléklet adataival számolják, és a vizsgálatok eredményét táblázatosan és zajtérképes formában is bemutatják.

A jelenleg túllépéssel érintett helyeken a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 4. § (5) szerint a jelenlegi zajterhelés minősül határértéknek.

A számítások szerint a létesítmény fejlesztésének megvalósulását követően zajvédelem nélkül a távlati forgalomra számolva, a vasúti közlekedéstől származó zajterhelés a jelenlegi állapothoz képest különböző mértékben nőni fog.

A Kelenföld-Ferencváros vonalszakasz tágabb környezetében távlati állapotban a zajterhelés nappal: -5,4 –10,8 dB-el, éjszaka -7,3-8,7 dB-el változik.

A zajterhelés növekedés következtében a tervezési terület menti védendő területeken a már jelenlegi állapotban is határérték feletti területeken további mértékben nő a túllépés, emiatt a terület egyes részein zajvédelmi intézkedésekre van szükség.

A közúti főútvonaltól, vasúti fővonalról és pályaudvartól származó zajra vonatkozóan a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes számú rendelet 3. melléklete a közlekedéstől származó zajterhelési határértékekre a védendő épületek védendő homlokzatai előtt a kisvárosias, kertvárosias, falusias lakóterületre, a nagyvárosias lakóterületre és a vegyes beépítésű területre valamint gazdasági területek esetén egyaránt nappal: $L_{AMk0} = 65$ dB, éjjel: $L_{AMk0} = 55$ dB zajterhelési határértékek teljesülését írja elő.

Az alapállapotban túllépéssel érintett helyeken a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 4. § (5) bekezdése szerint a jelenlegi zajterhelés minősül a távlati állapotban teljesítendő zajvédelmi követelménynek.

A Dokumentációban a zajcsökkentést nem a jelenlegi állapot alapján meghatározott zajvédelmi követelményértékekre, hanem a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes számú rendelet 3. melléklete szerinti, az érintett lakosok számára kedvezőbb, közlekedéstől származó zajterhelési határértékekre végezték el.

Az elérhető legjobb technológia (BAT) kiválasztása érdekében több alternatívát is vizsgáltak a vasúti pálya melletti zajárnyékoló falakra, melyek alapján a következő megállapítások tehetők:

- 4m magas egyenes zajárnyékoló fal mellett elérhető legnagyobb zajcsökkenés 10 dB.
- 6m magas egyenes zajárnyékoló fal esetén elérhető legnagyobb zajcsökkenés 12 dB.
- Íves zajárnyékoló fal alkalmazásával érhető el a legnagyobb zajcsökkentés, 14,6 dB.

A részletes zajvédelmi vizsgálatok alapján tehát megállapítható, hogy az elérhető legjobb technológia (BAT) zajterhelés csökkentése érdekében az íves, behajló zajárnyékoló fal.

A zajvédelmi intézkedések helyének meghatározása során, ahol műszakilag lehetséges, ott ez a megoldást kell alkalmazni. Tárgyi vasútvonal esetében ilyen behajló fal a műtárgyakon (közút feletti átvezetések) nem alkalmazható, mert statikailag nem megoldható, ezért itt az itt elérhető legjobb technológiai megoldás a pengefalas kialakítás.

A vasúti hidaknál a vasúti járművektől visszaverődő zajhatás nagyon intenzív, ezért a híd teljes hosszában mindkét vágányban a terelő sínek közötti részt le kell burkolni, melyet a Környezetvédelmi Hatóság jelen határozat rendelkező részében előírt.

Nádorkert megállóhelyen a zajárnyékoló falak és a perontető látja el a zajvédelmi feladatokat.

Azokon a helyeken, ahol a behajló fal nem biztosítja a megfelelő védelmet (1-1 épület felsőbb szintjén), ill. ahol (hidak környezetében) zajárnyékoló fal nem építhető, ott passzív akusztikai módszerekkel szükséges a további zajcsökkentést megoldani.

A passzív védelem pontos megtervezésére a kiviteli tervezés során történik. Ennek során az érintett – jelen hatásvizsgálatban meghatározott lakóingatlanok – megkeresésre kerülnek és a lakossági beleegyezés szerint minden egyes passzív védelemben részesítendő épületnél az átalakítást megelőzően helyszíni építészeti és akusztikai felmérést kell végezni a nyílászárók jelenlegi állapotáról, ill. a jelenlegi hangszigetelési tulajdonságiról. Ennek ismeretében lehet az alkalmazandó passzív védelmi intézkedést (üvegvastagság növelés, tömítés, 3. szárny beépítése stb.) megtervezni. Az alkalmazandó módszer a jelenlegi nyílászáró állapotától erősen függ (vetemedés, tok - szárny kapcsolat stb.), ezért szükséges minden egyes épületnél külön vizsgálatot végrehajtani.

A Környezetvédelmi Hatóság álláspontja szerint a passzív zajvédelmi vizsgálatok további részleteit a tárgyi beruházás megvalósítását (üzembe helyezését) követően szükséges tisztázni, mivel a tényleges zajterhelési viszonyok csak akkor alakulnak ki mérhetően és számszerűsítve.

A Bírósági Ítélet [237] bekezdésében foglaltak szerint a passzív zajvédelem esetében a technológia vagy műszaki eljárásrend pontosan nem határozható meg a fenti ismeretek hiányában.

Azonban a Dokumentációban a passzív védelmet igénylő lakóépületek, illetve azok védendő szintjei meghatározásra kerültek.

A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdése szerint a környezetbe zajt vagy rezgést kibocsátó létesítményeket úgy kell tervezni és megvalósítani, hogy a védendő területen, épületben és helyiségben a zaj- vagy rezgésterhelés feleljen meg a zaj- és rezgésterhelési követelményeknek. A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 9. § (2) bekezdése szerint a védendő területeket úgy kell kijelölni, hogy a külön jogszabály szerinti zajterhelési határértékek teljesüljenek. A védendő épületet, helyiséget úgy kell megtervezni és megépíteni, hogy a külön jogszabály szerinti belső téri zajterhelési határértékek a használatbavétel időpontjára teljesüljenek.

Jelen határozat rendelkező részben és a 2. „Zaj-és rezgéscsökkentés” mellékletében a Dokumentációban javasolt zaj- és rezgéscsökkentési intézkedések előírásra kerültek. Az egyes intézkedések helyének és módjának meghatározását a „Zaj- és rezgéscsökkentési” melléklet tartalmazza.

Rezgésvédelem

A Dokumentáció „Rezgés” fejezete szerint a vizsgált területen mind jelenleg, mind távlatban a meghatározó rezgésforrás a vasúti közlekedés, kismértékben a villamos közlekedés (Fehérvári út és Bartók Béla út környezete). Vizsgálták azt is, hogy a pályaszerkezet átalakítása hogyan változtatja meg a vasúti pálya melletti épületeket környezeti rezgésterhelés szempontjából.

Az épületekben tartózkodó emberekre vonatkozó rezgésterhelést az egészségügyi miniszter 27/2008. (XII. 3.) sz. KvVM–EüM együttes rendelete „a zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról” című, zaj és rezgésterhelési határértékek megállapítására vonatkozó rendelete határozza meg. A rendelet 5. számú mellékletének 2. sora tartalmazza a lakóépületekre vonatkozó határértékeket:

A tervezett korszerűsítés hatásterületébe eső védendő épületek jelenlegi rezgés immisszióját a Dokumentációban helyszíni rezgésvizsgálatok alapján az értékeléshez szükséges számítással állapították meg. A tervezett korszerűsítés után várható állapot bemutatásához, a változások szemléltetésére a vizsgálati pontok kiválasztása úgy történt, hogy azok jól reprezentálják a vasúti hidak szerkezeti és vasúti pálya rezgés kibocsátását.

Az alapállapot (jelenlegi) vizsgálatoknál több helyszínen történt mérés, melyekből később kiválaszthatók a kritikus pontok, amelyeknél javasolt a későbbi mérések elvégzése építés alatt, illetve üzembe helyezést követően.

A kritikus pontokban elhelyezkedő épületek vagy részterületek jelentik a legnagyobb mértékű rezgés kockázatot. Amennyiben a kritikus pontban teljesülnek az előírt határértékek a távolabbi épületeknél már nem feltételezhető a határértékek túllépése.

A létesítmény hatásterületén elhelyezkedő kritikus vizsgálati pontokban 2018. évben 4 helyen, 2022. évben további 6 helyen végeztek rezgés mérést.

A vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a jelenlegi állapotban a megengedhető rezgésterhelés mértéke a védett épületekben mind a nappali megítélési időszakra vonatkoztatva, mind a szigorúbb követelményű éjjeli időszak vonatkozásában határérték alatti terhelés tapasztalható.

A vizsgálatok alapján megállapítható továbbá, hogy a rezgésterhelés több helyen megközelíti a határértékeket, amely távlatban határérték fölé fog emelkedni a forgalmi sebesség növekedése miatt.

Az építkezések során keletkező rezgésből eredő károk általában a nem magas gépjármű forgalomra méretezett forgalmi, összekötő utak szállítási útvonalként való használatával hozhatók összefüggésbe.

Ebből a tapasztalatból kiindulva, javasolt, hogy a szállítási útvonalak a környékbeli lakott területeket kerüljék el, és a főutakat, illetve a lakott területen kívüli földutakat vegyék erre a célra igénybe.

Az építési munkák megkezdése előtt indokolt a veszélyeztetett épületek statikai állagfelmérése és az esetleg meglévő épületkárok dokumentálását egy állagvizsgálati szakvéleményben a későbbi kárigény kezelésének egyszerűsítése érdekében.

A közeli épületekben az építési rezgés megfigyelésére szolgáló állandó szerkezeti rezgésmonitor állomás felállításával az építés alatti rezgéshatás folyamatosan nyomon követhető.

A rezgés monitoring vizsgálat az építés ideje alatt figyelmeztet a határérték közeli rezgés értékek elérésekor. A határértékek megközelítésekor az építkezés leállítható.

Jelentős kockázati tényező a bontási és az építési tevékenység, a földmunkák végzése, az építőanyagok és a föld szállítása. A legnagyobb kockázati tényező a talajtömörítési tevékenység, zúzottkő ágyazat vibrációs aláverése alatt különösen, ha az épületek közelében vibrohengeres tömörítést alkalmaznak. Az épületkárok és a későbbi viták elkerülése érdekében a rezgésterheléssel érintett épületek előzetes szerkezeti állagfelmérését el kell végezni és az építési tevékenység megkezdése előtti állapotot dokumentálni kell.

A fentiek alapján az építési munka által rezgésterhelésének kitett épületekben, és az építés alatt a veszélyeztetett épületek rezgésterhelésének monitorozása (folyamatos ellenőrzése) jelen határozat rendelkező részében előírásra került.

A vizsgálatok alapján megállapítható, hogy létesítmény üzemelése során távlatban a vasúti pálya mellett növekedni fog a rezgésterhelés, különösen az 50 m-es vasúti védőtávolságon belül elhelyezkedő épületeken.

A felújított pálya dinamikai terhelés szempontjából várhatóan jobb tulajdonságokkal rendelkezik a jelenlegi szerkezetnél, azonban az érzékelési küszöb fölött és a határérték felett lesz a várható környezeti rezgésterhelés legnagyobb, pillanatnyi értéke, ezért az adott szakaszokon rezgéscsillapítást kell megvalósítani.

A Dokumentációban közölt számítások alapján megállapítható, hogy a tervezett korszerűsítés és a rugalmas sínágyazat hatására a meglévő épületekben a rezgés súlyozott egyenértékű gyorsulása továbbra sem haladja meg a 27/2008.(XII.3.) sz. KvVM-EüM rendelet szerinti határértéket.

