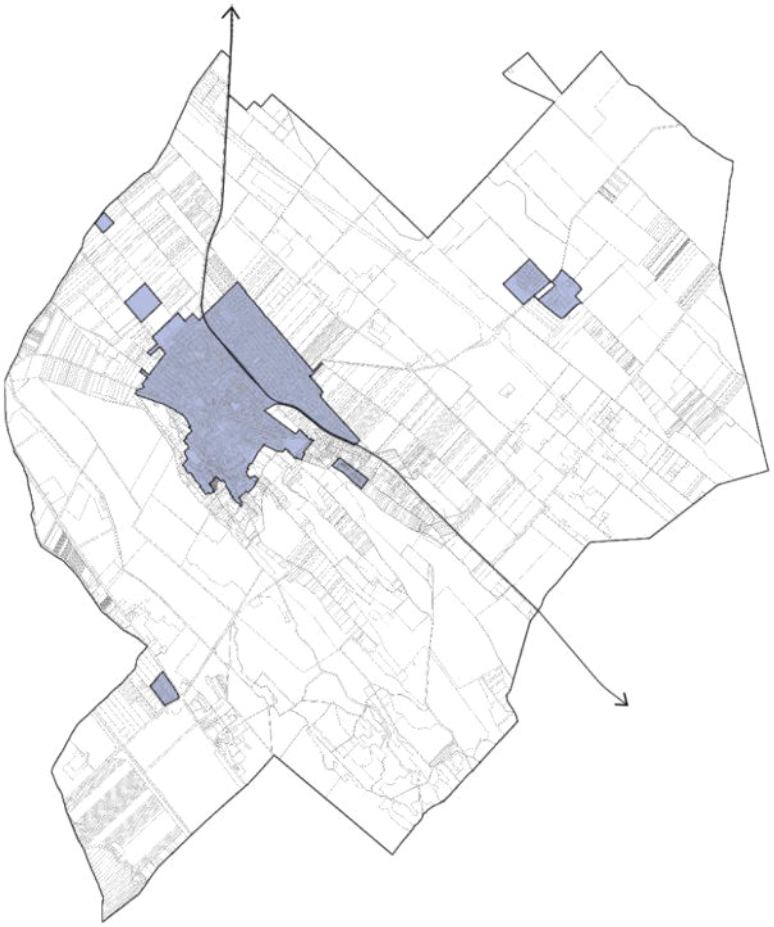
TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

A 142-ES SZÁMÚ VASÚTVONAL ELŐVÁROSI CÉLÚ FEJLESZTÉSÉHEZ KAPCSOLÓDÓ BERUHÁZÁS ÉPÍTÉSJOGI MEGALAPOZÁSÁHOZ



Készítette:

RING Mérnöki Iroda Kft. megbízásából

az

Urbanitas Tervező és Tanácsadó Kft.

2024. február

Tervezők névsora

URBANITAS
Tervező és Tanácsadó Kft

1094 Budapest, Angyal utca 13. 4/3.
+361 466-2018
urbanitas@urbanitas.hu
www.urbanitas.hu

Felelős tervező:

Berényi Mária
okl. építészmérnök
TT/1 01-0654

Településtervezők:

Komjáti Emőke
okl. településmérnök

Szczuka Levente
okl. településmérnök

Berényi Mária
Ügyvezető

A tervdokumentációhoz „A *Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése, engedélyezési terve*" és a VIBROCOMP Kft. által előzetesen készített *Környezeti Hatástanulmány és Natura 2000 Hatásbecslés* felhasználásra került.

„A Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése, engedélyezési terve"
megnevezésű tervezési folyamat generáltervezője:

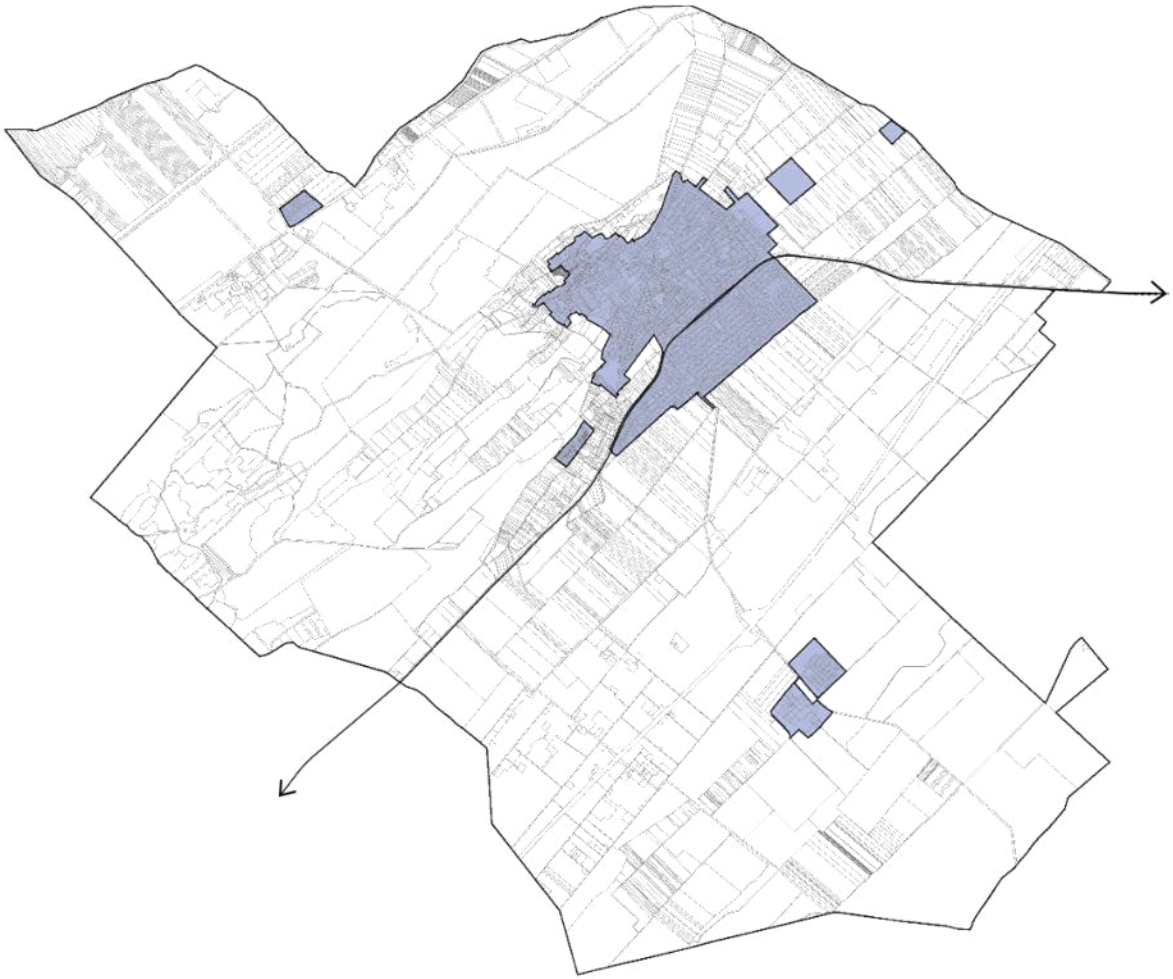
RING
Mérnöki Iroda

1134 Budapest, Kassák Lajos utca 81.
rmi@rmi.hu

TARTALOMJEGYZÉK

.....1
TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV 1
Tartalomjegyzék.....5
BEVEZETŐ 7
BEVEZETŐ 9
FŐÉPÍTÉSZI FELJEGYZÉS 10
TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV 11
1 A TERVEZÉSI TERÜLET BEMUTATÁSA 13
1.1 A tervezési terület lehatárolása 13
2 A TERVEZÉSI TERÜLET VIZSGÁLATA 14
2.1 Hatályos terület- és településrendezési eszközök bemutatása a tervezési terület viszonylatában 14
2.1.1 2018. évi CXXXIX. törvény Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről (MaTrT) 14
2.1.2 Pest Megye Területrendezési Terve 21
2.1.3 Ócsa Város Településszerkezeti Terve (TSZT) 22
2.1.4 Ócsa Város Helyi Építési Szabályzata és Szabályozási terve (HÉSZ és SZT) 23
2.2 Épített környezet 25
2.2.1 Értékvédelem 25
2.2.2 Tulajdonvizsgálat 26
2.3 Környezetvédelem, táji és természeti adottságok 32
2.3.1 Védett, védendő táji- és természeti adottságok 32
2.3.2 Földtani és talajtani adottságok 36
2.3.3 Felszíni és felszín alatti vizek 37
2.3.4 Tájhasználat, tájszerkezet 38
2.3.5 Levegőtisztaság védelme, zaj- és rezgésterhelés 39
2.3.6 Hulladékkezelés 42
2.3.7 Klímakockázat 42
2.4 Közlekedés 43
2.5 Közművesítettség 45
2.6 Katasztrófavédelem 47
2.6.1 Építésföldtani korlátok 47
2.6.2 Árvíz- belvíz veszélyeztetettség 47
2.6.3 Egyéb veszélyeztetettség 48
3 A MÓDOSÍTÁS SORÁN ELÉRENDŐ CÉLOK ÖSSZEFOGLALÁSA 48

4 FEJLESZTÉSI JAVASLAT 49
5 SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ 54
5.1 TSZT tervezett módosítása 54
5.1.1 Területi mérleg 60
5.2 HÉSZ és SZT tervezett módosítása 60
6 A MAGASABB SZINTŰ TERVEKNEK ÉS A VONATKOZÓ JOGSZABÁLYI ELŐÍRÁSOKNAK VALÓ MEGFELELÉS IGAZOLÁSA 67
6.1 Térségi területfelhasználási kategóriákra vonatkozó előírások 67
6.1.1 Az erdőgazdálkodási térségre vonatkozó szabályok 67
6.1.2 A mezőgazdasági térségre vonatkozó szabályok 70
6.1.3 A települési térségre vonatkozó szabályok 70
6.1.4 A sajátos területfelhasználású térségre vonatkozó szabályok 70
6.1.5 A kertes mezőgazdasági térségre vonatkozó szabályok 70
6.2 Országos és megyei övezeti előírások 71
6.2.1 Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának és az ökológiai hálózat pufferterületének övezetére vonatkozó szabályok 71
6.2.2 Az erdők övezetére vonatkozó szabályok 71
6.2.3 Az ásványi nyersanyagvagyon övezetére vonatkozó szabályok 72
6.2.4 A földtani veszélyforrás területének övezetére vonatkozó szabályok 72
6.2.5 A PMTrT-ben egyedileg meghatározott övezetek 72
7 A TERVEZETT FEJLESZTÉSSEL ÖSSZEFÜGGÉSBEN VÁRHATÓ KÖZMŰ- ÉS HUMÁNINFRASTRUKTUÁLIS FEJLESZTÉSI IGÉNYEK 74
7.1 Humáninfrastrukturális fejlesztési igények 74
7.2 Közműfejlesztési igények 74
8 KÖRNYEZETI HATÁSOK ÖSSZEFOGLALÁSA 77
9 A TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK HATÁSA AZ ÖRÖKSÉGI VAGY KÖRNYEZETI ÉRTÉKEKRE 80



BEVEZETŐ

BEVEZETŐ

„A Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése, döntés-előkészítő tanulmány, változatelemző tanulmány, engedélyezési terv, kiviteli terv és kapcsolódó tenderdokumentáció elkészítése" megnevezésű tervezési feladat keretében, az engedélyezési tervek elkészítése során kijelölt kisajátítási vonal kapcsán szükségessé válik az ócsai hatályos településrendezési tervek módosítása is. Ennek első ütemeként telepítési tanulmányterv készítése szükséges, melynek elkészítésével a RING Mérnöki Iroda Kft. cégünket, az URBANITAS Tervező és Tanácsadó Kft.-t bízta meg.

A tervezési terület a 142-es vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódó engedélyezési terveken szereplő tervezett kisajátítási vonal által érintett tömbök vagy területfelhasználási egységek határa, illetve a magasabb szintű jogszabályok alapján szükségessé váló területkompenzációs tervezési területek, Ócsa közigazgatási területén. Jelen telepítési tanulmányterv készítésének célja ezen területen történő beruházás megvalósíthatóságának építésjogi megalapozása. Ennek megfelelően a Helyi Építési Szabályzat (*továbbiakban:* HÉSZ), a Szabályozási terv (*továbbiakban:* SZT) és a Településszerkezeti terv (*továbbiakban:* TSZT) módosítása szükséges, lehetővé téve a területen tervezett fejlesztés megvalósulását.

A tervdokumentáció tartalmazza az érintett terület összefoglaló vizsgálatát és bemutatja a településrendezési tervek módosítási javaslatát, ezek várható hatásait, illetve – felhasználva a RING Mérnöki Iroda Kft. által készített dokumentációkat – az egyes szakági munkarészeket a szükséges részletességgel, ezzel is segítve a tervmódosítás kezdeményezéséhez szükséges önkormányzati döntést.

A tervezési területre vonatkozóan jelenleg az alábbi településrendezési eszközök vannak hatályban:

- Ócsa Város Önkormányzata Képviselő-testületének *100/2017. (IV.26.) sz. önkormányzati határozatával* elfogadott **Településszerkezeti Terve**
- Ócsa Város Önkormányzata Képviselő-testületének *4/2017. (IV.27.) sz. önkormányzati rendelete* Ócsa Város **Helyi Építési Szabályzatáról**

A telepítési tanulmányterv *a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről* szóló *419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet (továbbiakban: új Trk.) 7. mellékletében* rögzített tartalmi követelményeknek megfelelően készült. Ezen felül az új Trk. 19. § (4) bekezdése alapján a települési főépítész szűkítheti a fentiekben meghatározott tartalmat a tervezési feladatnak megfelelő mértékben (lásd. *Főépítési feljegyzés*).

Az elkészült telepítési tanulmánytervet Ócsa Város Önkormányzata részére szükséges benyújtani, melynek kedvező elbírálása esetén II. ütemben elindulhat a hatályos településrendezési eszközök módosítása. Ócsa Város Önkormányzata a tervmódosítás feltételeként - az *Étv. 30/A.§*-a alapján - településrendezési szerződés aláírását kötheti ki, melynek részleteiről az önkormányzattal szükséges megállapodni az elkészült telepítési tanulmányterv tartalmának ismeretében.

A 142-es számú vasútvonal érintett szakaszának rekonstrukcióját célzó projektet Magyarország Kormánya a *345/2012. (XII. 6) sz. Korm. Rendelet 1. mellékletének 2.1.26 alpontjában* nemzetgazdasági szempontól kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánította, így az önkormányzat támogató döntése esetén a rendezési tervek módosításának egyeztetése a *419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 68. §*-a szerinti **egyszerűsített eljárás** keretén belül történhet.

FŐÉPÍTÉSZI FELJEGYZÉS

Jelen feljegyzés Ócsa hatályos településrendezési terveinek módosítását előkészítő telepítési tanulmánytervhez készült.

Mivel a jövőbeni TRT módosítási eljárás tartalmára a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (Trk.) előírásai vonatkoznak, így a jelen telepítési tanulmányterv tartalmát is eszerint szükséges elkészíteni azzal, hogy a korábbi ócsai tervdokumentációk is felhasználhatók, szükség esetén azok kiegészítésével, aktualizálásával és azzal, hogy a tartalmi elemeket csak a tervezett módosításokkal összefüggésben és csak az ezekkel arányos tartalmi mélységben szükséges kidolgozni.

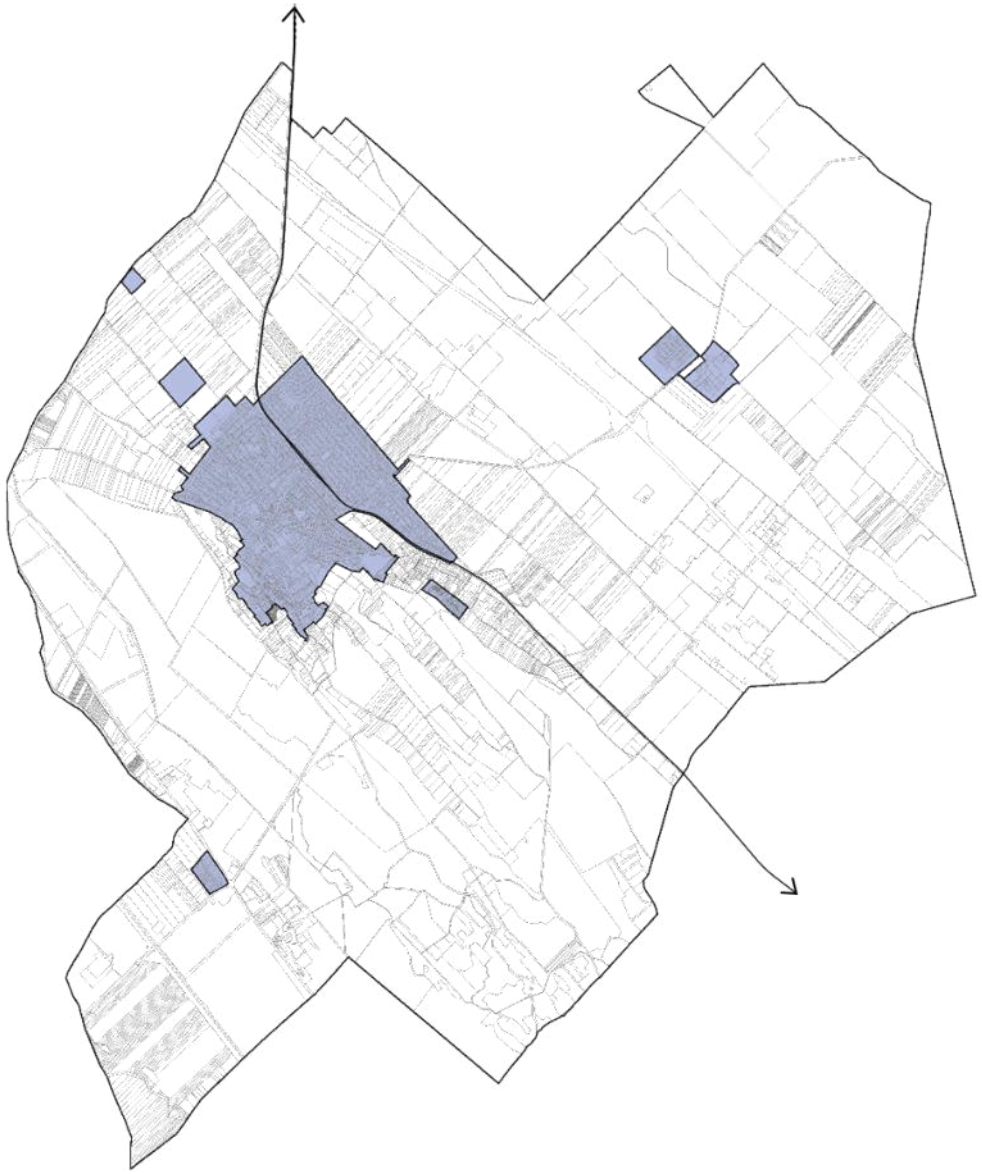
A módosítással érintett területek térképi lehatárolása a jogszabályok szerinti módon, egyrészt „A Kőbánya-Kispest (bez.) - Lajosmizse - Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése, döntés-előkészítő tanulmány, változatelemző tanulmány, engedélyezési terv, kiviteli terv és kapcsolódó tenderdokumentáció elkészítése" megnevezésű tervezési feladattal összefüggésben lévő kisajátítási vonal szerint, másrészt a magasabb szintű jogszabályok alapján szükségessé váló területkompenzációs tervezési területek bevonásával kerülnek meghatározásra.

Ócsa, 2023. október

Vojnits Csaba Ferenc

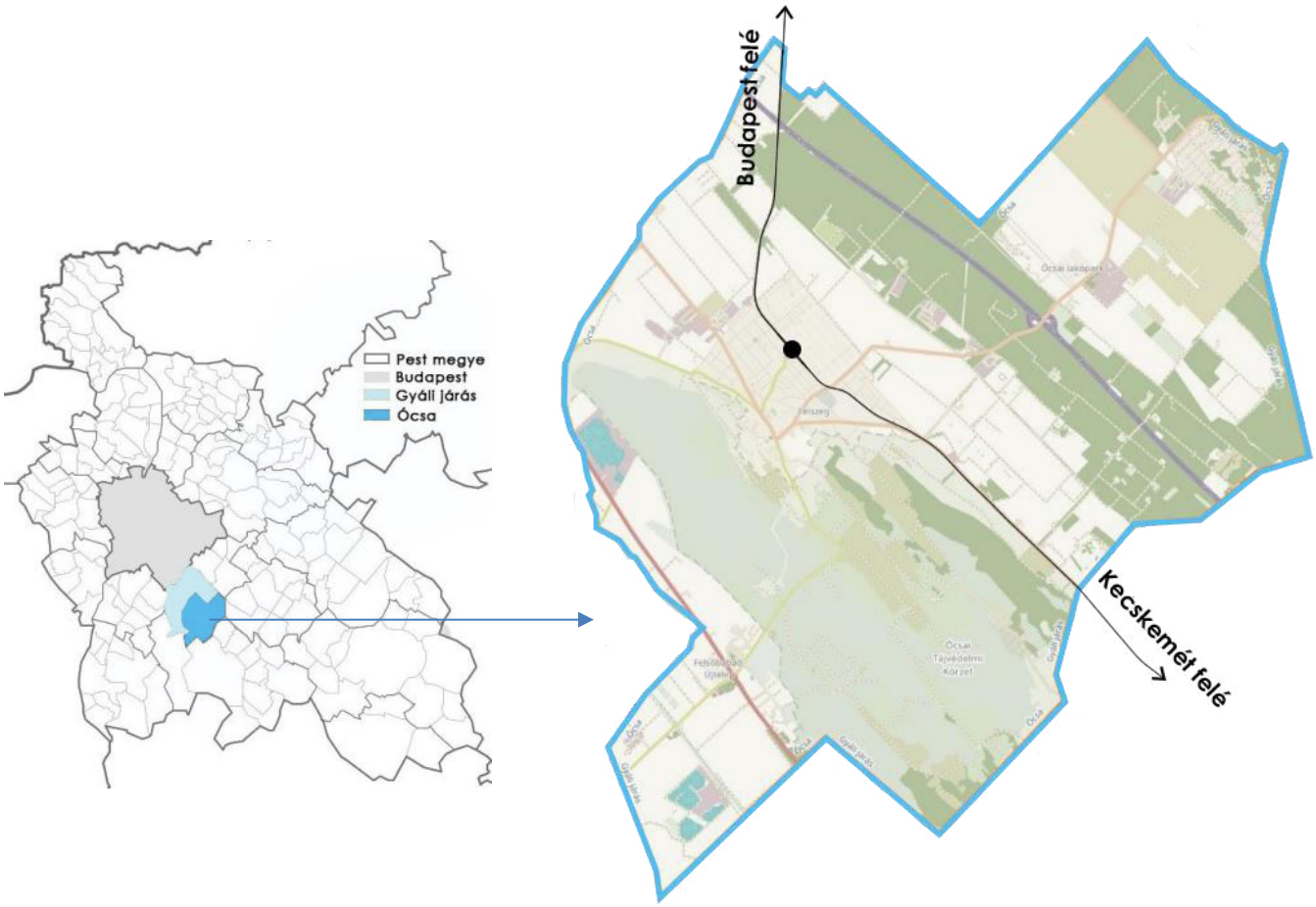
Vojnits Csaba Ferenc

főépítész



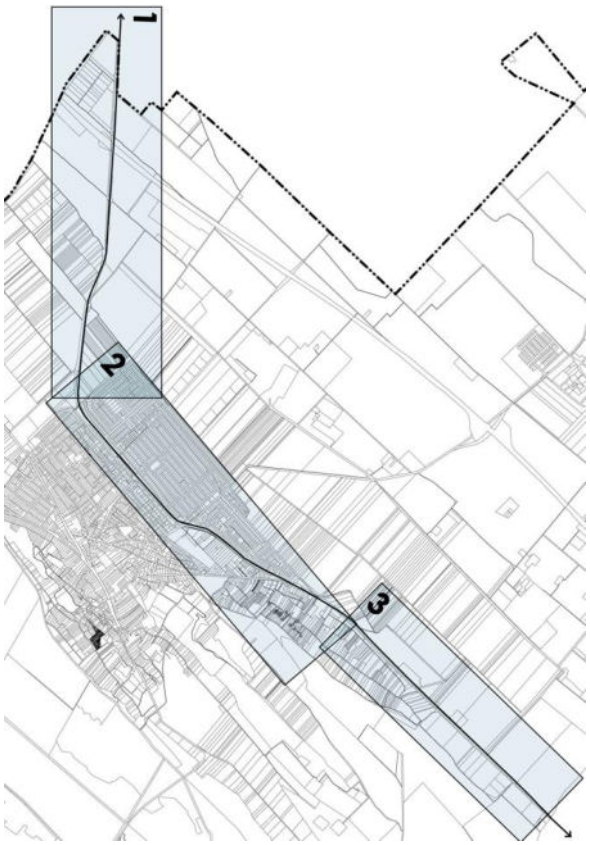
1 A TERVEZÉSI TERÜLET BEMUTATÁSA

1.1 A tervezési terület lehatárolása



A tervezési terület a 142. sz. Kőbánya - Kispest – Lajosmizse – Kecskemét vasútvonal rekonstrukciójához készült engedélyezési tervben szereplő tervezett kisajátítási vonal által érintett tömbök és területfelhasználási egységek. A vasútvonalnak Ócsa közigazgatási területén belül egyetlen megállója van, belterületen. A nyomvonal külterületen főként mezőgazdasági és erdőterületek, illetve honvédelmi és gazdasági terület mentén, belterületen pedig településközponti és falusias lakóterületek, illetve gazdasági és temető terület mentén halad.