A vasúti hidak átépítés után zúzott kő ágyazatos vasúti felépítményűek lesznek, amelyek akusztikai szempontból a talpfás, nyitott szerkezethez képest kedvezőbb.

Azon vasúti hidakra vonatkozóan, melyek környezetében védendő épületek helyezkednek el [Soroksári úti vasúti híd (Danubius megálló), Budafoki úti vasúti híd, Fehérvári úti vasúti híd, Bartók Béla úti vasúti híd], 10 dB rezgés csökkentő hatással bíró rezgésvédelmi intézkedéssel kell biztosítani a rezgésterhelési követelmények teljesülését.

A Bírósági Ítélet szerint:

„[223] A bíróság hangsúlyozza, hogy a felperesek keresetének részeként vitatott hatásterület vizsgálata körében már kifejtettek szerint a hatásvizsgálati eljárás lefolytatása során is irányadó 284/2007. Korm. rendelet 2. sz. melléklete irányadó és alkalmazandó a per tárgyát képező ügyben. Figyelemmel arra, hogy a 284/2007. Korm. rendelet 2. § d) pontja megállapítja a környezeti zaj- vagy rezgésforrás fogalmát, 2. § f) pontja meghatározza a közlekedési zaj- vagy rezgésforrás fogalmi elemeit, és ugyanezen jogszabály 2. sz. mellékletének 4. pontja állapítja meg a közlekedési zaj- és rezgésforrás engedélyezési tervének zajvédelmi munkarésze elemeit; ezekre alapítottan a bíróság kiemeli, hogy a tervezés során a 284/2007. Korm. rendelet 2. sz. melléklet 4. pontjában foglalt dokumentációs tartalmi követelmények a nem vitatottan zaj - és rezgés forrásnak minősülő tárgyi nyomvonalas létesítmény felújításával és vagy bővítésével összefüggésben, a tervezés során alkalmazandó előírások.”

A Bírósági Ítélet fenti bekezdésében foglaltak teljesülését, a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 2. számú melléklet, mint tervezés során alkalmazandó előírás teljesülését a hatóság nem vizsgálta.

Ugyanakkor megjegyezzük, hogy jogszerűen, elsőfokú engedélyező hatóságként lefolytatott környezeti hatásvizsgálati eljárás alapját képező környezeti hatástanulmány esetében nem is vizsgálhatta volna az alábbiak miatt:

A 284/2007. Korm. rendelet 2. sz. mellékletében foglalt zajvédelmi munkarészre vonatkozó előírások a 284/2007. Korm. rendelet 9. § (6) szerint csak akkor alkalmazhatók, ha az eljáró környezetvédelmi hatóság szakhatóságként jár el, vagy szakkérdést vizsgál. Tekintettel arra, hogy tárgyi ügyben a 284/2007. Korm. rendelet 9. § (6)-ban foglalt feltételek nem álltak fenn (tárgyi eljárásban a környezetvédelmi hatóság engedélyező hatóságként járt el, nem szakhatóságként), így a 2. mellékletben foglaltak jogszerű alkalmazására nem volt mód.

A fentiek alapján, a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendeletben előírt követelmények figyelembe vételével, valamint a rendelkező részben tett előírások maradéktalan betartása esetén a tervezett beruházással szemben zaj- és rezgésvédelmi szempontból kizáró ok nem áll fenn.

A kíméletes környezethasználat megvalósítása érdekében a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 4. § (3) bekezdés b) pontjában foglalt hatósági jogkörben eljárva a Kérelmező kötelezettségeit, ezzel együtt a későbbi környezethasználatra vonatkozó adatszolgáltatást a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendeletben, 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendeletben valamint az Ítélet 228-231., 239. pontjai foglaltak figyelembe vételével írta elő a Környezetvédelmi Hatóság.

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

Levegővédelmi szempontból:

A Dokumentáció átdolgozása megtörtént az Ítélet 239. pontjának megfelelően.

Az építkezés munkaközi ütemterve, az építkezés során használandó gépek típusa és a jelenlegi organizációs terv előzetes vázlata áll rendelkezésre. Mivel a kivitelezés megkezdése még közel egy évnyi távolságban van, illetőleg a kivitelezés több évet ölel fel, ezért az organizáció és építési ütemterv a későbbiekben még változhatnak.

A ténylegesen az építési területre történő szállítási forgalmat az építkezés megkezdése előtt készülő, a Környezetvédelmi Hatóság részére megküldendő építés alatti környezetvédelmi terv fogja tartalmazni.

Az organizáció térbeli elrendezését a Dokumentáció részét képező „Organizációs Átnézeti helyszínrajz” szemlélteti. Az organizációs tervlap ábrázolja az egyes létesítmények megközelítéséhez szükséges, valamint az anyagok be- és kiszállításához használt útvonalakat, illetve az egyes építési anyagok tárolására használt depónia helyeket.

A Dokumentációban foglaltak alapján megállapítható, hogy a létesítés során a munkálatokkal, illetve szállítással járó kiporzás, valamint a munkagépek és szállítójárművek által kibocsátott légszennyező anyagok az időjárási körülményektől függően lokálisan jelentkező, időszakos levegőterhelést okozhatnak a munkaterület és közvetlen környékét érintő munkafázisok során. A munkaterületek megközelítése szempontjából az egyes munkafolyamatok alatt fennálló levegőterhelés időtartama a tervezés jelenlegi fázisában nem ismert, arról a későbbi engedélyezési fázisban lesz konkrét információ, mely során a megfelelő intézkedések megtehetőek.

A legnagyobb porterhelés a vasúti pálya azon szakaszán várható, ahol új nyomvonalon vezetett földmű építés tervezett, amit csak tehérgépkocsival lehet megközelíteni.

A kitermelt homokot, kavicsot deponálás nélkül, bányanedves állapotban rakodják és szállítják. A levegőterhelés mértékét a gépjárművek rakterének megfelelő takarásával, megfelelő műszaki állapotban levő szállítójárművek és munkagépek használatával, a munkaterület szükség szerinti locsolásával kívánják majd csökkenteni, továbbá megfelelő logisztika alkalmazásával, munkaszervezéssel törekedni fognak arra, hogy az építőanyag minél rövidebb időn belül felhasználásra kerüljön.

A Dokumentáció alapján a kivitelezési időszakban a megfelelő intézkedések végrehajtása és a technológiai fegyelem betartása esetén a levegőterhelés mértéke lakott területen várhatóan nem idéz elő határérték feletti koncentráció értékeket a levegő alapállapotának tekintetében. A Dokumentációban megállapított alaplégszennyezettség a közúti forgalomból származó kibocsátásokat is tartalmazza.

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

A levegővédelmi hatásterület a Dokumentációban található adatok figyelembevételével, az építkezés ideje alatt a PM₁₀ kibocsátás tekintetében jelölhető ki. Mivel a vasúti pálya villamosított, így az üzemeltetésből adódó hatásterület viszont nem állapítható meg, így az üzemeltetésre vonatkozó külön levegővédelmi intézkedések megtétele sem indokolt.

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

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

Hulladékgazdálkodási szempontból:

A kivitelezési időszakban építési-bontási hulladékok keletkezése várható (föld és kövek, beton, aszfalt, ásványi eredetű építőanyag-hulladék, vas és acél hulladék, műanyag, fa, fém), melyek kezeléséről, folyamatosan történő elkülönített gyűjtéséről, lehetséges helybeni felhasználásáról vagy elszállíttatásáról a kivitelező gondoskodik.

A kivitelezés során egyéb veszélyes hulladék keletkezése is várható (olaj, akkumulátor, olajos homok, olajos rongy, csomagolóeszköz, festékmaradék és festékes, oldószeres, hulladék, lakk hulladék).

Az üzemelés során elsősorban a vontatójárművekből lecsöpögő olajszenyezésekre lehet számítani, továbbá a sínek és felsővezetékek karbantartásából származó hulladékokra, melyek jellemzően fém, vagy építési-bontási hulladékok.

Az állomásokon, illetve a vasút mentén elhagyott, főként kommunális hulladékok képződése várható.

A létesítmény felhagyása nem várható. Az esetleges felhagyás miatti bontási munkák során a kivitelezési munkálatokhoz hasonló volumenű építési-bontási hulladékok keletkezhetnek, amelyek a megfelelő jogszabályok betartásával környezetszennyezést nem okoznak.

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

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

A Hulladékgazdálkodási Hatóság a hulladékgazdálkodási előírásait és megállapításait a Ht., a 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet, a 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet és a *hulladékgazdálkodási hatóság kijelöléséről* szóló 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet] alapján tette meg.

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

A felszín alatti vizek és a földtani közeg szempontjából:

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.

Talajszennyezés esetleg a munkagépek kenőanyag és hidraulika olaj elfolyásából eredhet, felszín alatti víz szennyeződése havária események kivételével nem valószínűsíthető, tekintettel arra, hogy a talajvíz a vizsgált területen mélyen helyezkedik el (geotechnikai vizsgálatok szerint 10 m alatt detektálható a pesti és budai oldalon is). Mivel meglévő vasútvonal átépítéséről van szó, a vizsgált beruházás megvalósulását követően, az üzemelés időszakában a jelenleg is fennálló hatásokkal lehet számolni. A tervezési terület a Környezetvédelmi Hatóság nyilvántartása szerint környezeti kármentesítéssel nem érintett.

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

Természetvédelmi szempontból:

Tárgyi beruházással érintett terület országos jelentőségű, egyedi jogszabály által kijelölt védett természeti területet és a Tvt. 23. § (2) bekezdésében meghatározott ex lege védett természeti területet, illetve természeti értéket nem érint. Továbbá a terület nem része 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 földrészeletről* szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet] által meghatározott Natura 2000 hálózat területének és nem érinti a *barlangok felszíni védőövezetének kijelöléséről* szóló 16/2009. (X. 8.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 16/2009. (X. 8.) KvVM rendelet] által megállapított barlang felszíni védőövezetét sem.

A tervezett zajfogó falak több méter magasságban átlátszók, amelyek különösen veszélyesek lehetnek a repülő madarakra nézve, mert azok repülésre alkalmas képet látnak. Emiatt teljes sebességgel nekirepülnek, és az esetek jelentős százalékában halálos sérülést szenvednek. Az íves zajfogó falak a pálya felé hajlanak. Az érkező vonat elől menekülő madarak oldalirányban az átlátszó felület felé repülnek és felfelé való menekülésüket a visszahajló zajfogó fal akadályozhatja.

A madarak védelme érdekében a Dokumentáció az alábbi javaslatot tartalmazza:

„A madarak falnak ütközése elkerülhető a fal átláthatóságának csökkentésével, a hasonló módon kialakított Gyáli úti felüljáró esetében nem tapasztaltak rendszeres madárelütést 1992 óta. A teljesen átlátszó íves zajfalak esetében jelentősen csökkenti a madarak falnak ütközésének valószínűségét a megfelelő formájú és méretű, üvegre ragasztható csíkozás. Szakirodalmi példák alapján az üvegfalakra függőlegesen vagy átlósan minimum fél cm széles csíkokat kell felragasztani, melyek egymástól maximum 10 centiméteres távolságra lehetnek.

Az elütések valószínűségét jelentősen csökkenti a vasutak környékén gyakran megfigyelt fajok (parlagi galamb, balkáni gerle) számára potenciális fészkelőhelyek (perontető, falfülkék stb.) lezárása, ami legkönnyebben a széles körben alkalmazható, beülésgátló drót tüskesorok kihelyezésével érhető el. Az elszigetelő, beülést gátló eszközök alkalmazásakor azonban minden esetben ügyelni kell a résmentes és tartós kivitelezésre, a megfelelő hosszúságú tüskék alkalmazására.”