A továbbiakban az egyes vizsgálatokhoz tartozó ábrák három részre osztva kerülnek bemutatásra a szemléletesebb ábrázolás érdekében, az alábbi átnézeti ábra szerint.



2 A TERVEZÉSI TERÜLET VIZSGÁLATA

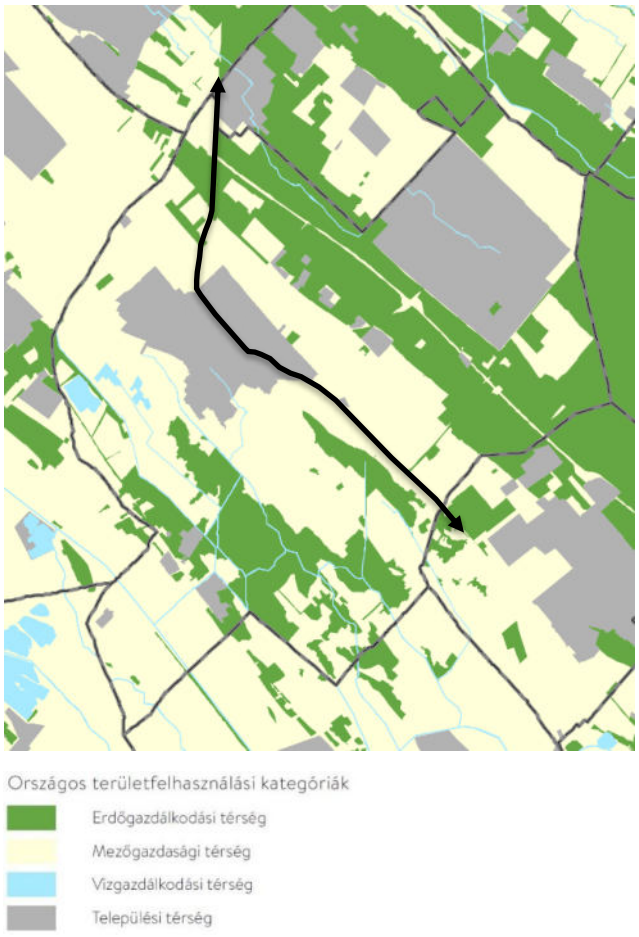
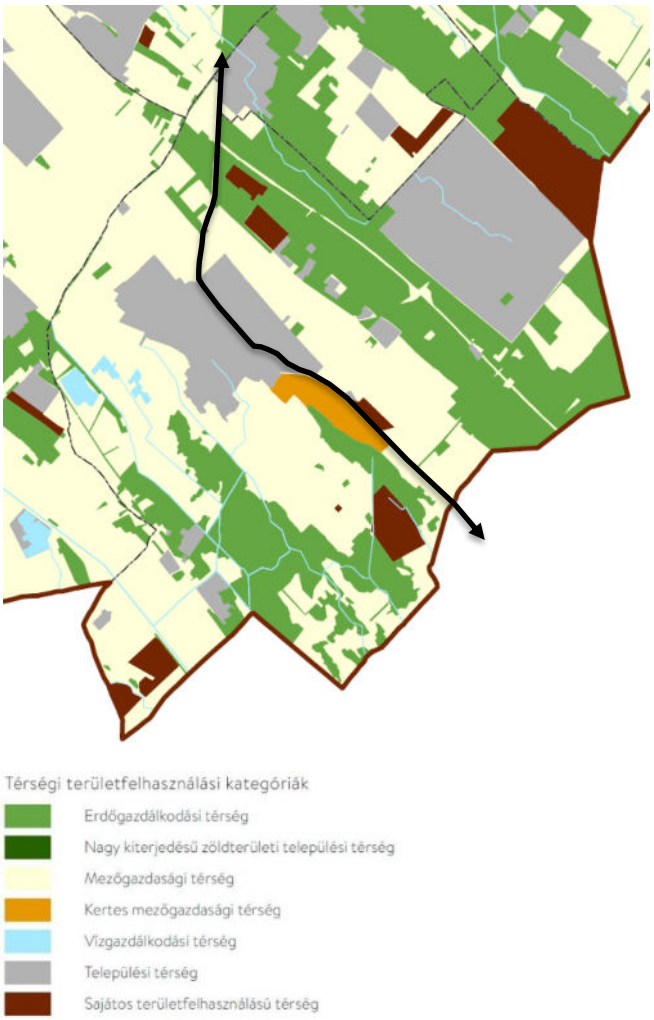
2.1 Hatályos terület- és településrendezési eszközök bemutatása a tervezési terület viszonylatában

Az egyes településrendezési eszközök készítése, vagy módosítása során a településeknek minden esetben meg kell felelniük a hatályos magasabb szintű – országos, megyei, térségi – területrendezési tervek előírásainak.

2.1.1 2018. évi CXXXIX. törvény Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről (MaTrT)

2019. március 15-én hatályba lépett a **Magyarország Területrendezési Tervéről** szóló törvény (MATRT), mely egy jogszabályban határozza meg az ország egészére, valamint az egyes kiemelt térségekre vonatkozó térségi területfelhasználás feltételeit, a műszaki infrastruktúra-hálózatok térbeli rendjét, valamint a területi, táji, természeti, ökológiai és kulturális adottságok, értékek, honvédelmi érdekek, valamint a hagyományos tájhasználat megőrzésére, védelmére vonatkozó szabályokat. Az alábbiakban az MaTrT tartalmát vizsgáljuk a tervezési terület tekintetében.

2.1.1.1 Területfelhasználás

<table>
<tr><th colspan="2">Területfelhasználás</th></tr>
<tr><td>MaTrT 2. melléklet – Az Ország Szerkezeti Terve</td><td>MaTrT 7. melléklet - A Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve</td></tr>
<tr><td> 
</td><td> 
</td></tr>
</table>

Az MaTrT térségi területfelhasználási kategóriákra vonatkozó előírásai eszerint:

*„**11. §** A kiemelt térségi, illetve vármegyei területfelhasználási kategóriák területén belül a településrendezési tervben, a 90. § (2) bekezdése figyelembevételével*

*a) az **erdőgazdálkodási térségben** az erdőterület övezetet a térséget lefedő erdők övezetére vonatkozó szabályok szerint, valamint az erdőtelepítésre javasolt terület övezetére vonatkozó szabályok figyelembevételével kell, meglévő és tervezett erdő övezetként differenciáltan lehatárolni;*

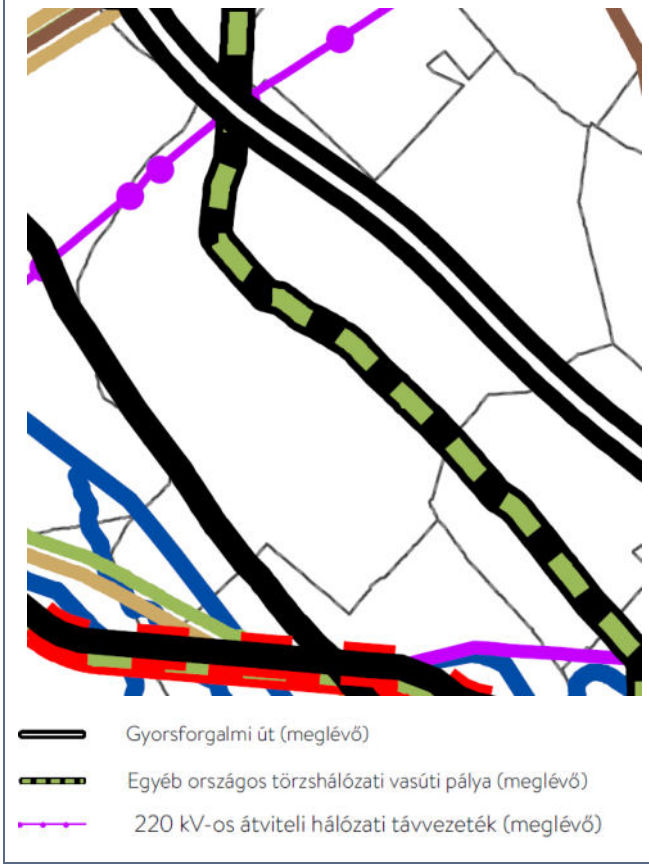
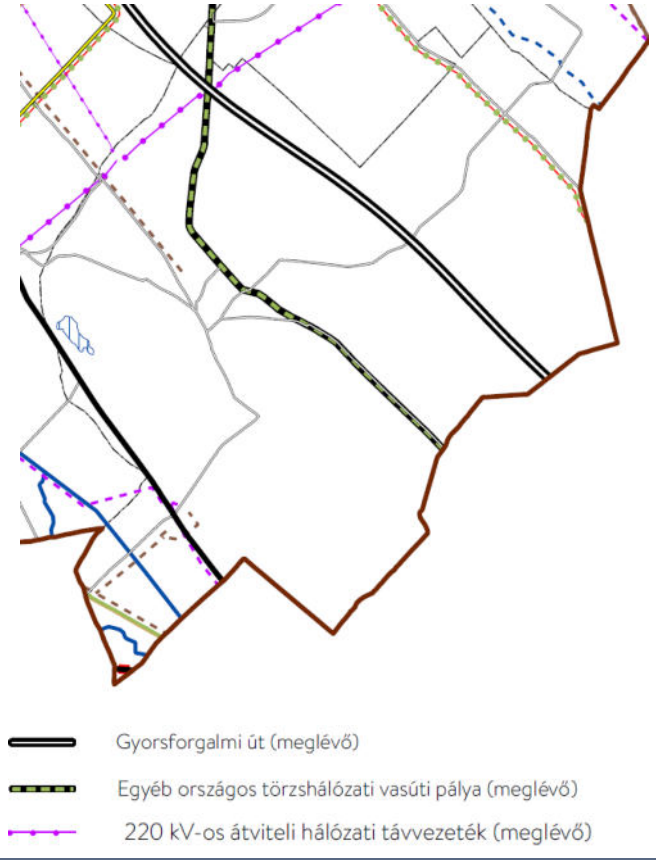
*b) a **mezőgazdasági térség** területének legalább 75%-át a mezőgazdasági terület övezetébe kell sorolni, a fennmaradó részen nagyvárosias lakóterület és vegyes terület építési övezet nem jelölhető ki; […]*

*d) a **települési térség** területén bármely építési övezet, övezet kijelölhető;*

*e) a **sajátos területfelhasználású térség** területét a terület tervezett felhasználásának megfelelően különleges – ideértve a beépítésre szánt vagy beépítésre nem szánt honvédelmi, katonai, nemzetbiztonsági célú területet –, közúti közlekedési, egyéb közlekedési, védelmi célú erdőterület, rekreációs célú erdőterület, egyéb erdőterület, kertes mezőgazdasági terület, általános mezőgazdasági terület, tájgazdálkodási mezőgazdasági terület, kereskedelmi szolgáltató gazdasági, ipari gazdasági, egyéb ipari gazdasági, általános gazdasági, intézményi vegyes területbe kell sorolni.”*

A tervezett módosítás keretében új beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre.