A Dokumentáció szerint a Budapest XI. kerület Hamzsabégi úti parkban található egy lisztes berkenye hibrid egyede (EOV koordináták: X: 236399; Y: 649738), mely áttelepítése annak növényegészségügyi állapota miatt nem kivitelezhető.

A Természetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/19545-23/2022. számon megkereste az Igazgatóságot, hogy 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 és 39. §-a alapján a védett és fokozottan védett természeti értékekre vonatkozóan szolgáltatson adatot, illetve adja meg természetvédelmi kezelői véleményét. Az Igazgatóság DINPI/5078-1/2022. számú véleményében az alábbiakat közölte:

„A tervezett beruházás az alábbi természetvédelmi kijelölés alatt álló területeket érinti:

- a közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet alapján a **HUDI20034 jelű, Duna és ártere elnevezésű kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet**
- a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvényben kihirdetett **országos ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezetét.**

A tervezett beruházás környezetében Igazgatóságunk nem rendelkezik dokumentált adattal védett fajok, valamint Natura 2000 jelölő élőhelyek és jelölő fajok előfordulásáról.

A tervezett beruházás a Duna keresztezésénél érinti a Natura 2000 hálózathoz és egyben az ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezetébe tartozó területet. A dokumentáció alapján a beruházás a főmedret nem érinti, a jelenleg meglévő vasúti híd és pálya bővítésével kerül kialakításra. A Duna parti sávja a part épített jellege, a meglévő hidak, illetve más infrastrukturális elemek közelsége miatt jelenleg is degradált. A fentiekre tekintettel Igazgatóságunk véleménye szerint a kiépítés és üzemeltetés során jelentős táji- és természeti hatás nem várható.

A tervezett íves zajvédő fal kialakításával kapcsolatosan Igazgatóságunk nem rendelkezik tapasztalattal. A tervezett csíkozás az ütközés elleni védelmet megfelelően biztosítja. Javasoljuk, hogy a Hamzsabégi út mellett található park területén a csikok érdesítve kerüljenek kialakításra, így az esetlegesen előforduló denevérek ütközése is elkerülhető. A nyomvonal most is vasúti közlekedésre használt, a bővítés és korszerűsítés olyan területen halad, ahol jelenleg is csak a zavarást elviselő fajok fordulnak elő. A tervezett zajvédő fal kialakítása révén a zajhatás szempontjából kedvezően hat a környező élővilág, így a madarak élőhelyére. Igazgatóságunk véleménye szerint a tervezett szélesség és a sínek felett tervezett felső nyílás lehetőséget ad a kis testű madarak menekülésére. Ennek vizsgálatára monitoring előírását javasoljuk. A tervezett beülségátlók használata alkalmas a galambok jelenlétének, így az elütés veszélyének csökkentésére.

A dokumentációban jelzett lisztes berkenye (*Sorbus aria*) és barkócaberkenye (*Sorbus torminalis*) hibrid Igazgatóságunk véleménye szerint nem tekinthető természetes előfordulásnak, valószínűsíthetően telepített. A szülőfaj védettsége miatt az egyed genetikai állományának megővését javasoljuk vegetatív szaporítással. A szaporított egyedek a kivágott fák pótlására felhasználhatóak, valamint javasoljuk egy példány ELTE Fűvészkert részére történő átadását.

A tervezett beruházás által érintett egyéb zöldfelületek nem állnak természetvédelmi kijelölés alatt, ezért a Natura 2000 területen kívül eső területfoglalásokkal, fakivágásokkal kapcsolatosan Igazgatóságunk nem kíván nyilatkozni.”

A fentiekkel kapcsolatban a Természetvédelmi Hatóság megállapítja, hogy a tervezendő vonalszakasz tervezési határai közé ékelődik a Déli összekötő vasúti Duna-híd, melynek előkészítése külön tervezési feladat keretében valósul meg, jelen tervezési feladatnak nem része.

A tervezett beruházás a Budapest XI. kerület Hamzsabégi park területe egy részének igénybevételével jár. A kiemelt természetvédelmi oltalom alatt nem álló fák esetében a fák kalodázása

nem természetvédelmi szakkérdés, annak előírása és a Hamzsabégyi park területén lévő faállomány védelme és kezelése az érintett Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzatának feladata a Képviselő-testülete által megalkotott és elfogadott, a *Fás szárú növények védelméről* szóló 15/2017. (V. 3.) önkormányzati rendelet és a *Fás szárú növények védelméről* szóló 346/2008. Korm. rendelet alapján.

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

A Tvt. 8. § (1) bekezdése 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. 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. 43. § (1) bekezdése értelmében *„Tilos a védett állatfajok egyedének zavarása, károsítása, kínzása, elpusztítása, szaporodásának és más élettevékenységének veszélyeztetése, lakó-, élő-, táplálkozó-, költő-, pihenő- vagy búvóhelyeinek lerombolása, károsítása.”*

A meglévő vasúti nyomvonal menti fejlesztéssel érintett belterületi városrészek beépített, városias tájkarakterrel és tájképi adottsággal rendelkeznek.

A fentiek alapján megállapítható, hogy a rendelkező részben tett előírások maradéktalan betartása esetén a tervezett beruházással kapcsolatban természetvédelmi szempontból kizáró ok nem áll fenn.

A Természetvédelmi Hatóság táj- és természetvédelmi szempontú előírásait és megállapításait a Tvt., a 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet, a 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet, a 16/2009. (X. 8.) KvVM és a 314/2022. (VIII.11.) Korm. rendelet figyelembevételével tette.

Tájvédelmi szempontból:

A beruházással és hatásterületével érintett belterületi ingatlanok jelenleg is sűrűn beépített városi környezetben találhatóak, ahol a tervezett fejlesztés a Tvt.-ben foglalt tájvédelmi szempontú jogszabályi előírásokkal nem ellentétes, a terület alapvetően urbanus tájkarakterére nincsen jelentős hatással.

A Tvt. 7. § (2) bekezdése szerint:

2) A táj jellege, a természeti értékek, az egyedi tájértékek és esztétikai adottságok megóvása érdekében:

a) gondoskodni kell az épületek, építmények, nyomvonalas létesítmények, berendezések külterületi elhelyezése során azoknak a természeti értékek, a mesterséges környezet funkcionális és esztétikai összehangolásával történő tájba illesztéséről;

Tájvédelmi szempontból a Tvt. 7. § (2) bekezdésében foglalt - tájképi adottságok megőrzésére vonatkozó - előírások a már beépített és természetvédelmi kijelöléssel nem érintett területek vonatkozásában csak általánosan értelmezhetőek, ezért tájvédelmi, illetve tájba illesztésre vonatkozó előírásoknak nincs jogalapja. Annak elbírálása, hogy belterületen, beépített városias környezetben milyen léptékű és minőségű beépítés, infrastrukturális fejlesztés tervezett, alapvetően nem tájésztétikai vagy tájvédelmi, hanem településrendezési és városépítészeti, illetve építési szabályzat szempontjából vizsgálendő kérdéskör.

A Természetvédelmi Hatóság tájvédelmi szempontú megállapításait a Tvt. figyelembevételével tette.

Településrendezési szempontból:

A településrendezési eszközökkel való összhang tekintetében a Dokumentáció 3. számú „Hatásterülettel érintett ingatlanok” című ábra és a 8. számú Környezetvédelmi helyszínrajzok című mellékletben található „Átnézeti helyszínrajzokon” ábrázolt „a tervezett új területigénybevétel”, valamint Budapest Főváros IX. kerület Önkormányzat Jegyzője VIII/473/2/2022. számú és Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzat Jegyzője XXII-557-5/2022. számú tájékoztatásai alapján a Környezetvédelmi Hatóság az alábbiakat állapította meg.

A nyomvonal **Budapest Főváros IX. kerület** közigazgatási területét érintő szakasz egy része a *Kvassay út és környéke kerületi építési szabályzatról* szóló 1/2019. (I. 18.) önkormányzati rendelet hatálya alá esik. Az új létesítményekkel érintett szakaszra (két új vasútállomás és a hozzá kapcsolódó rendező pályaudvar) nincs hatályban kerületi építési szabályzat. A fejlesztéssel érintett területek esetében a **Kök-1/IX-K jelű kötött pályás közlekedési területek övezeti** besorolás azonban nem zárja ki a tervezett beavatkozásokat.

A vasútvonal **Budapest Főváros XI. kerület** közigazgatási területét érintő szakasza két kerületi építési szabályzat hatálya alá tartozik:

- *Ferencváros-Kelenföld – Budaörsi út – Kőérberki út – Egér ú – Andor utca – Galvani út – Duna folyam által határolt terület kerületi építési szabályzatáról* szóló 11/2017. (V. 3.) önkormányzati rendelet,
- *Budapest XI. kerület, Duna folyam – I-XI. kerület határa – Budaörsi út – Ferencváros-Kelenföld vasútvonal által határolt terület kerületi építési szabályzatáról* szóló 30/2020. (IX. 25.) önkormányzati rendelet.

A nyomvonal főként **Kök-XI jelű vasúti közlekedési terület megnevezésű övezetben halad**. Az új terület-igénybevétellel érintett 2854/9 hrsz.-ú ingatlan esetében szükséges a településrendezési eszközök módosítása. A Környezetvédelmi Hatóság a határozat rendelkező részében erre vonatkozóan rendelkezett az Ítélet 238. pontjában foglaltaknak megfelelően.

A fentiek alapján megállapítható, hogy a tervezett fejlesztés a Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzatának Jegyzője által XXII-557-5/2022. számon adott véleménye alapján a Kelenföldi

utca és Csóka utca kereszteződésében található 2854/9 hrsz. alatti ingatlan esetében **nincs összhangban a hatályos településrendezési eszközökkel**. Tekintettel arra, hogy meglévő vasútvonal fejlesztésére (új vágányok, új megállók, valamint a hozzájuk kapcsolódó további létesítmények kialakítása), korszerűsítésére irányul a tervezett tevékenység, a nyomvonallal jelenleg is érintett területek esetében a Kök jelű kötött pályás közlekedési területek övezeti besorolás nem zárja ki a tervezett beavatkozásokat, azonban a fejlesztés megvalósításához további területek igénybevételére is sor kerülhet, ezért ezen **ingatlanok esetében szükséges lehet a településrendezési eszközök módosítása (övezethatárok pontosítása, új övezetek kijelölése), a környezetvédelmi engedélyben rögzített területfoglalások szerinti aktualizálása**.

Éghajlatvédelmi szempontból:

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

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

A Dokumentációban részletesen kifejtésre kerülnek a kockázatokat megelőző (elimináló), jellemzően a stratégiai tervezési, tervezési szakaszban megtett lépések, valamint a kockázatokat csökkentő (rugalmasságot biztosító) intézkedések, ez utóbbiak a megvalósítás és üzemeltetés szakaszára lesznek jellemzőek.

A közlekedési létesítményeknek (10-100 év) és épületeknek (50-200 év szerkezettől függően) hosszú a várható élettartama. Magyarországon a közlekedési ágazat részesedése a teljes energiafogyasztásból 21%, amely ennél fogva az egyik legjelentősebb komponens. Az éghajlatváltozásban tehát komoly szerepe van a közlekedés által generált üvegházhatású gáz kibocsátásoknak, ezért a közlekedési kibocsátások csökkentése fontos feladat, ami a közlekedési-szállítási igények ésszerűsítésével, mérséklésével, a kerékpáros, gyalogos közlekedés bővítésével, a tömegközlekedést használók arányának javításával, továbbá a környezetbarát közlekedési-szállítási módok (vasút, kombinált áruszállítás) népszerűbbé válásával valósulhat meg.