2.1.1.2 Műszaki infrastruktúra elemek

Területfelhasználás	
MaTrT 2. melléklet – Az Ország Szerkezeti Terve	*MaTrT 7. melléklet* - A Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve
	

A tervezési területet eszerint az alábbi meglévő infrastruktúra elemek érintik/keresztezik Ócsa területén:

- 142. sz. Budapest [X. kerület, Kőbánya-Kispest] – Lajosmizse – Kecskemét egyéb országos törzshálózati vasúti pálya
- M5: Budapest – Kecskemét – Kiskunfélegyháza – Szeged – Röszke – (Szerbia) gyorsforgalmi út
- 59., 60. ágazati számú *Százhalombatta – Ócsa* 220 kV-os átviteli hálózat távvezetéke

A tervezett infrastruktúra elemek nem érintik a tervezési területet.

Az MaTrT műszaki infrastruktúra elemekre vonatkozó előírásai eszerint:

„9. Az országos műszaki infrastruktúra-hálózatok és a műszaki infrastruktúra egyedi építményeinek elhelyezése

***15. §** […] (2) A településrendezési tervben*

*a) az országos és térségi **műszaki infrastruktúra-hálózatok és a műszaki infrastruktúra egyedi építményeinek helyét** a kiemelt térségi, illetve vármegyei területrendezési tervekben **meghatározott térbeli rend figyelembevételével kell meghatározni**,*

*b) az országos és térségi műszaki infrastruktúra-hálózatok nyomvonala a településrendezési terv egyeztetési eljárásában részt vevő, az egyeztetés tárgyát képező infrastruktúra elem vonatkozásában az adott egyeztetési szakterületet képviselő **államigazgatási szerv hozzájárulása**, és az egyéb érintett **szakterületet képviselő államigazgatási szerv egyetértése esetén térhet el a kiemelt térségi,** illetve vármegyei **területrendezési tervek szerkezeti tervében megállapított nyomvonalváltozattól**, azok térbeli rendjétől és a térbeli rend szempontjából meghatározó települések felsorolásától.*

(3) Az országos és térségi műszaki infrastruktúra-hálózatok nyomvonalának meghatározásánál biztosítani kell a szomszédos vármegyék és települések határán a folyamatos kapcsolódás lehetőségét.

***16. §** (1) A kiemelt térségi és vármegyei területrendezési tervben szereplő regionális és egyéb vasúti pályák közül azok területét, amelyen a közszolgáltatás szünetel vagy megszűnt, a településrendezési tervben közlekedési terület övezetbe kell sorolni.*

*(2) A közlekedési, az elektronikus hírközlési, továbbá az energetikai **vonalas infrastruktúra-hálózatok erdőkön áthaladó szakaszainak építési területén** a forgalom lebonyolítását és biztonságát, az elektronikus hírközlés működését, illetve a villamos energia és más energiahordozók továbbítását közvetlenül **szolgáló építmények helyezhetők el.***

***17. §** (1) A 4/4., 4/6. és 4/11. mellékletekben szereplő országos műszaki infrastruktúra-hálózatok elemeit és az egyedi építményeket az ott felsorolt, a térbeli rend szempontjából meghatározó települések közigazgatási területét érintve, az országos, a kiemelt térségi és a vármegyei szerkezeti terv, valamint a településrendezési terv figyelembevételével, az engedélyezési eljárás során felmerülő ágazati szempontok és követelmények miatt szükséges korrekciókkal kell megvalósítani.*

*(2) A **4/1–4/3. mellékletekben szereplő országos műszaki infrastruktúra-hálózatok elemeit** és az egyedi építményeket az ott felsorolt, a térbeli rend szempontjából meghatározó települések közigazgatási területét – térség esetén a megjelölt település közigazgatási területét vagy annak 10 km-es körzetét – érintve, az országos, a kiemelt térségi és a vármegyei szerkezeti terv, **valamint a településrendezési terv figyelembevételével,** az engedélyezési eljárás során **felmerülő ágazati szempontok és követelmények miatt szükséges korrekciókkal kell megvalósítani.***

*(3) A 4/5. és **4/7–4/9. mellékletekben szereplő országos műszaki infrastruktúra-hálózatok elemeit és az egyedi építményeket** az ott felsorolt, a térbeli rend szempontjából meghatározó települések közigazgatási területét – térség esetén a megjelölt település közigazgatási területét vagy annak 25 km-es körzetét – érintve, az országos, a kiemelt térségi és vármegyei szerkezeti terv, valamint **a településrendezési terv figyelembevételével,** az engedélyezési eljárás során felmerülő **ágazati szempontok és követelmények miatt szükséges korrekciókkal kell megvalósítani."***

2.1.1.3 Országos és Agglomerációs Övezeti Terv

A térségi övezeteket és azok kapcsolatát az MATRT 5. SZ. MELLÉKLETÉBEN szereplő táblázat mutatja be:

A	B
Országos Területrendezési Terv	**Kiemelt térségi és megyei területrendezési terv**
Ökológiai hálózat magterületének övezete	
Ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete	
Ökológiai hálózat pufferterületének övezete	
Kiváló termőhelyi adottságú szántók övezete	
Jó termőhelyi adottságú szántók övezete	
Erdők övezete	
Erdőtelepítésre javasolt terület övezete	
Tájképvédelmi terület övezete	
Világörökségi és világörökségi várományos területek övezete	
Vízminőség-védelmi terület övezete	
Nagyvízi meder övezete	
VTT-tározók övezete	
Honvédelmi és katonai célú terület övezete	
	Ásványi nyersanyagvagyon övezete
	Rendszeresen belvízjárta terület övezete
	Tanyás területek övezete
	Földtani veszélyforrás területének övezete
	Egyedileg meghatározott megyei övezet(ek)

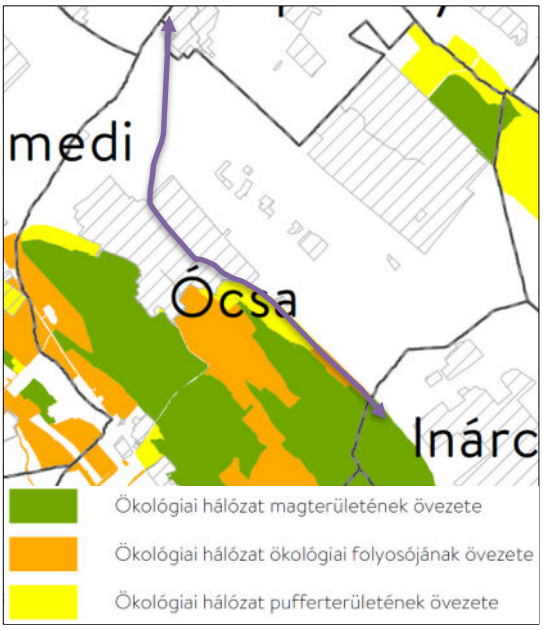
Az **Országos Övezeti Terv** tervlapjait az MaTrT 3. melléklete tartalmazza, amelyek a következők:

- 3/1. melléklet: az ökológiai hálózat magterületének, ökológiai folyosójának és pufferterületének övezete
- 3/2. melléklet: a kiváló termőhelyi adottságú szántók övezete
- 3/3. melléklet: az erdők övezete
- 3/4. melléklet: a világörökségi és világörökségi várományos területek övezete által érintett települések
- 3/5. melléklet: a honvédelmi és katonai célú terület övezete által érintett települések

Az ***MaTrT 19. § (4)*** bekezdése és az ***MaTrT 42. § (2)*** bekezdése alapján, a jó termőhelyi adottságú szántók övezetének, az erdőtelepítésre javasolt terület övezetének, a tájképvédelmi terület övezetének, a vízminőség-védelmi terület övezetének, a rendszeresen belvízjárta terület övezetének, a nagyvízi meder övezetének, az ásványi nyersanyagvagyon övezetének, a földtani veszélyforrás terület övezetének és a VTT-tározók övezetének területi lehatárolását és övezeti szabályait a területrendezésért felelős miniszter *a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról* szóló **9/2019. *(VI. 14.) MvM rendelet*ben** (a továbbiakban: MR.) állapítja meg.

Az alábbiakban azon övezetek - és vonatkozó előírásaik - kerülnek bemutatásra, amelyeket érintik a tervezett kisajátítással érintett területek:

3/1. melléklet: Ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete



Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete és pufferterületének övezete kismértékben érinti a tervezett kisajátítással érintett területet a nyomvonal déli részén.

***26. §** (1) Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében csak olyan vármegyei területfelhasználási kategória és vármegyei övezet, valamint a településrendezési tervben olyan övezet és építési övezet jelölhető ki, amely az ökológiai hálózat magterülete és az ökológiai hálózat ökológiai folyosója természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem károsítja.*

(2) Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki, kivéve, ha

a) a települési területet az ökológiai hálózat ökológiai folyosó, vagy az ökológiai hálózat magterület és az ökológiai hálózat ökológiai folyosó körülzárja, továbbá

b) a kijelölést más jogszabály nem tiltja.

(3) A (2) bekezdésben szereplő kivételek együttes fennállása esetén, a beépítésre szánt terület csak az állami főépítészi hatáskörében eljáró fővárosi és vármegyei kormányhivatalnak a területrendezési hatósági eljárása során kiadott területfelhasználási engedélye alapján jelölhető ki. Az eljárás során vizsgálni kell, hogy biztosított-e az ökológiai hálózat magterület és az ökológiai hálózat ökológiai folyosó természetes és természetközeli élőhelyeinek fennmaradása, valamint az ökológiai kapcsolatok zavartalan működése.

(4) Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala, az ökológiai folyosó és az érintkező magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával jelölhetők ki és helyezhetők el.

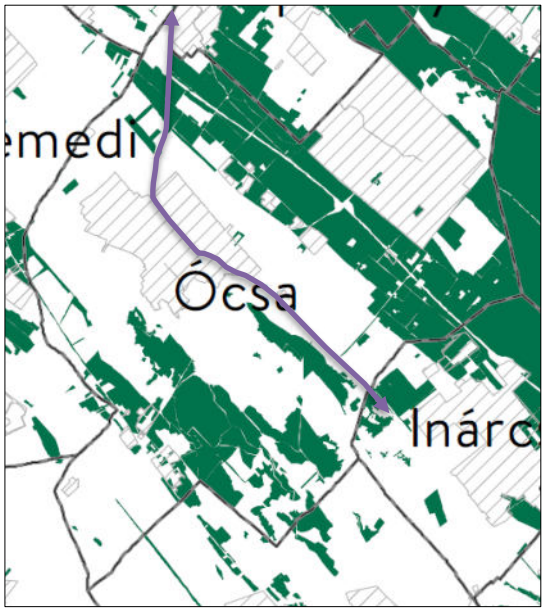
3/1. melléklet: Ökológiai hálózat pufferterületének övezete

***„27. §** (1) Az ökológiai hálózat pufferterületének övezetében csak olyan vármegyei területfelhasználási kategória és vármegyei övezet, valamint a településrendezési tervben olyan övezet és építési övezet jelölhető ki, amely az ökológiai hálózat magterülete, ökológiai folyosója és pufferterülete övezetek természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem károsítja.*

(2) Az ökológiai hálózat pufferterületének övezetében - a (3) bekezdésben meghatározott feltétel kivételével - a településrendezési terv beépítésre szánt területet csak abban az esetben jelölhet ki, ha az a szomszédos magterület vagy ökológiai folyosó természeti értékeit, biológiai sokféleségét, valamint táji értékeit nem veszélyezteti.

(3) Az ökológiai hálózat pufferterületének övezetében, ahol az Ország Szerkezeti Terve, a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve vagy a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Szerkezeti Terve települési térséget határoz meg, beépítésre szánt terület a (2) bekezdésben meghatározott feltételektől függetlenül is kijelölhető.