A Dokumentáció az évszázad közepéig szóló klímamodellek megállapításait vette figyelembe, így a klímaváltozással szembeni biztosság, illetve rugalmasság vizsgálata is ehhez igazodva, a 35-40 éves távlatot fedi le.

A klímaváltozás hatása a beruházásra

Vizsgálják, a tervezett beruházás érzékenységét a klímaváltozás hatásaira (hogyan az mennyire fogékony az éghajlatváltozáshoz kötődő időjárási jelenségek közvetlen vagy közvetett hatásaira), továbbá kitettségi szintjét a klímaváltozás hatásaival szemben (A kitettség értékelésekor annak felmérése és osztályozása történik, hogy az érzékenységi vizsgálatban beazonosított, érzékenynek minősített létesítmények, használók és közlekedési kapcsolatok mennyire vannak, illetve lesznek

kitéve a káros éghajlati tényezőknek, a tényezők változásából eredő hatásoknak földrajzi elhelyezkedés szempontjából).

Arra a megállapításra jutnak, hogy a tervezett beruházás érzékenysége nem magas egyik vizsgált időjárási hatással (összesen 14 db) szemben sem.

A kitétséget a jelenlegi és a jövőbeli éghajlati viszonyok szerint kell vizsgálni, a Dokumentációban a jövőbeni állapot a 2021–2050-es időszakra vonatkozó várható állapotokat jelenti.

Megállapításra került, hogy a tervezett beruházás által érintett vasútvonalszakasznak és kapcsolódó létesítményeinek elsősorban a hőségnapok számának növekedése és a hőhullámos napok számának növekedése szempontjából magas a kitétsége a XXI. század közepéig tartó (2021–2050) időszakra vonatkozóan.

Egy rendszer (jelen esetben a tervezett beruházás) akkor sérülékeny a klímaváltozással szemben, ha a klímaváltozás hatásai nagy eséllyel okoznak benne jelentős károkat – azért, mert nagy a rendszer érzékenysége és/vagy kitétsége, és/vagy nincs megfelelően felkészülve a hatások kivédésére, kezelésére. Vagyis a sérülékenység egyaránt függ a rendszer klímaváltozással szembeni kitétségétől és érzékenységétől.

Az elemzések alapján a projekt a hőségnapok számának növekedése és a hőhullámos napok számának növekedése szempontjából tekinthető sérülékenynek.

A fentiek alapján megállapítható, hogy a változó éghajlati hatások következtében gyakoribbá váló extrém időjárási események, a hőmérsékleti és csapadékbeli módosulások, valamint a szélerősség fokozódása kedvezőtlenül hatnak a vasúti létesítményekre, a forgalomra, valamint komoly baleseti kockázatot jelenthetnek, azonban a várható hatások mértékét az adaptációs intézkedésekkel csökkenteni lehet.

A beruházás hatása a klímaváltozásra

A tervezett beruházás által érintett vasútvonal már jelenleg is villamosított, jellemzően villamos üzemű mozdonyok közlekednek, így a beruházás pozitívnak tekinthető a fosszilis energiahordozók készleteinek megőrzése, illetve az üvegházhatású gázok kibocsátásának mérséklése vonatkozásában. Az üzemelés során üvegházhatású gázok kibocsátásával nem kell számolni. Emellett a beruházás javítja az éghajlatvédelmi szempontból kedvezőbb vasúti közlekedés versenyképességét, így az üzemelés közvetett klímahatásai pozitívnak tekinthetők.

A vasútvonalak területfoglalásával csökken a biológiailag aktív kiegyenlítő felületek nagysága, ami közvetve kedvezőtlenül hat az éghajlatváltozásra. A tervezett beruházás tartósan növényzettel fedett területeket is igénybe vesz. Ezek a területeken a felszínborítás megváltozik, így a tervezési területen a növényzet CO₂-megkötő képessége csökken.

A tervezett beruházás tekintetében kumulatív hatás a kivitelezés, építés során a különböző területrészekben folyó munkálatok során használt munkagépek kibocsátásai, valamint a területfoglalással érintett területeken, az átmenetileg megszűnő zöldfelületek kopár felületei járulhatnak hozzá, erősíthetik fel a beépített, városi területeken meglévő hőszigetelést, azonban ezek a kumulatív hatások megfelelő szervezéssel csökkenthetők.

Az üzemelés esetén a kumulatív hatások a teljes vasúti vonalon (Déli körvasút) jelentkeznek, a forgalom áttérődése, ezáltal a személygépkocsi-forgalom csökkenése, a hatékonyabb kötöttpályás

közlekedés, a vasúti közlekedés közösségi szintre való emelkedése révén csökkenő üvegházhatású gáz kibocsátás által.

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

Összességében megállapítható, hogy a tervezett beruházás sérülékeny az éghajlatváltozás kapcsán várható hatások tekintetében. Továbbá a tervezett beruházás hatása a klímaváltozásra – volumenéből adódóan – kismértékű. A klímaváltozás hatásainak csökkentését szolgáló javaslatok megfelelő alkalmazása jelentős mértékben enyhítheti a várható negatív hatásokat a tervezett beruházásra vonatkozóan.

*

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/19545-21/2022. 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/5089-3/2022. számú levelében megadta tájékoztatását, melyet a Környezetvédelmi Hatóság döntése kiadásánál figyelembe vett.

A Népegészségügyi Főosztály BP/FNEF-TKI/5089-3/2022. számú szakvéleményében az alábbiakat állapította meg:

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

Budapest, mint transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) csomópont a magyar közlekedési rendszer legszűkebb keresztmetszete. A fővárost három TEN-T törzshálózati folyosó érinti, a Mediterrán, a Keleti/Kelet-Mediterrán és a Rajna-Duna folyosók. A tervezett projekt megvalósításával a Kelenföld és Ferencváros állomások közötti szűk keresztmetszet megszüntethető, míg a következő fejlesztési ütemben lehetséges lesz a vonalon lévő további szűk keresztmetszetek felszámolása is.

A legnagyobb magyar vasúti forgalom a Kelenföld és Ferencváros állomások közötti szakaszon koncentrálódik, mely vonalszakasz jelenleg kétvágányú, villamosított pálya, az engedélyezett sebesség 80 km/h, a megengedett tengelyterhelés 210 kN. Az Európai Bizottság által kijelölt törzshálózati folyosókra vonatkozóan a biztosítóberendezés és vonatvezérlés szempontjából releváns előírásokat sem teljesíti a szakasz. A pálya paraméterek sem teljesítik a TEN-T vasúti törzshálózat elemeire vonatkozó műszaki előírásokat. Ebben a 225 kN tengelyterhelés biztosítása a kritikus. A

fejlesztendő vonalszakasz tervezési határai közé ékelődik a Déli összekötő vasúti Duna-híd, melynek előkészítése külön tervezési feladat keretében valósult meg és kivitelezése folyamatban van.

A tárgyi projekt megvalósítására a Környezetvédelmi Hatóság környezetvédelmi engedélyt adott ki, mellyel szemben kereset került benyújtása a Fővárosi Törvényszékhez. A Bíróság a felperesek keresetének helyt adott, a környezetvédelmi engedélyt megsemmisítette és a Környezetvédelmi Hatóságot új eljárásra kötelezte.

A projekt célja a TEN-T törzshálózat (Mediterrán-korridor és Kelet-Nyugat mediterrán folyosó) szűk keresztmetszetének felszámolása beleértve a vasúti rendszer átjárhatóságának megeremelését. Tervezési feladat az 1. számú vasútvonal Kelenföld és Ferencváros állomások közötti szakaszának fejlesztése érdekében harmadik vágány és új elővárosi megállók kialakítása komplex engedélyezési tevének elkészítése a külön dokumentáció alapján.

A kivitelezési időszak negatív hatásait a beruházás területfoglalása, a földmunkák nagyságrendje, a fokozottan, illetve kiemelten érzékeny területek és vízbázisok érintettsége jelenthetik. A létesítmény által véglegesen elfoglalt terület jellemzően a MÁV üzemterületét érinti, azonban a kivitelezés során új terület igénybevétele is szükséges. Ezen felül a bontás és építés alatt szükségessé váló egyéb munkaterületek (pl. anyagrakodás, deponálás, szerelési terek) átmenetileg roncsolt felszín kialakulásával járnak. A kivitelezés időszakában a beruházás során nagy tömegű munkagépek haladnak el, melyek kedvezőtlen mértékű talajtömörödést idézhetnek elő.

A munkagépek tárolására használt telepeken létrejöhet talajszennyezés, esetlegesen a veszélyes anyagok tárolásából származó szennyezés. Az építés során a vasút menti néhány méteres sáv, illetve az ideiglenes tároló helyek átmenetileg szennyeződhetnek, bár veszélyes anyagok talajban történő megkötésétől nem kell tartani. A munkagépek javítása központi javítóműhelyben, illetve szakszervizben történik. Az olajcserét a nehézgépeknél, illetve a földmunkagépeknél szakműhelyben végzik.

A villamos felsővezetési hálózat átépítése során a kivitelezési időszak negatív hatásait az oszlopok területfoglalása és a földmunkák nagyságrendje jelentik. A felsővezetékek átépítése következtében a beavatkozással érintett szakaszok mentén szállítási és vezetékhúzási tevékenységet fognak végezni, mely során taposási kár sem zárható ki.

Talajszennyezés esetleg a munkagépek kenőanyag és hidraulika olaj elfolyásából eredhet, de a dokumentáció szerint a munkagépek megfelelő karbantartásával talajszennyezéssel nem kell számolni a területen. A felszín alatti vizek állapotát az oszlopok építése érdemben nem befolyásolja, mivel kismértékű beavatkozásról van szó.

A tervezett beruházás a XI. kerületben kiemelten érzékeny felszín alatti területet érint, vízbázis védőterület azonban nem található a tervezési területen és környezetében. A dokumentáció szerint megfelelő munkafegyelem mellett a felszín alatti víz terhelése elkerülhető a beavatkozással érintett területeken (munkaterület, felvonulási terület, szállítási útvonalak).

Mivel meglévő vasútvonal átépítéséről van szó, a vizsgált beruházás megvalósulását követően, az üzemelés időszakában a jelenleg is fennálló hatásokkal lehet számolni.

A talaj és felszín alatti víz szennyezése történhet a pályára kerülő közvetlen olajszennyezés által, illetve közvetve az esővíz által bemosott szennyeződésekkel. A vasúti közlekedés során esetlegesen bekövetkező olajcsöpögés rendkívül kis mennyiségben kerül a környezetbe.

A tervezési területen, a MÁV Zrt.-től kapott adatszolgáltatás alapján feltárt szennyezés, és/vagy kármentesítéssel érintett területek jelenleg nem ismertek.

Fékezéskor a súrlódás következtében a féktuskókból por kerülhet a környezetbe, ez elsősorban az állomások előtt okoz szennyezést. Nyílt pályán a kanyaroknál lép fel számottevő súrlódás. A képződő por leülepedve szennyezi a talaj felszínét, illetve kémiai összetétele is kedvezőtlen. Mivel a fémpor elég nehéz, a képződés helyéhez közel kiülepszik, így a szennyezés elsősorban az ágyazati kövön

jelentkezik, a távolabbi területeken - így a humusszal fedett területeken - már nem jelentős. A vasúti ágyazat alá SZK1 védőréteg kerül betervezésre, amely közel vízzáró jellegéből adódóan megfogja a keletkező fémport is. A karbantartási, felújítási munkák során sor kerül a sínek csiszolására is, azonban ez ritkán történik, illetve az ebből származó fémport mennyisége minimális, ezért ennek hatása elhanyagolhatónak számít.