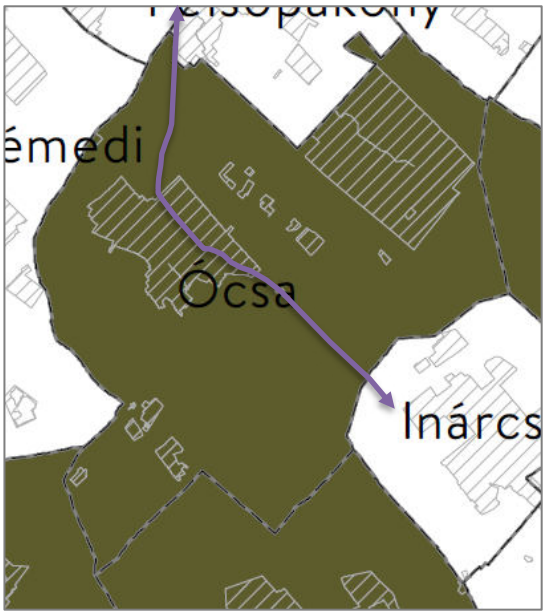
3/3. melléklet: Erdők övezete



A tervezett kisajátítással érintett terület érinti az erdők övezetét a nyomvonal északi részén.

*„**29. §** Az erdők övezetébe tartozó területeket az adott településnek a településrendezési tervében legalább 95%-ban erdőterület övezetbe kell sorolnia. Az e törvény hatálybalépését megelőzően kijelölt beépítésre szánt területek, valamint az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény 4. § (2) bekezdésében meghatározott területek, továbbá az Ország Szerkezeti Terve, a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve, valamint a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Szerkezeti Terve által kijelölt települési térség területein lévő erdők övezetének területét a számításnál figyelmen kívül kell hagyni."*

3/5. melléklet: Honvédelmi és katonai célú terület övezete által érintett települések



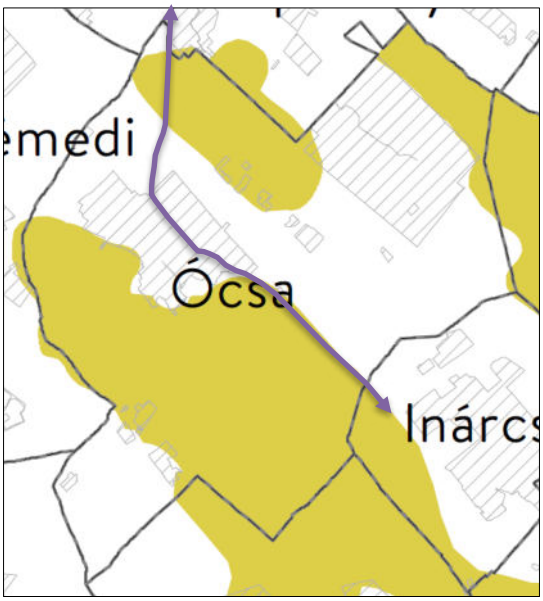
Mivel az övezet Ócsa teljes területét lefedi, így a hatályos TSZT alapján szükséges az érintettséget vizsgálni, amely a tervezési terület mentén jelöl honvédelmi- és nemzetbiztonsági célra szolgáló területet (K-Hon), azonban a tervezett kisajátítás nem érinti a területet.

*„**32. §** (1) A honvédelmi és katonai célú terület övezetét a településrendezési tervben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.*

(2) Az övezet (1) bekezdés alapján lehatárolt területét a településrendezési tervben
a) a b) pontban megfogalmazottak kivételével - minden területfelhasználási kategóriában - beépítésre szánt vagy beépítésre nem szánt különleges honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló építési övezetbe vagy övezetbe kell sorolni;
b) a zárt bekerített objektumok kivételével honvédelmi célú erdőterület övezetbe kell sorolni, ha az adott terület az erdők övezete által is érintett.

(3) A (2) bekezdésben foglalt építési övezet, övezet módosítása csak a honvédelemért felelős miniszter hozzájárulásával lehetséges."

9/2019. (VI.14.) MvM rendelet 3. melléklet: Tájképvédelmi terület övezete



A tervezett kisajátítással érintett terület érinti a tájképvédelmi terület övezetét a nyomvonal külterületi részein.

*„**4. §** (1) A tájképvédelmi terület övezete területére a vármegye területrendezési tervének megalapozó munkarésze keretében meg kell határozni a tájjelleg térségi jellemzőit, valamint a település teljes közigazgatási területére készülő településrendezési eszköz megalapozó vizsgálata keretében meg kell határozni a tájjelleg megőrzendő elemeit, elemegyütteseit, valamint a tájképi egység és a hagyományos tájhasználat helyi jellemzőit.*

(2) A tájképvédelmi terület övezetével érintett területre a tájképi egység, a hagyományos tájhasználat fennmaradása, valamint a tájba illesztés biztosítása érdekében - a településkép védelméről szóló törvény vagy annak felhatalmazása alapján kiadott jogszabály eltérő rendelkezésének hiányában - meg kell határozni

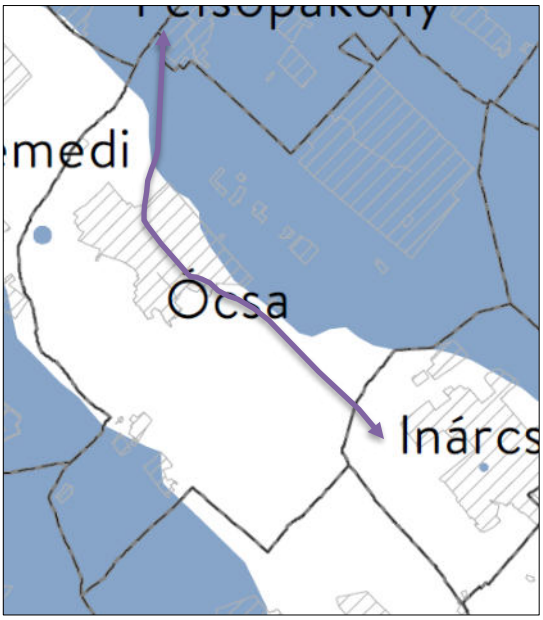
a) a településrendezési eszközökben a területfelhasználás és az építés helyi rendjének egyedi szabályait,

b) a településkép védelméről szóló 2016. évi LXXIV. törvény 2. § (2) bekezdése szerinti településképi rendeletben (a továbbiakban: településképi rendelet) a településképi követelményeket.

(3) A tájképvédelmi terület övezetében bányászati tevékenység folytatása a bányászati szempontból kivett helyekre vonatkozó előírások alkalmazásával engedélyezhető.

(4) A tájképvédelmi terület övezetében a közlekedési, elektronikus hírközlési és energetikai infrastruktúra-hálózatokat, továbbá az erőműveket a tájképi egység megőrzését és a hagyományos tájhasználat fennmaradását nem veszélyeztető műszaki megoldások alkalmazásával kell megvalósítani."

9/2019. (VI.14.) MvM rendelet 4. melléklet: Vízminőség-védelmi terület övezete



A tervezett kisajátítással érintett terület érinti vízminőség-védelmi terület övezetét a nyomvonal északi részén.

*„**5. §** (1) A vízminőség-védelmi terület övezetében keletkezett szennyvíz övezetből történő kivezetéséről és az övezeten kívül keletkezett szennyvizek övezetbe történő bevezetéséről, illetve a szennyvíz övezeten belüli kezelésének feltételeiről a vármegye területrendezési tervében rendelkezni kell.*

(2) A vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozó települések településrendezési eszközeinek készítése során ki kell jelölni a vízvédelemmel érintett területeket. A kijelölt vízvédelemmel érintett területekre vonatkozó egyedi szabályokat a helyi építési szabályzatban kell megállapítani. […]"

9/2019. (VI.14.) MvM rendelet 7. melléklet: Ásványi nyersanyagvagyon övezete

Az övezet Ócsa teljes közigazgatási határát lefedi, ezért szükséges a hatályos TSZT alapján az érintettséget vizsgálni, amely alapján a tervezési területen és közelében nem található bányaterület.

2.1.2 Pest Megye Területrendezési Terve

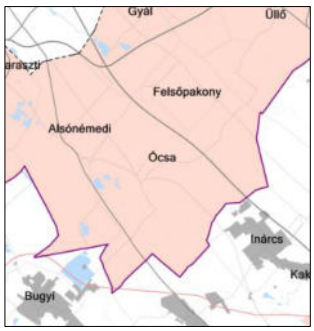
2020 nyarán hatályba lépett Pest Megye új területrendezési terve (PMTrT), melyet Pest Megye Önkormányzatának Képviselő-testülete a *10/2020. (VI.30) sz. önk. rendelet*ével hagyott jóvá. A rendelet hatálya:

> *„**2. §** A rendelet hatálya – az egyedileg meghatározott övezetek kivételével – Pest megye közigazgatási területéből a Budapesti agglomeráció területén kívüli területekre terjed ki. **Az egyedileg meghatározott övezetek meghatározása és szabályozása a megye teljes közigazgatási területére kiterjed.** A rendelet hatálya alá tartozó települések felsorolását az 1. melléklet 1.1. és 1.2. pontja tartalmazza."*

A 2. § alapján a megyei rendezési terv Ócsa, mint agglomerációs település területét csupán az egyedileg meghatározott övezetek kapcsán érinti. Ezek a PMTrT 7. §-a szerint az alábbiak:

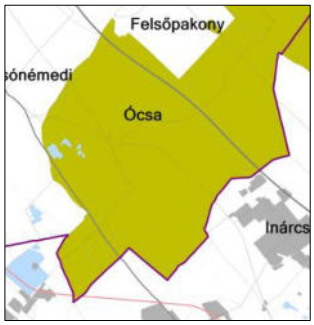
- innovációs-technológiai fejlesztés támogatott célterületének övezete (3.13.1. melléklet)
- logisztikai fejlesztések támogatott célterületének övezete (3.13.2. melléklet)
- turisztikai fejlesztések támogatott célterületének övezete (3.13.3. melléklet)
- kertes mezőgazdasági területek övezete (3.13.4. melléklet)
- klímaváltozásnak fokozottan kitett területek övezete (3.13.5. melléklet)

Ezek közül Ócsa területét érintő övezetek és a vonatkozó előírások:



Logisztikai fejlesztések támogatott célterületének övezete

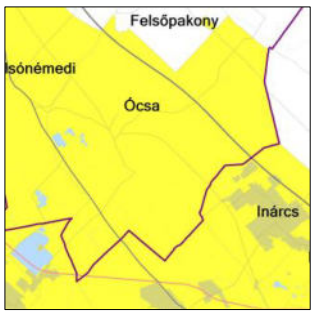
*„**9. §** A logisztikai fejlesztések támogatott célterületének övezete által érintett települések településrendezési eszközei készítése során – azokon a logisztikai fejlesztésre kijelölt kereskedelmi, szolgáltató gazdasági besorolású területeken, amelyeket a települési önkormányzat döntésével kiemelt logisztikai fejlesztési területté minősít – az építési telek megengedett legnagyobb beépítettsége 10 %-al lehet magasabb, a legkisebb zöldfelületi arány pedig 5 %-al alacsonyabb, mint az OTÉK 2. számú mellékletében meghatározott, a kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület sajátos használat szerinti területéhez rendelt érték."*



Turisztikai fejlesztések támogatott célterületének övezete

*„**10. §** A turisztikai fejlesztések támogatott célterületének övezetével érintett települések településfejlesztési koncepciója, integrált településfejlesztési stratégiája és településrendezési eszközei készítése, felülvizsgálata, valamint módosítása során a turisztikai fejlesztések (a párhuzamos fejlesztések elkerülése érdekében) a térségi szempontok figyelembevételével, a koordinált tervezés keretében, valamint a folytonosságot biztosító nyomvonalak megteremtésével valósítható meg."*

Klímaváltozásnak fokozottan kitett területek övezete



*„**12. §** Az övezettel érintett települések településfejlesztési koncepciója, integrált településfejlesztési stratégiája és településrendezési eszközei készítése, felülvizsgálata, módosítása során*

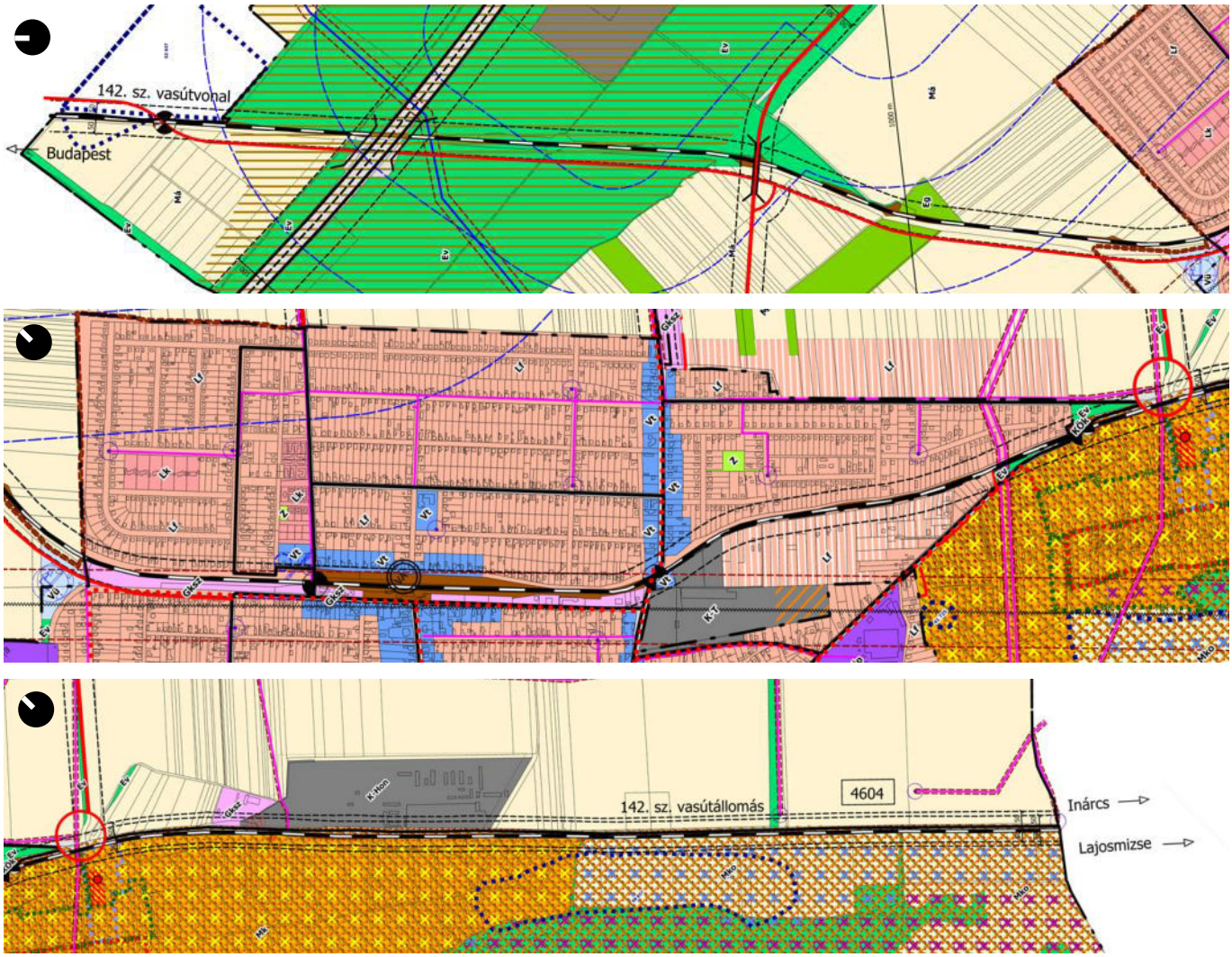
a) a vizek helyben tartására és helyben történő felhasználására,
b) a település zöldfelületeinek bővítésére,
c) a település zöldfelületein és a beépítésre szánt területeken a lombkoronaarány, egyben az árnyékolt felületek növelésére szolgáló előírásokat is meg kell fogalmazni.

(3) A településrendezési eszközökben a mezővédő erdősávokkal körülvett mezőgazdasági művelés alatt álló legnagyobb táblaméreteket meg kell határozni a) a klímakiegyenlítési, b) a mechanikai védelmi, és c) a benapozottsági szempontok együttes mérlegelése alapján.

(4) Az övezettel érintett települések településfejlesztési koncepciója, integrált településfejlesztési stratégiája és településrendezési eszközei készítése, felülvizsgálata, módosítása során az övezet szántóterületein mezővédő erdősávok telepítését kell előírni valamennyi, a (3) bekezdés szerint meghatározott táblaméretet elérő, vagy meghaladó területre."

2.1.3 Ócsa Város Településszerkezeti Terve (TSZT)

Ócsa hatályos Településszerkezeti Tervét a Képviselő-testület a *100/2017. (IV.26.) sz. önkormányzati határozatával* fogadta el. Az alábbiakban a vasút nyomvonalát bemutató TSZT kivágatok kerülnek bemutatásra.



A vasútvonal KÖk jelű kötöttpályás közlekedési területen halad. A nyomvonal mentén a hatályos TSZT szerint közúti közlekedési területek, általános mezőgazdasági (Má), korlátos mezőgazdasági (Mko), kertes mezőgazdasági területek (Mk), védelmi (Ev) és gazdasági (Eg) erdőterületek, tervezett és meglévő falusias lakóterületek (Lf), településközpont terület (Vt), temető terület (K-T), kereskedelmi és szolgáltató gazdasági (Gksz), honvédelmi- és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület (K-Hon) található.

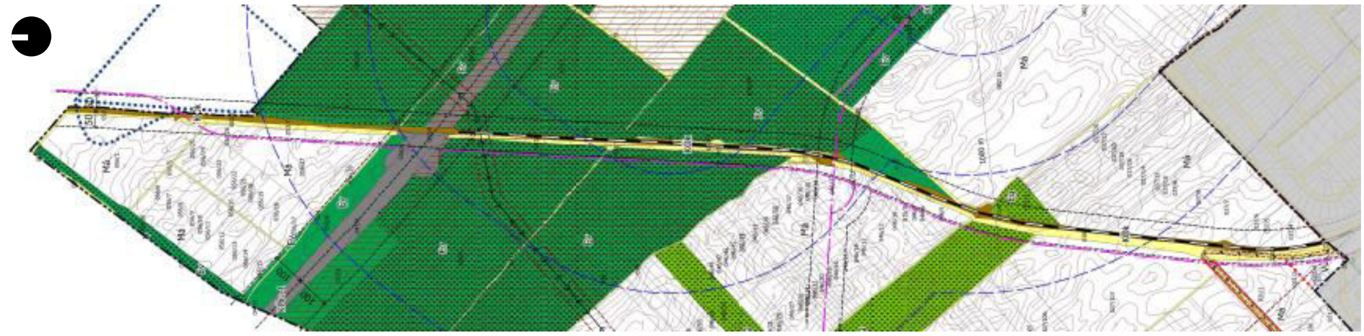
A vasútvonal ócsai szakaszán négy szintbeni közúti-vasúti átjáró jelölt, illetve az M5 autópálya nyomvonala híd műtárgyon keresztezi északon. A vasútvonal nyugati oldala mentén tervezett mellékút halad, a Széchenyi utcától északra, amely keresztezi a vasúti nyomvonalat északon, illetve a belterület déli részén tervezett jelentősebb szintbeni csomópontja jelölt.

A szennyvíztisztító telep 1000-650-300 méteres védőtávolságai szintén érintik a tervezési területet. Északon 52637 számú nyilvántartott régészeti lelőhely található.

2.1.4 Ócsa Város Helyi Építési Szabályzata és Szabályozási terve (HÉSZ és SZT)

Ócsa hatályos Helyi Építési Szabályzatát és Szabályozási Tervét a Képviselő-testület a *4/2017. (IV.27.) sz. önkormányzati rendeletével* fogadta el. A rendelet 2. melléklete a Szabályozási Terv, amelyen belül hat tervlap található, különböző részekre osztva mutatja be a települést, ezek közül az alábbiakon szerepel a vasút nyomvonala:

2e. melléklet SZT-2/A Külterület északi rész (kivágat):



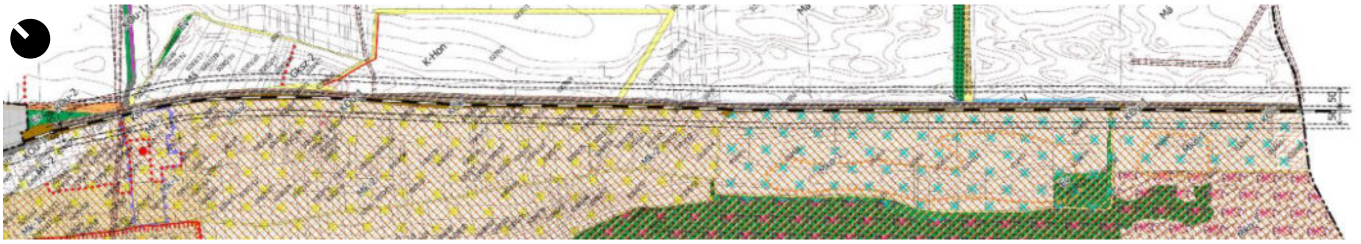
2a. melléklet SZT-1/A Belterület északi rész (kivágat):



2b. melléklet SZT-1/B Belterület déli rész (kivágat):



2f. melléklet SZT-2/B Külterület déli rész (kivágat):



A hatályos TSZT tartalma összhangban van a Szabályozási Terv elemeivel. A tervezett kisajátítással érintett területek az alábbi övezeteket és építési övezeteket érintik: Má, Mko-1, Mko-3, Mk-2, Ev, Eg, V, Vt-3, Gksz-2, K-T, Lf-2/A, Lf-2/B és közúti közlekedési területek övezeteit (KÖu).

A HÉSZ vonatkozó előírásai az alábbiak:

Zaj és rezgés elleni védelem

*„**15. §** (1) Úthálózat felújítása során, továbbá új közlekedési elem létesítése, kiépítése esetén a zaj- és rezgésterhelés csökkentése érdekében a hatályos követelményeknek legmegfelelőbb műszaki megoldásokat, illetve anyagokat kell alkalmazni. […]*

(3) A települési önkormányzat képviselő-testülete által külön jogszabály szerint kijelölhető zajvédelmi szempontból fokozottan védett területekként kell kezelni az országos és helyi jelentőségű védett természeti területeket, melyeken a mindenkor hatályos jogszabályokban meghatározott vonatkozó zajterhelési határértékek és előírások érvényesítendők. […]

(10) A közlekedési övezet telkein csak szabadon álló beépítéssel és legfeljebb 5%-os beépítettséggel létesíthető épület, építmény."

Településrendezési szerződés

*„**18. §** A településszerkezeti tervben (a továbbiakban: TSZT) beépítésre szánt területként jelölt, de a HÉSZ-ben jelenleg még nem építési övezetbe sorolt területeknek a TSZT-nek megfelelő építési övezetbe sorolása feltételeként, valamint az építési övezetbe sorolt területek övezeti paramétereinek telekérték-növelő megváltoztatása esetén a települési önkormányzat az érintett ingatlanok tulajdonosával, vagy az ingatlanon beruházni szándékozóval településrendezési szerződést köthet a vonatkozó jogszabályok szerint, amelyben rögzíteni kell*

a) a közlekedési és közműinfrastruktúra-fejlesztés és az elhelyezéséhez szükséges terület biztosításának, […]
e) az érintett terület előkészítésének, a telekviszonyok rendezésének, szükséges környezetvédelmi intézkedések költségviselésének
feltételeit."

Közlekedési területek

*„**46. §** (1) A város területén a közlekedési létesítmények szabályozási szélességét az SZT szerint kell kialakítani. A közutak és vasutak építési (szabályozási) szélességén belül a közlekedési létesítmények, a közművek létesítményei és berendezései, környezetvédelmi létesítmények, utcabútorok helyezhetők el, illetve utcafásítás (növényzet) telepíthető.*

(2) A közutak és vasutak építési (szabályozási) szélességen belül a közlekedési létesítmények, a közművek létesítményei és berendezései, környezetvédelmi létesítmények, utcabútorok helyezhetők el, illetve utcafásítás (növényzet) telepíthető."

Építési korlátozások

*„**65. §** (4) Közlekedési és közmű nyomvonalak és létesítmények védőtávolsága, védőterülete:*

d)a vasútvonal szélső vágányától mért 50-50 m védőtávolságon belül építmények elhelyezéséhez a MÁV Zrt. hozzájárulása szükséges, […]
f)220 kV-os légvezeték szélső áramvezetőjétől vízszintesen a nyomvonalára merőlegesen mért 18-18 m, […]"

2.2 Épített környezet

A vasút nyomvonala Ócsán a belterületet is érinti. A tervezési terület főként beépítésre nem szánt kötöttpályás közlekedési (vasút) területeket foglal magában, ahol a HÉSZ szerint az építési (szabályozási) szélességén belül a közlekedési létesítmények, a közművek létesítményei és berendezései, környezetvédelmi létesítmények, illetve utcabútorok helyezhetők el, így az épített környezet részletes vizsgálata nem releváns. A vasúti területen belül egyetlen jelentős épület található, az Ócsa vasútállomás utasváró épülete.