Az építési időszakban egyrészt maguk az építési munkák, másrészt az azokhoz kapcsolódó szállítások járnak légszennyező anyag kibocsátással. Az építési munkáknál egyrészt porterheléssel, másrészt a munkagépek kipufogó gázainak kibocsátásával kell számolni.

A gépjármű közlekedésből, a szállított anyagok rakodásából, az építési technológiából, a földkitermelésből és a tereprendezésből lehet porkeltésre számítani.

Az építkezés ideje alatt várható levegőterhelés kedvezőtlen hatásai a dokumentáció szerint a munkaterülettől számított 70 méteren belül jelentkezhetnek. A levegővédelmi szempontból várható kedvezőtlen hatások tér és időtartam tekintetében átmenetileg lesznek érzékelhetők. A dokumentációban javasolt védelmi intézkedések maradéktalan betartásával a szálló por egészségügyi határérték alá csökkenthető a legközelebbi lakott területeken.

A légszennyező anyagok közül a fejlesztés megvalósulása esetén továbbra is az ágyazaton kiülepedő por általi kismértékű (nem érzékelhető és nem kimutatható mértékű) porterhelés (a vasúti elhaladások által felvert por) jelentkezhet a vasút közvetlen üzemeltetési területén. Ez a hatás azonban már jelenleg is fennáll, és továbbra sem lesz érzékelhető mértékű.

Jelen esetben csak a kapcsolódó (zúzottkő ágyazattal ellátott) vasúti pályán jelentkezhet a hatás, az érintett vasúti hidakon nem. A zajvédő fal az említett minimális mértékű porterhelés terjedését is akadályozza, biztosítva, hogy a hatás ténylegesen a vasút üzemelési területére korlátozódjon, melynek köszönhetően a jelenleginél hatékonyabb lesz a porterhelésnek a vasút üzemelési területén belül tartása.

A kapcsolódó felsővezetéknek normál üzemmenet mellett nincs légszennyező hatása. A szabadvezeték a légteret nem szennyezi, a legtisztább energiaszállító létesítmény és leginkább környezetbarát. Jelen fejlesztés esetében a villamosított vasúti pályának köszönhetően a vasútnak levegőt terhelő hatása nincs, így a jogszabály szerinti hatásterület nem határolható le.

Üzemelés alatt tehát a villamosított vontatás esetében érzékelhető és kimutatható mértékű légszennyező anyaggal nem kell számolni. Lakott terület érintő többletterhelés nem várható.

A kivitelezési munkálatok (bontás- és építés) során nem veszélyes, veszélyes és kommunális hulladékok keletkezésével kell számolni a teljes beruházási időszakban, a munkák ütemezésének megfelelően. A tervezés jelenlegi szakaszában hulladékmennyiségek nem állnak rendelkezésre, azok a kiviteli tervezés szakaszában kerülnek meghatározásra. A kiviteli tervek tartalmazzák majd a bontási hulladékok becsült mennyiségét is, az átvevő megnevezését és a hulladék kezelésének módját. A keletkező hulladékok jelentős része nem veszélyes hulladék. Kommunális hulladék az építési fázisban jellemzően a felvonulási terület szociális és irodahelyiségeiben keletkezik. A megfelelő gyűjtésről (ideértve a szelektív hulladékgyűjtést is), rendszeres elszállításukról a közműszolgáltató felé gondoskodni kell.

A vasút környezetvédelmi, illetve azon belül a hulladékgazdálkodási tevékenységét is vezérgazgatói utasítások szabályozzák. A hulladékgazdálkodással kapcsolatos folyamatszabályozás kiterjed a vasúti hulladékgazdálkodás valamennyi szintjére és résztvevőjére hulladéktípusonként a feladatok és felelőségek meghatározásával.

Az üzemelés során elsősorban a vasúti közlekedésből és karbantartásból származó hulladékokkal kell számolni. Üzemelési fázisban veszélyes hulladékok elsősorban a karbantartási tevékenységek során keletkezhetnek. Az üzemelés alatt keletkező - a várhatóan növekvő kommunális hulladék-mennyiség - kezelése az Üzemeltető feladata.

A benyújtott dokumentációban foglaltak alapján a Kelenföld és Ferencváros állomások közötti kötött pályás kapcsolatok fejlesztése során a vasúti személy- és teherforgalom aránya a közúti forgalomhoz képest nőni fog, így a területet terhelő légszennyezés várhatóan csökken. **A beruházás megvalósításakor, illetve az azt követő üzemeltetés során a dokumentációban foglaltak betartása mellett jelentős környezet-egészségügyi terhelés nem keletkezik, szignifikáns humán-egészségügyi kockázatnövelő hatással nem kell számolni.** A dokumentációban megfogalmazott javaslatok betartására kiemelt figyelmet kell fordítani! (...)"

Kulturális örökség védelmi szempontból:

A Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/19545-22/2022. 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 a BFKH Örökségvédelmi Osztálytól. A BFKH Örökségvédelmi Osztály BP/2604/02288-2/2022. számú levelében megadta tájékoztatását, melyet a Környezetvédelmi Hatóság a döntése kialakításánál figyelembe vett.

A BFKH Örökségvédelmi Osztály BP/2604/02288-2/2022. számú levelében tájékoztatását az alábbiak szerint adta 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 **66474, 66802** 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 alapján.

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

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

II. A **Kötv. 23/E. § (5)** bekezdése szerint. A **68/2018. R. 43. § (3)** bekezdése szerint:

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

Az örökségvédelmi szakkérdést a **68/2018. R. 3. § (1)** bekezdés **a)** pontjával keletkeztetett hatáskörömben eljárva vizsgáltam.”

*

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 Kérelmező 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 Kérelmező szerint üzleti titkot képez.

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

Tárgyi ügyben a Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/19545-13/2022. számon tájékoztatta a Kérelmezőt 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.

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

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

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

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

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

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

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.

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

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

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

Budapest, 2022. november 11.

dr. Tarnai Richárd főispán
nevében és megbízásából:

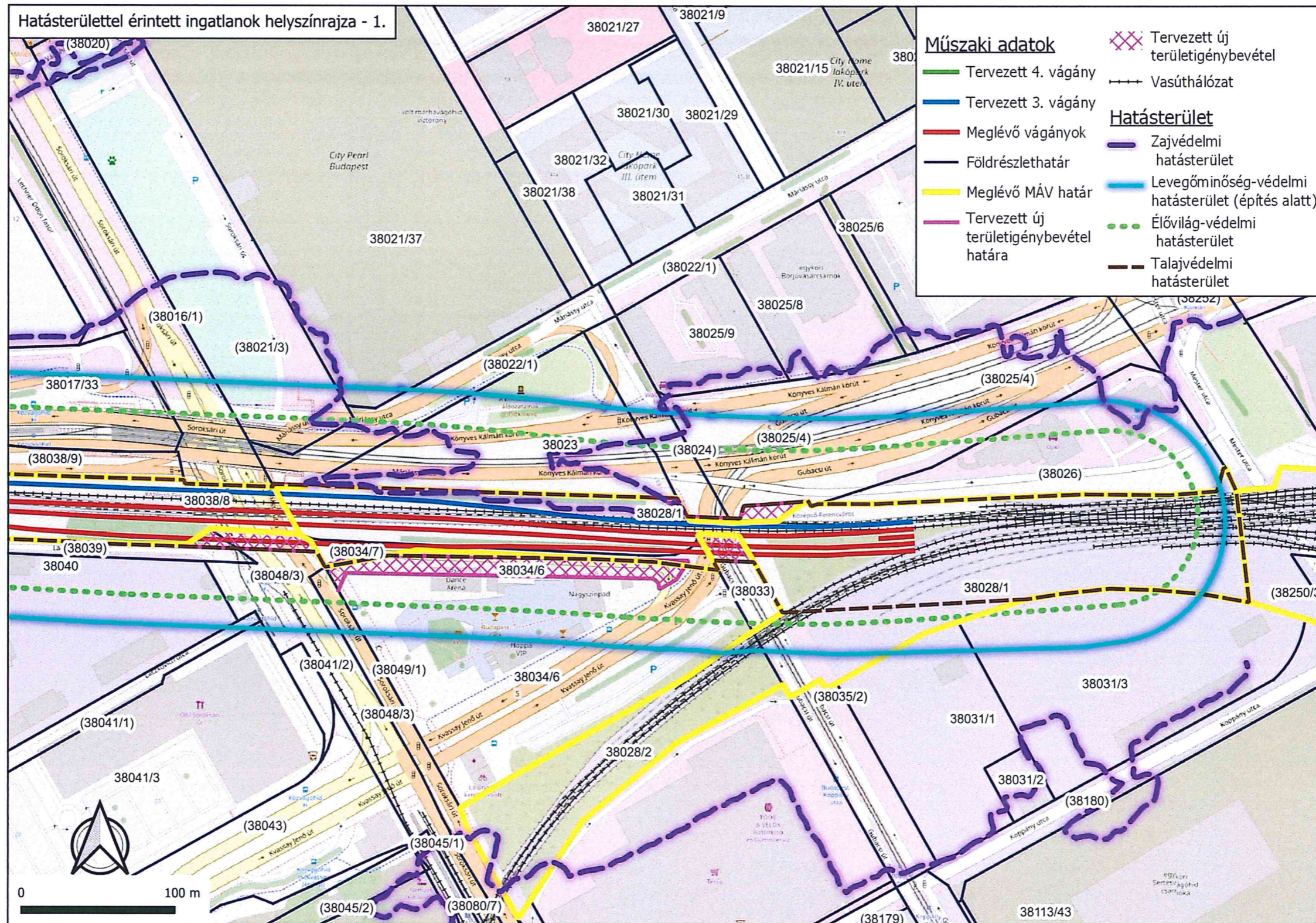
dr. Cserkúti Szabolcs s. k.
főosztályvezető

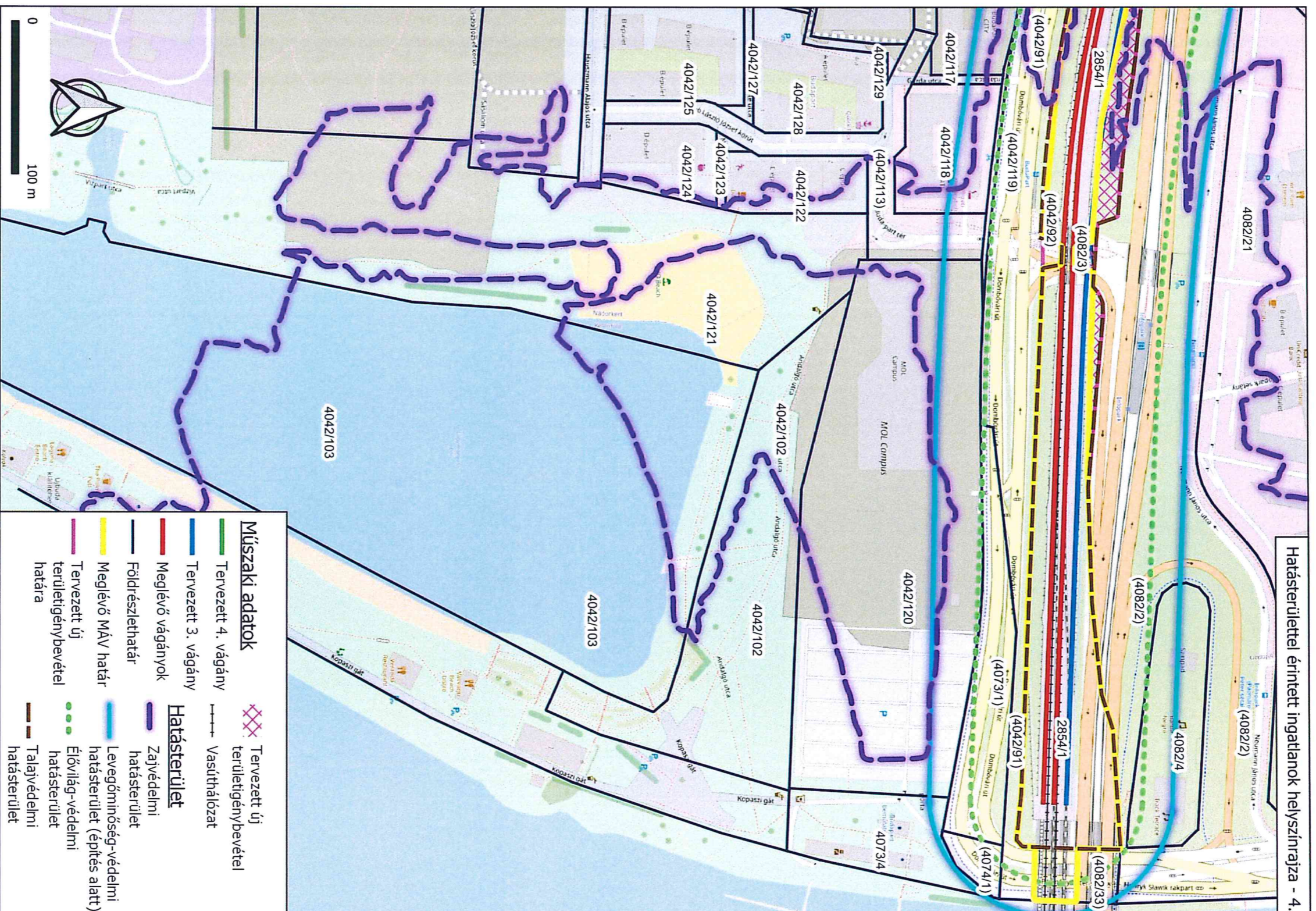
A kiadmány hitelül:



Kapják: ügyintézői utasítás szerint.

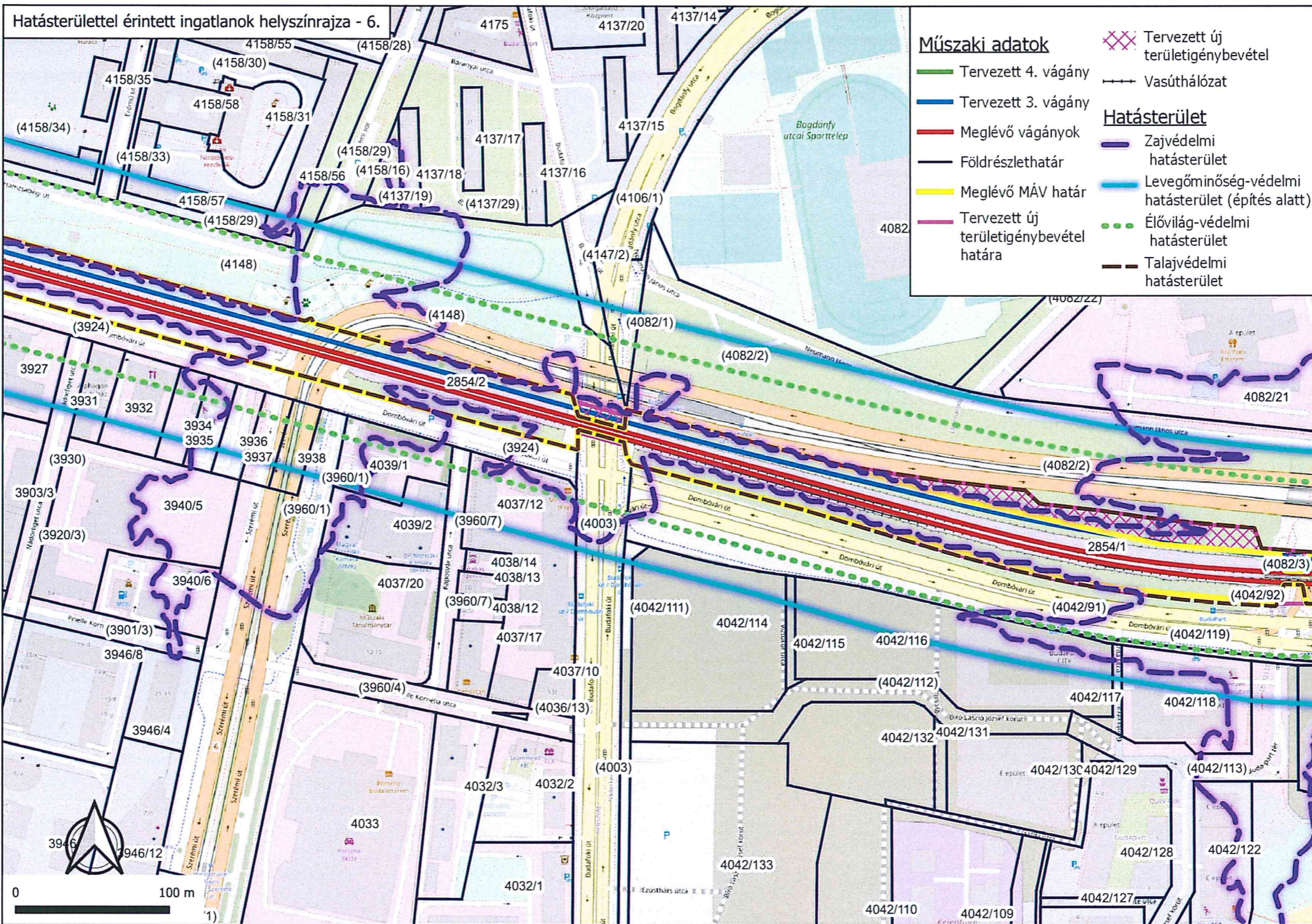
1. „Összesített hatásterület” melléklet a PE-06/KTF/19545-99/2022. számú határozathoz