Ócsa vasútállomás épülete (forrás: google.maps.com)

2.2.1 Értékvédelem

Az MaTrT. 3/4. melléklet szerint Ócsa nem tartozik a világörökségi és világörökségi várományos területek övezete által érintett települések közé, így a nyomvonal sem érint ilyen területet a településen.

A tervezéssel érintett ingatlanokon országos, illetve helyi védelem alatt álló épület vagy építmény nem található, területüket műemléki környezet nem érinti.

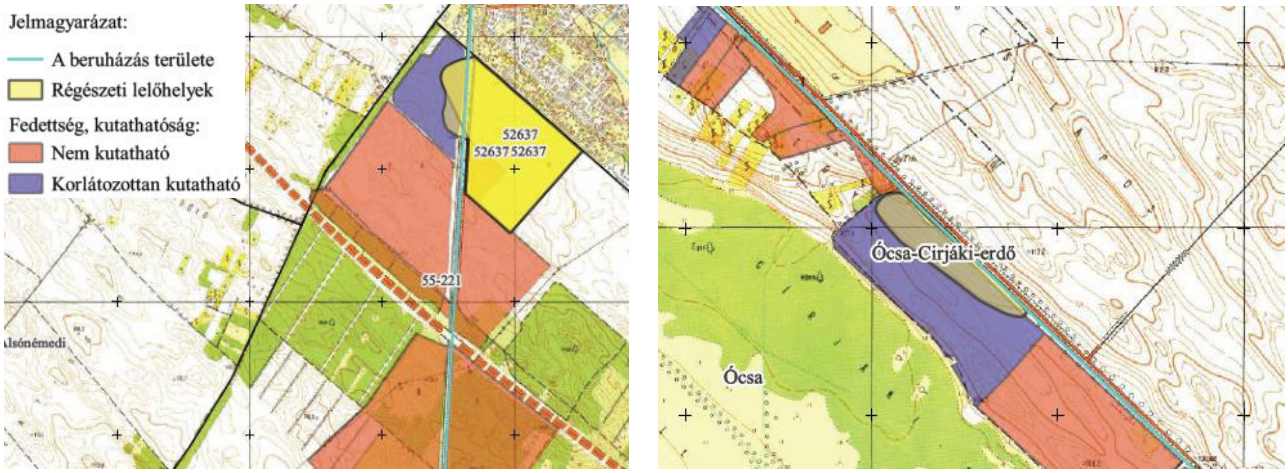
A vasútállomás épülete helyi védelemre javasolt épületként szerepel a hatályos tervekben. A felújított, jó állapotú emeletes épület faoszlopos tornáccal, zsindely fedéssel került kialakításra.

A településrendezési tervek alapján a tervezett beruházás 250 méteres környezetében (kb. 106 méterre) egy **tanya- népi lakóház** található, amely műemléki védelem alatt áll, körülötte pedig ex lege műemléki környezet található, közvetlenül a tervezési terület mellett.



A műemléki védettségű lakóház (forrás: Ócsa ITS)

A projekt keretében előzetes régészeti örökségvédelmi hatástanulmány (ERD) készült a Magyar Nemzeti Múzeum által. A tervezési terület északon az 52637 azonosítószámú nyilvántartott régészeti lelőhelyet érinti. A régészeti terepbejárás során ezen a lelőhelyen leletanyagot is gyűjtöttek a szakemberek, illetve új régészeti lelőhelyet is azonosítottak a Cirjáki-erdő területén.



Az előzetes régészeti dokumentációban szereplő térképek a területről - kivágat (forrás: Ócsa ITS)

A fejlesztés akkor gyakorolhat kedvezőtlen hatást a művi értékekre, ha a nem megfelelően végzett építési munka következtében régészeti leletek sérülnének. Az építés során az érintett régészeti lelőhelyek vagy régészeti kockázati területek a legveszélyeztetettebbek, ezért a javasolt védelmi intézkedések betartása különösen szükséges. Az üzemelés során a művi értékek károsodásával, veszélyeztetésével nem kell számolni.

Összességében kijelenthető, hogy a javasolt intézkedések végrehajtása mellett a tervezett létesítmény az épített örökség védelme szempontjából elfogadhatónak tekinthető.

2.2.2 Tulajdonvizsgálat

A tervezési terület jelenleg vasúthoz tartozó részei állami tulajdonban (MÁV) vannak. A vasútvonalhoz kapcsolódó kisajátítási vonal ugyanakkor önkormányzati és magántulajdonban lévő telkeket is érint.



Tulajdonvizsgálat (forrás: saját szerkesztés)

Az alábbiakban a Környezeti Hatástanulmányban szereplő, Földmérő Műhely Kft. által készített Terület-igénybevételi terve kerül bemutatásra, amely többek között a tervezett fejlesztés érintett földrészleteinek nagyságát, művelési ágát, tulajdonosi kategóriáját, illetve az esetleges bontásra ítélt épületek számát tartalmazza.

Földmérő Műhely Kft.
8081 Zámoly, Vörösmarty utca 64.
Tel: +36 30 335 3697, +36 70 392 3419
e-mail: foldmero.muhely@gmail.com

Terület-igénybevételi terv

Területkimutatás

Ócsa település

Terület-igénybevétellel érintett földrészletek adatai								Terület-igénybevétel				
Fekvés	Helyrajzi szám	Földrészlet terület		Alrészlet				Tulajdonosi kategória			Épület bontás	Vagyonkezelő / tulajdonosi joggyakorló
		ha	nm	jel	Művelési ág	ha	nm	magán	állami	önk.		
Bt	292/50	1	4948		Kivett közterület			-	-	X		
Bt	293		664		Kivett közforgalmú vasút			-	-	X		
Bt	729	1	4508		Kivett közterület			-	-	X		
Bt	931	1	1873		Kivett közterület			-	-	X		
Bt	932/2		175		Kivett saját használatú út			-	-	X		
Bt	937/8		1136		Kivett épület, udvar			-	X	-	2	MNV Zrt.
Bt	937/9		666		Kivett iroda és telephely			X	-	-	2	
Bt	937/10		1030		Kivett lakóház, udvar			-	X	-	2	MÁV MAGYAR ÁLLAMVASUTAK Zrt.
Bt	937/11		1735		Kivett közterület			-	X	-	3	NIF Zrt.
Bt	937/13		9612		Kivett üzemi terület vasútállomás			-	X	-		MÁV MAGYAR ÁLLAMVASUTAK Zrt.
Bt	937/15		1872		Kivett beépítetlen terület			X	-	-		
Bt	937/19		5265		Kivett telephely			X	-	-		
Bt	937/20		2253		Kivett beépítetlen terület			X	-	-		
Bt	937/21		238		Kivett büfé			X	-	-		
Bt	937/22		47		Kivett közterület			-	X	-		NIF Zrt.
Bt	937/23		598		Kivett telephely			X	-	-		
Bt	937/24		1		Kivett közterület			-	X	-		NIF Zrt.
Bt	953	1	4593		Kivett közterület			-	-	X		
Bt	1861	1	3339		Kivett országos közút			-	X	-		MAGYAR KÖZÚT NONPROFIT Zrt.
Bt	3207		1874		Kivett lakóház, udvar			X	-	-		
Bt	3263		1418		Kivett lakóház, udvar (2 lakás)			X	-	-		
Bt	3266		2435		Kivett lakóház ,mûhely, raktárépület és lakás			X	-	-		
Kt	033/3		3181		Kivett saját használatú út			-	-	X		
Kt	033/4		932		erdő			-	X	-		MÁV MAGYAR ÁLLAMVASUTAK Zrt.
Kt	033/9		837		Kivett út			-	X	-		MAGYAR KÖZÚT NONPROFIT Zrt.
Kt	037/3	1	2518		erdő			X	-	-		
Kt	037/4		8708		szántó			X	-	-		

Földmérő Műhely Kft.
8081 Zámoly, Vörösmarty utca 64.
Tel: +36 30 335 3697, +36 70 392 3419
e-mail: foldmero.muhely@gmail.com

Terület-igénybevételi terv

Ócsa település

Területkimutatás

Terület-igénybevétellel érintett földrészletek adatai								Terület-igénybevétel				
Fekvés	Helyrajzi szám	Földrészlet terület		Alrészlet				Tulajdonosi kategória			Épület bontás	Vagyonkezelő / tulajdonosi joggyakorló
		ha	nm	jel	Művelési ág	ha	nm	magán	állami	önk.		
Kt	037/5		9085		szántó			X	-	-		
Kt	037/6		4936		szántó			X	-	-		
Kt	037/7	2	7844		szántó			X	-	-		
Kt	037/8	2	2281		szántó			X	-	-		
Kt	037/9	2	5999		szántó			X	-	-		
Kt	037/10		4213		szántó			X	-	-		
Kt	037/11		3168		szántó			X	-	-		
Kt	037/12		9006		szántó			X	-	-		
Kt	037/13		9050		szántó			X	-	-		
Kt	037/14		9096		szántó			X	-	-		
Kt	037/15		8060		szántó			X	-	-		
Kt	037/16	2	509		szántó			X	-	-		
Kt	038	2	8698		Kivett út			-	-	X		
Kt	042/1	16	33		erdő			X	-	-		
Kt	049		8634		Kivett saját használatú út			-	-	X		
Kt	052/3		5071		Kivett saját használatú út			-	-	X		
Kt	052/4		4632	a	Kivett saját használatú út		518	-	X	-		MAGYAR KÖZÚT NONPROFIT Zrt.
				b	erdő		4114					
Kt	052/6		3089	a	Kivett saját használatú út		546	-	X	-		MAGYAR KÖZÚT NONPROFIT Zrt.
				b	legelő		2543					
Kt	052/7		8925		Kivett saját használatú út			-	-	X		
Kt	056/1	6	6732		szántó			X	-	-		
Kt	059		3606		Kivett saját használatú út			-	-	X		
Kt	061/10	12	4334	a	erdő	11	6399	X	-	-		
				b	Kivett út		3545					
				c	rét		4390					
Kt	065/3	14	8592		Kivett autópálya			-	X	-		NEMZETI ÚTDÍJFIZETÉSI SZOLGÁLTATÓ Zrt.
Kt	066		3292		Kivett saját használatú út			-	-	X		

Földmérő Műhely Kft.
8081 Zámoly, Vörösmarty utca 64.
Tel: +36 30 335 3697, +36 70 392 3419
e-mail: foldmero.muhely@gmail.com

Terület-igénybevételi terv

Területkimutatás

Ócsa település

Terület-igénybevétellel érintett földrészletek adatai								Terület-igénybevétel				
Fekvés	Helyrajzi szám	Földrészlet terület		Alrészlet				Tulajdonosi kategória			Épület bontás	Vagyonkezelő / tulajdonosi joggyakorló
		ha	nm	jel	Művelési ág	ha	nm	magán	állami	önk.		
Kt	072/1	14	4746	a	erdő	13	8482	X	-	-		
				b	Kivett udvar		6264					
Kt	072/2	2	6591		erdő			X	-	-		
Kt	074		752		Kivett saját használatú út			-	-	X		
Kt	075/14	14	8927		erdő			X	-	-		
Kt	076		1259		Kivett saját használatú út			-	-	X		
Kt	078	2	404		szántó			X	-	-		
Kt	080	1	1783		Kivett út			-	-	X		
Kt	0285	5	3903		Kivett országos közút			-	X	-		MAGYAR KÖZÚT NONPROFIT Zrt.
Kt	0289/1		2886		erdő			X	-	-		
Kt	0289/2		773		Kivett tanya			X	-	-		
Kt	0289/3		1108		Kivett lakóház, udvar			X	-	-		
Kt	0289/4		1066		Kivett lakóház, udvar			X	-	-		
Kt	0289/5		935		szőlő			X	-	-		
Kt	0289/6		1223		szőlő			X	-	-		
Kt	0289/7		1050		szántó			X	-	-		
Kt	0290/1		5313		Kivett saját használatú út			-	-	X		
Kt	0291/30		658		szántó			X	-	-		
Kt	0291/33		3455		szántó			X	-	-		
Kt	0291/35		6782		szántó			X	-	-		
Kt	0291/36		6811		szántó			X	-	-		
Kt	0291/40		1728		szántó			X	-	-		
Kt	0291/71	1	545	a	Kivett lakóház, udvar és 2 gazdasági épület		2022	X	-	-		
				b	szántó		8523					
Kt	0291/72		1500		szántó			X	-	-		
Kt	0292/1	1	4667		Kivett temető			X	-	-		
Kt	0293	1	1273		Kivett országos közút			-	X	-		MAGYAR KÖZÚT NONPROFIT Zrt.
Kt	0295/29		1488	a	szántó		1037	X	-	-		
				b	szőlő		451					
Kt	0295/93		2617		szőlő			X	-	-		