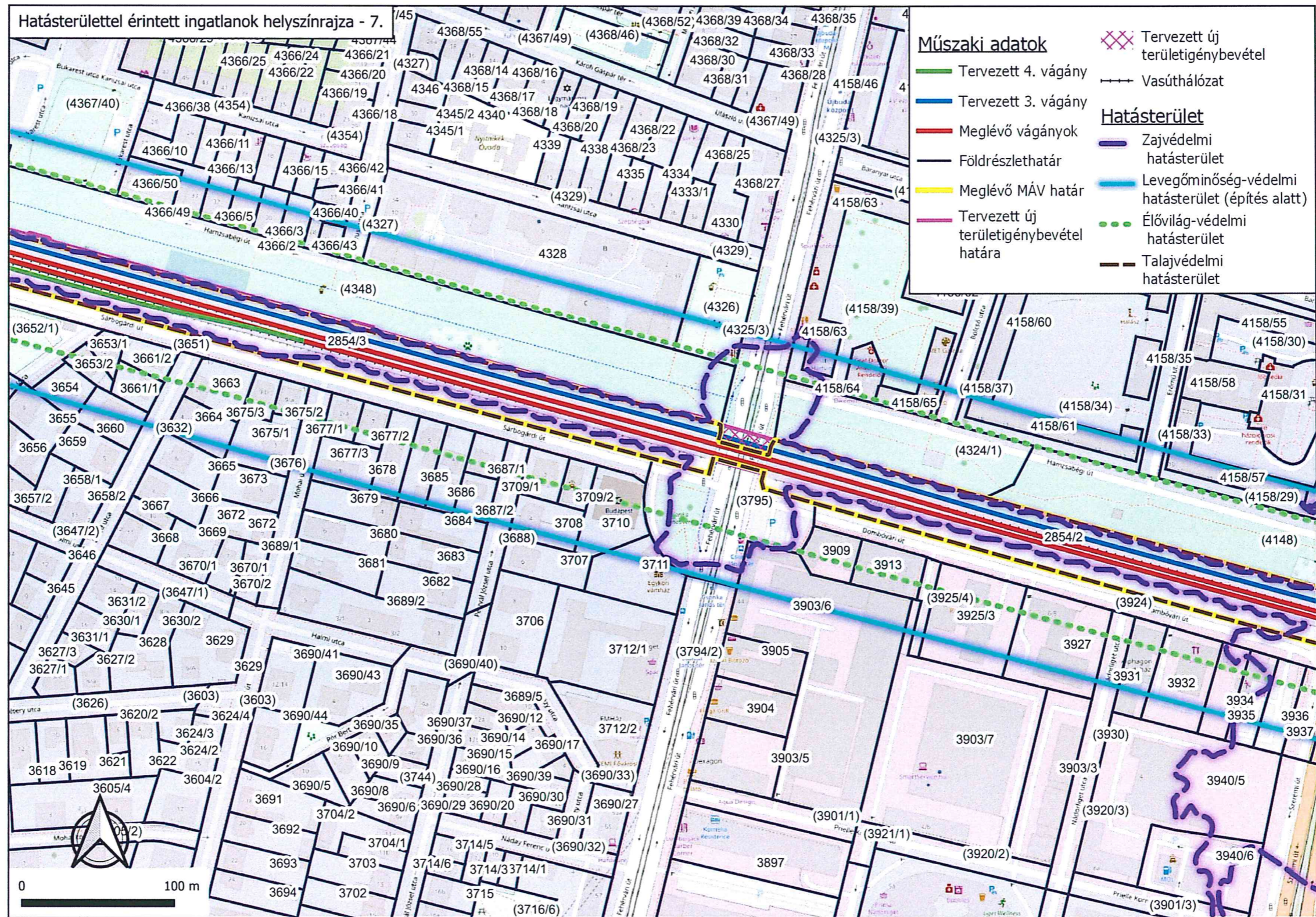




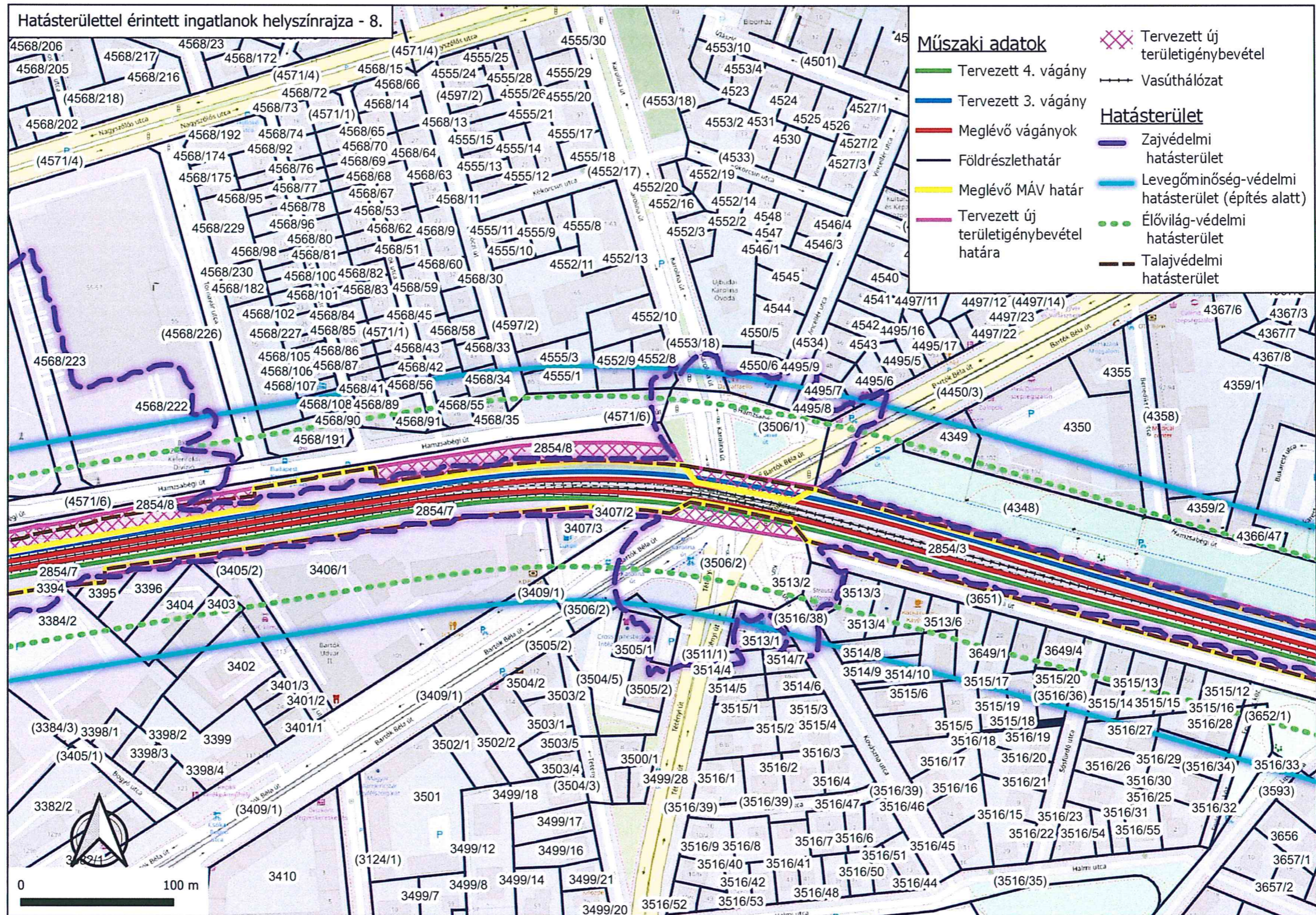


Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály
 1072 Budapest, Nagy Diófa utca 10-12.
 Telefon: (06-1) 478-4400; Fax: (06-1) 478-4520; KRID: 201436115
 E-mail: zoldhatosag@pest.gov.hu
 Web: http://www.kormanyhivatal.hu/hu/pest

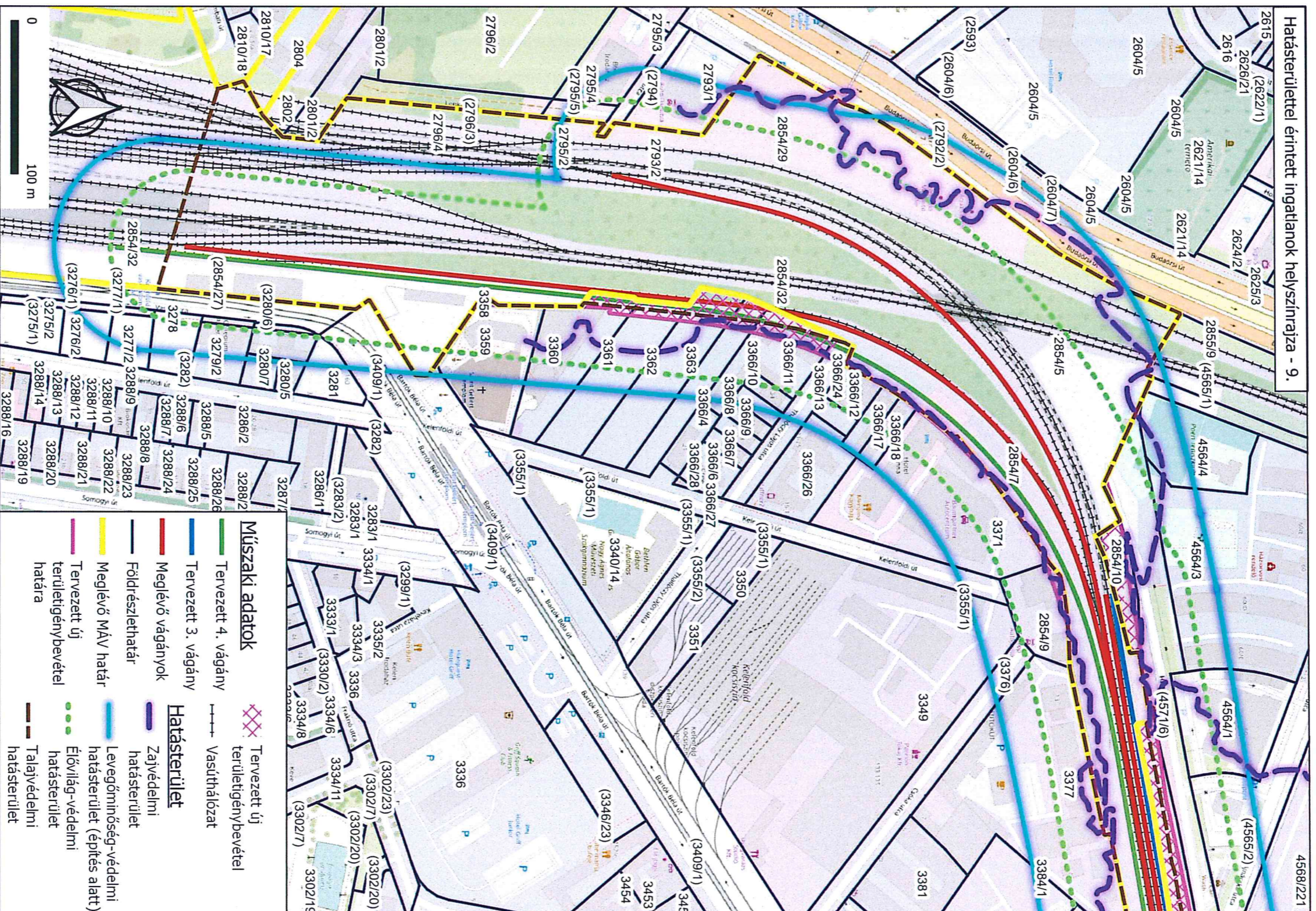




Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály
 1072 Budapest, Nagy Diófa utca 10-12.
 Telefon: (06-1) 478-4400; Fax: (06-1) 478-4520; KRID: 201436115
 E-mail: zoldhatosag@pest.gov.hu
 Web: <http://www.kormanyhivatal.hu/hu/pest>



Hatásterülettel érintett ingatlanok helyszínrajza - 9.



2. „Zaj- és rezgéscsökkentés” melléklet a PE-06/KTF/19545-99/2022. számú határozathoz

I. ZAJCSÖKKENTÉSEK

I.1. A Déli összekötő vasúti Duna híd korszerűsítésére vonatkozó környezetvédelmi engedélyben (PE-06/KTF/657-28/2018.) előírt zajárnyékoló falak (tájékoztatásul, mint megvalósuló, a környezeti zajterhelést csökkentő intézkedések) az alábbiak szerint:

	Kezdőszelvény	Végyszelvény	Oldal	Magasság
	(hm)			
1.	80+44	82+94	jobb	sk+3m
2.	82+94	83+44	északi és középső vágány jobb oldalán	A parti hídon 50 m hosszan 2 m (járdszint felett)
3.	82+94	83+44	északi és középső vágány jobb oldalán	A parti hídon 50 m hosszan a járdaszint alatt 1,5m+0,3 90°hajlítás
4.	83+44	84+44	északi és középső vágány jobb oldalán	A mederhídon járdaszint+1m
5.	83+44	84+44	északi és középső vágány jobb oldalán	A mederhídon járdaszint alatt 1,5m+0,3 90°hajlítás

Meglévő és a projekt kapcsán elbontásra kerülő zajárnyékoló falak:

	Kezdőszelvény	Végyszelvény	Oldal	Magasság sk felett	Megjegyzés
	(hm)				
1.	82+94	80+44	jobb	3m	DÖVH tervezett fal*
2.	88+00	95+80	bal	4m	Meglévő vasúti fal
3.	96+47	97+47	bal	4m	Meglévő vasúti fal
4.	96+47	102+08	jobb	3m	BudaPart tervezett fal*

*A pályageometria módosulása miatt a jelölt falak helyére, jelen projekt keretein belül új zajárnyékoló falakat terveztek, melyek a későbbiekben bemutatásra kerülnek

A zajárnyékoló falakkal szemben támasztott akusztikai követelmények:

A vasút melletti zajárnyékoló falak laboratóriumi vizsgálatát az alábbi szabványok szerint kell elvégezni.

MSZ EN 16272-1:2013 Vasúti alkalmazások. Vágányfektetés. Zajvédő falak és rokon berendezések a léghangterjedés befolyásolására. Az akusztikus tulajdonságok meghatározási módszerei.

1. rész: Saját jellemzők. Zajelnyelés laboratóriumban diffúz hangtéri feltételek mellett

MSZ EN 16272-2:2013 Vasúti alkalmazások. Vágányfektetés. Zajvédő falak és rokon berendezések a léghangterjedés befolyásolására. Az akusztikus tulajdonságok meghatározási módszerei.

2. rész: Saját jellemzők. Léghang-csillapítás laboratóriumban diffúz hangtéri feltételek mellett

MSZ EN 16272-3-1:2013 Vasúti alkalmazások. Vágányfektetés. Zajvédő falak és rokon berendezések a léghangterjedés befolyásolására. Az akusztikus tulajdonságok meghatározási módszerei.

3-1. rész: Általános vasútforgalmi zajspektrum és a diffúz téri alkalmazások egyszámjegyes értékelése
MSZ EN 16272-3-2:2013 Vasúti alkalmazások. Vágányfektetés. Zajvédő falak és rokon berendezések a léghangterjedés befolyásolására. Az akusztikus tulajdonságok meghatározási módszerei.

3-2. rész: Általános vasútforgalmi zajspektrum és a közvetlen területi alkalmazások egyszámjegyes értékelése

A vasút melletti zajárnyékoló falak helyszíni vizsgálatát az alábbi szabvány szerint kell elvégezni.

MSZ EN 16272-6:2015 Vasúti alkalmazások. Vasúti pálya. Zajvédő falak és rokon berendezések a léghangterjedés befolyásolására. Az akusztikus tulajdonságok meghatározási módszerei. 6. rész: Egyszámadatos termékjellemzők.

A léghanggátlás helyszíni értékei közvetlen hangtéri feltételek mellett.

A további követelményeket az alábbi táblázatban foglaltuk össze.

(Vasúti előírás hiányában közúti előírások)

Tervezett zajárnyékoló falak követelményei – vasút felőli oldal

Vonatkozó szabvány	Követelmény
Hangnyelési kategória (átlátszatlan falelemekre): MSZ EN 16272-1:2013 szabvány szerint	A szabvány vonatkozó előírásait úgy kell figyelembe venni, hogy a hangnyelés megfeleljen az MSZ EN 1793-1:2013 visszavont szabvány A4 besorolásának
Léghanggátlási kategória: MSZ EN 16272-2:2013 szabvány szerint	A szabvány vonatkozó előírásait úgy kell figyelembe venni, hogy a léghanggátlás megfeleljen az MSZ EN 1793-2:2013 visszavont szabvány B3 besorolásának
Helyszíni léghanggátlási kategória MSZ EN 16272-6:2015 szabvány szerint	A szabvány vonatkozó előírásait úgy kell figyelembe venni, hogy a léghanggátlás megfeleljen az MSZ EN 1793-6:2013 visszavont szabvány D3 besorolásának

A laboratóriumi mérés megegyezik a közút melletti falakéval, csak az értékelést kell a vasúti frekvencia spektrum szerint végezni (MSZ EN 16272-3-1:2013 szabvány), és azzal kell a kategóriába sorolást elvégezni.

Átlátszó fal esetén nincs hangnyelési követelmény, csak hanggátlási követelmény.

Tervezett zajárnyékoló falak követelményei – közút felőli oldal (kétoldalt elnyelő követelmény előírása esetén)

Vonatkozó szabvány	Követelmény
Hangnyelési kategória (átlátszatlan falelemekre): MSZ EN 1793-1:2017 szabvány szerint	A szabvány vonatkozó előírásait úgy kell figyelembe venni, hogy a hangnyelés megfeleljen az MSZ EN 1793-1:2013 visszavont szabvány A4 besorolásának

Tervezett zajárnyékoló falak egyéb követelményei – vasút és közút esetén egyaránt érvényes

(Vasúti előírás hiányában közúti előírások)

Tulajdonság	Vizsgálati, ellenőrzési módszer	Követelmény
Mechanikai tulajdonságok és állékonysági	Aerodinamikai terhelés	Megfelelőség igazolása
	Önsúly	
	Dinamikus terhelés	

követelmények	hóeltakarítás következtében		
Általános biztonsági és környezeti követelmények	Az aljnövényzet égésével szembeni ellenállás	EN 1794-1 A melléklet	2. kategória
	Lehulló törmelék által okozott veszély	EN 1794-1 B melléklet	1. ellenállási osztály
	Környezetvédelem	EN 1794-1 C melléklet	Veszélyes anyagok kibocsátása nem megengedett
	Menekülő utak	EN 1794-1 D melléklet	Megfelelőség igazolása
	Biztonsági, eltulajdonítás elleni és érintésvédelmi követelmények	Üzemeltető által megállapított követelmények	

Csak minősített, fenti feltételeket és az MSZ EN 14388:2016 szabványt kielégítő, akkreditált laboratórium által kiadott CE alkalmassági bizonyítvánnyal is rendelkező zajárnyékoló fal építhető.

A zajárnyékoló falak átadását követően az MSZ EN 16272-6:2015 szabvány szerint meg kell vizsgálni az előírt követelmények megvalósulását. Két oldalt elnyelő zajárnyékoló falak átadása után vizsgálni kell a fal hanggátlását és a közút felőli oldalon a hangelnyelést.

I. 2. A szükséges zajvédelmi intézkedések – jelen projekt keretében:

A táblázatban lévő magasságok a sínkorona szintjétől értendők.

1. szakasz: Ferencváros - Déli összekötő vasúti Duna híd

Kezdőszelvény (hm)	Végyszelvény (hm)	Oldal	Tengely-távolság	Magasság sk felett (m)	Hossz (m)	Megjegyzés
74+87	75+97	jobb	4,5	3,5	113	Elnyelő, egyenes fal
75+97	76+35	jobb	4,4	3,5	36,4	Gubacsi úti híd, elnyelő, egyenes fal
76+35	78+83	jobb	4,5	4,5	249	Átlátszó (visszaverő), egyenes fal
78+83	80+45	jobb	2,37	2,0	163	Soroksári úti híd, átlátszó (visszaverő), egyenes fal
80+45	82+10	jobb	4,4	2,5	165	Átlátszó (visszaverő), egyenes fal
82+10	82+62	jobb	4,5	2,5	52	Átlátszó (visszaverő), egyenes fal

2. szakasz: Déli összekötő vasúti Duna híd – Szerémi úti híd

Kezdőszelvény (hm)	Végyszelvény (hm)	Oldal	Tengely-távolság	Magasság sk felett (m)	Hossz (m)	Megjegyzés
88+00	91+40	bal	5	9	340	Íves fal

91+40	91+70	bal	10-13	9	30	Nádorkerti híd, íves fal
91+70	95+85	bal	4,3-10	9	432	Nádorkert megállóhely, íves fal
95+85	96+50	bal	3,8	2,5	65	Egyenes átlátszó fal
96+50	97+80	bal	5	9	130	Íves fal
97+80	98+30	bal	4,3	3	50	Szerémi úti híd, egyenes átlátszó fal
94+20	96+00	jobb	5	9	180	Íves fal
96+00	96+45	jobb	4	4	45	Budafoki úti híd, egyenes átlátszó fal
96+45	97+75	jobb	5,4	9	130	Íves fal
97+75	98+30	jobb	4,3	4	55	Szerémi úti híd, egyenes átlátszó fal

3. szakasz: Szerémi úti híd – Bartók Béla úti híd

Kezdőszelvény (hm)	Végyszelvény (hm)	Oldal	Tengely-távolság	Magasságok felett (m)	Hossz (m)	Megjegyzés
98+30	102+10	bal	5	9	380	Íves fal
102+10	102+55	bal	4,2	3	45	Fehérvári úti híd, egyenes átlátszó fal
102+55	110+45	bal	5,4	4	794	Íves fal
110+45	111+45	bal	5-8	3	104	Bartók Béla úti híd, egyenes átlátszó fal
98+30	102+10	jobb	5	9	380	Íves fal
102+10	102+55	jobb	4,4	3	45	Fehérvári úti híd, egyenes átlátszó fal
102+55	110+45	jobb	5,6	6	790	Íves fal
110+45	111+45	jobb	5,4-7	3	100	Bartók Béla úti híd, egyenes átlátszó fal

4. szakasz: Bartók Béla úti híd – Kelenföld

Kezdőszelvény (hm)	Végyszelvény (hm)	Oldal	Tengely-távolság	Magasságok felett (m)	Hossz (m)	Megjegyzés
111+51	117+20	bal	7,75-9	4+R	562	Egyenes, elnyelő fal reduktorról (R)
0+00*	4+50*	bal	6,5-10	4+R	432	Egyenes, elnyelő fal reduktorról (R)
111+50	114+80	jobb	7,7	4+R	332	Egyenes, elnyelő fal reduktorról (R)
116+95	119+00	jobb	9,5-12,45	4+R	208	Egyenes, elnyelő fal reduktorról (R)

*Szelvényezés az I b és II b vágányok szelvényei szerint

A hidakra elhelyezhető maximális falmagasságok a műtárgytervezőkkel együttesen lettek meghatározva, azok teherbírásának figyelembevételével.

I.3. Passzív védelem

A tervezési területen néhány lakóingatlan környezetében zajárnyékoló fal megvalósításával is még várható határérték feletti zajterhelés, ezért az alábbi táblázatban szereplő helyeken passzív védelem szükséges. A passzív védelemre tervezett épületek a következők:

Cím	Szelvénytípus	Oldal	Érintett szintek
Baranyi u. 31a.	97+30	jobb	F2-F8
Bartók Béla u. 103.	110+50	jobb	F1-F5
Bartók Béla u. 106.	111+60	bal	F1-F10
Bartók Béla u. 127A	115+60	bal	F8-F9
Benedikt Ottó u. 4.	108+00	jobb	F6-F7
Budafoki út 83/a	96+90	jobb	F4-F8
Fehérvári út 38.	102+00	jobb	F2-F5
Hamzsabégyi út 8-12.	99+00	jobb	F2-F5
Hamzsabégyi út 19-21.	101+50	jobb	F6
Hamzsabégyi út 38.	108+50	jobb	F4-F7
Hamzsabégyi út 40.	109+50	jobb	F3-F7
Hamzsabégyi út 44.	111+00	jobb	F1-F6
Hamzsabégyi út 45.	111+50	jobb	F1-F3
Hamzsabégyi út 53.	113+70	jobb	F3
Hamzsabégyi út 60a.	117+80	jobb	F2
Hamzsabégyi út 60d	118+10	jobb	F2
Kovácsna u. 2b	110+10	bal	F2
Szerémi sor 12a	97+80	jobb	F1-F8
Tétényi út 1.	111+40	bal	F1-F10
Vincellér u. 50.	110+70	jobb	F1-F4

II. REZGÉSCSÖKKENTÉS

II.1. A tervezési szakasz alábbi helyszínein kell beépíteni rugalmas sínágyazatot:

	Kezdet	Vége	Hossz m	Rezgés- csillapítás követelmény (dB(v))
	Pályaszelvény (hmsz)			
	m	m		
Bp. XI. kerület	99+50	110+50	1100	10
	110+50	114+50	400	5
	117+25	118+75	150	5

A rugalmas sínágyazást mindhárom, illetve mind a négy vágánynál ki kell építeni! A rugalmas sínágyazás kiépítése és aljlapucs alkalmazása a rezgéscsillapításon kívül egyéb kedvező fenntartási tulajdonságokkal, következményekkel is bír. Az 5-10 dB(v) rezgéscsökkentés a MÁV által is elfogadott USP (Under Sleeper Pad –keresztaljlapucs) elemek beépítésével oldható meg.

A rugalmas sínágyazattal szemben támasztott követelmények

Rezgéscsillapítási követelmény alatt értendő: a rezgéscsillapítással épített (vele állapot) és a rezgéscsillapítás nélküli szakaszok (nélküle állapot) rezgésgyorsulás különbsége.

A megfelelő mértékű rezgésterhelés csökkentés eléréséhez a fentiekben bemutatott vasúti pályaszakaszon olyan rugalmas sínágyazat beépítése szükséges, amely hatására a vonatok rezgés kibocsátása az előző táblázatban megadott értékekkel (5-10 dB(v)) csökken.

Az alábbi rezgéscsillapítási megoldásokat kell kiépíteni az előző szakaszokon:

- 5 dB(v): méretezett rugalmas sínalátét kialakítása vagy 0,7-1,0 cm vastag USP (under sleeper pad -aljpapucs) elhelyezése a beton elemek alá – statikus ágyazási modulusa, $C_{stat}=0,15-0,25 \text{ N/mm}^3$
- 10 dB(v): 1,5-2,0 cm vastag USP elhelyezése a beton elemek alá – statikus ágyazási modulusa, $C_{stat}=0,15 \text{ N/mm}^3$

A rezgéscsillapításnak 25 Hz környezetében kell teljesülnie.

Utólagosan, USP-k mellé kiegészítő rezgés csökkentési intézkedések kiépítése lényegesen nagyobb költséggel jár, - ha egyáltalán van olyan utólagos kiegészítő megoldás - mintha jelenleg, a megfelelő csillapítást biztosító elemet építjük be. Az aljpapucsok a beton alj gyártása során kerüljenek rá az aljra, az utólag felragasztott aljpapucsokkal felszerelt aljak nem építhetők be.

II.2. Rezgéscsillapítás vasúti hidakon

- Soroksári úti vasúti híd (Közvágóhíd megálló)
- Budafoki úti vasúti híd
- Fehérvári úti vasúti híd
- Bartók Béla úti vasúti híd

A többi vasúti híd környezetében nem találhatóak védendő épületek, ezért azokra rezgés védelmi intézkedés nem szükséges.

A vasúti hídon a pályaszerkezetet átvezető teknőt, a pálya alatt, a zúzott kő és a vízszigetelés között 15 mm vastag alágyazati szőnyeggel kell ellátni.

Tárgyi rezgés védelmi intézkedési megoldásnak legalább -10 dB rezgés csökkentő hatással kell bírnia. Az alágyazati szőnyeget a következő tervfázisban kell méretezni, a rezgés védelmi hasznosságát ismételt számításokkal ellenőrizni.

Az alágyazati szőnyeget mindhárom, illetve mind a négy vágány alatt ki kell építeni.

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