Földmérő Műhely Kft.
8081 Zámoly, Vörösmarty utca 64.
Tel: +36 30 335 3697, +36 70 392 3419
e-mail: foldmero.muhely@gmail.com

Terület-igénybevételi terv

Területkimutatás

Ócsa település

Terület-igénybevétellel érintett földrészletek adatai								Terület-igénybevétel				
Fekvés	Helyrajzi szám	Földrészlet terület		Alrészlet				Tulajdonosi kategória			Épület bontás	Vagyonkezelő / tulajdonosi joggyakorló
		ha	nm	jel	Művelési ág	ha	nm	magán	állami	önk.		
Kt	0295/94		2027	a	szántó		1325	X	-	-		
				b	szőlő		702					
Kt	0295/95		4011		szántó			X	-	-		
Kt	0295/96		514		szántó			-	X	-		NFK
Kt	0295/103		1710	a	szántó		235	X	-	-		
				b	szőlő		1475					
Kt	0297/5	1	5912		szántó			X	-	-		
Kt	0297/16		5286		szántó			-	X	-		NFK
Kt	0297/17		1225		szántó			-	X	-		NFK
Kt	0298/23		2145	a	szántó		532	X	-	-		
				b	szőlő		1613					
Kt	0298/24		2032		szántó			X	-	-		
Kt	0298/25		375		Kivett út			-	X	-		NFK
Kt	0298/30		1178	a	Kivett gazdasági épület, udvar		400	X	-	-		
				b	szántó		778					
Kt	0298/31		1400	a	szántó		1040	X	-	-		
				b	szőlő		360					
Kt	0299/3		4569		szántó			X	-	-		
Kt	0299/4	1	2265		szántó			X	-	-		
Kt	0301/1		1788		Kivett saját használatú út			-	-	X		
Kt	0303/8		6363		szántó			-	X	-		NFK
Kt	0303/9		6659		szántó			X	-	-		
Kt	0303/12		6831		szántó			X	-	-		
Kt	0303/13		1640		szántó			X	-	-		
Kt	0303/14	1	3306	a	szántó	1	61	X	-	-		
				b	erdő		3245					
Kt	0303/18		7652		szántó			X	-	-		
Kt	0303/19		270		szántó			X	-	-		
Kt	0303/20		226		szántó			X	-	-		
Kt	0303/21		521		szántó			X	-	-		
Kt	0303/22		390		szántó			X	-	-		
Kt	0303/23		1075		szántó			X	-	-		

Földmérő Műhely Kft.
8081 Zámoly, Vörösmarty utca 64.
Tel: +36 30 335 3697, +36 70 392 3419
e-mail: foldmero.muhely@gmail.com

Terület-igénybevételi terv

Ócsa település

Területkimutatás

Terület-igénybevétellel érintett földrészletek adatai								Terület-igénybevétel				
Fekvés	Helyrajzi szám	Földrészlet terület		Alrészlet				Tulajdonosi kategória			Épület bontás	Vagyonkezelő / tulajdonosi joggyakorló
		ha	nm	jel	Művelési ág	ha	nm	magán	állami	önk.		
Kt	0303/24		1574		gyümölcsös			X	-	-		
Kt	0303/25		588		szántó			X	-	-		
Kt	0303/26		633		szántó			X	-	-		
Kt	0303/32		1818		szántó			X	-	-		
Kt	0303/33		4539		szántó			X	-	-		
Kt	0324/1	1	8327		szántó			X	-	-		
Kt	0324/2	5	4637		szántó			X	-	-		
Kt	0324/3	5	777		szántó			X	-	-		
Kt	0324/4		2770		szántó			X	-	-		
Kt	0324/5		8290		szántó			X	-	-		
Kt	0324/7	5	1046		gyümölcsös			X	-	-		
Kt	0324/11	2	1240		gyümölcsös			X	-	-		
Kt	0324/12	2	1243		községi mintatér			X	-	-		
Kt	0324/15	1	4148		szántó			X	-	-		
Kt	0326/4	4	4110		legelő			X	-	-		
Kt	0326/5	2	7243		szántó			X	-	-		
Kt	0326/6		7992		szántó			X	-	-		
					Összesen:			84 db	19 db	18 db	9 db	

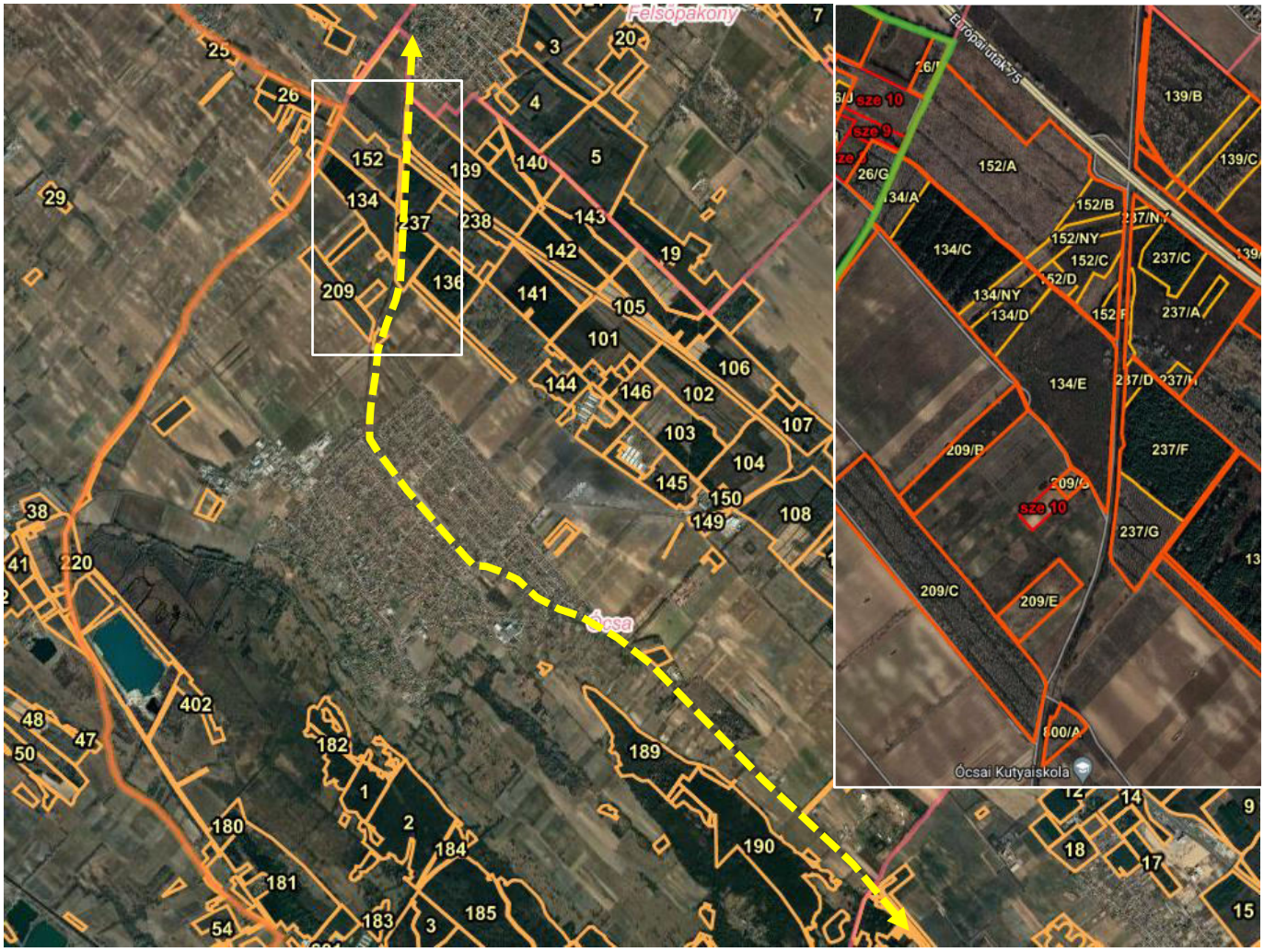
2.3 Környezetvédelem, táji és természeti adottságok

A beruházáshoz előzetes környezeti hatástanulmány és Natura 2000 hatásbecslés készült, amelynek célja, a tervezett beruházás környezeti hatásainak becslése és vizsgálata, a káros hatások lehetőség szerinti minimumra csökkentésére irányuló intézkedések megfogalmazása, valamint a tevékenységet környezetvédelmi szempontból esetlegesen kizáró okok felderítése. Jelen tanulmányterv a VIBROCOMP Kft. által készített hatástanulmány felhasználásával készült.

2.3.1 Védett, védendő táji- és természeti adottságok

Egy település zöldfelületi rendszerét a közigazgatási területén belül található zöldterületek, erdők, a jelentős zöldfelülettel rendelkező intézmények kertjei, valamint az egyes lakóterületi zöldfelületek (közkertek, parkok, lakókertek) és a mindezen elemeket összekapcsoló fasorok alkotják.

A NÉBIH Erdőtérkép adatbázisa alapján a tervezési terület északi részének szomszédságában kataszteri erdőterületek találhatóak, amelyek főként védelem alatt nem álló erdeifenyves, akácos kultúrerdők és faültetvények.

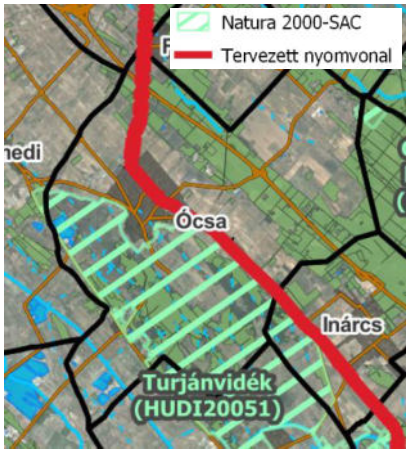


Erdőtagok és erdőrészletek a vasútvonal környezetében (forrás: erdoterkep.nebih.gov.hu)

A *9/2019. (VI.14.) MvM rendelet 3. melléklete* szerint a vasútvonal Ócsa külterületi részein tájképvédelmi terület övezetét érinti, az *MaTrT. 3/1. melléklete* szerint pedig az országos ökológiai hálózat pufferterületének és ökológiai folyosójának övezetét érinti. Az övezetekre vonatkozó szabályoknak való megfelelés a tervdokumentáció további fejezetében kerül bemutatásra.

A 142. sz. vasútvonal ócsai szakasza Ramsari területet, Natúrparkot, Magas Természeti Értékű Területeket (MTÉT), ex lege" védett lápterületet, szikes tavat, kunhalmot nem érinti. A tervezett kisajátítás védett fákat, fasorokat nem érint.

A nyomvonal közvetlenül érint országos jelentőségű természeti területeket. Az Ócsai Tájvédelmi Körzet keleti részén áthalad a vasútvonal. Az *európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 12. számú mellékletében* szereplő Natura 2000 területek közül a Turjánvidék (HUDI20051) területét délen érinti a nyomvonal. Ez a kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület a Tájvédelmi Körzet területeit délről határoló erdős- és legelőterületeket, továbbá a kavicsbánya területét foglalja magába.



A Turjánvidék elhelyezkedése (forrás: Környezeti Hatástanulmány)

A kijelölés alapjául szolgáló élőhelyek és/vagy fajok:

- 6410 Kékperjés láprétek
- 6440 Cnidion dubii folyóvölgyeinek mocsárétjei
- 6510 Sík- és dombvidéki kaszálórétek
- 7230 Mészkedvelő üde láp- és sásrétek
- 91E0 Enyves éger, magas kőris, alkotta ligeterdők

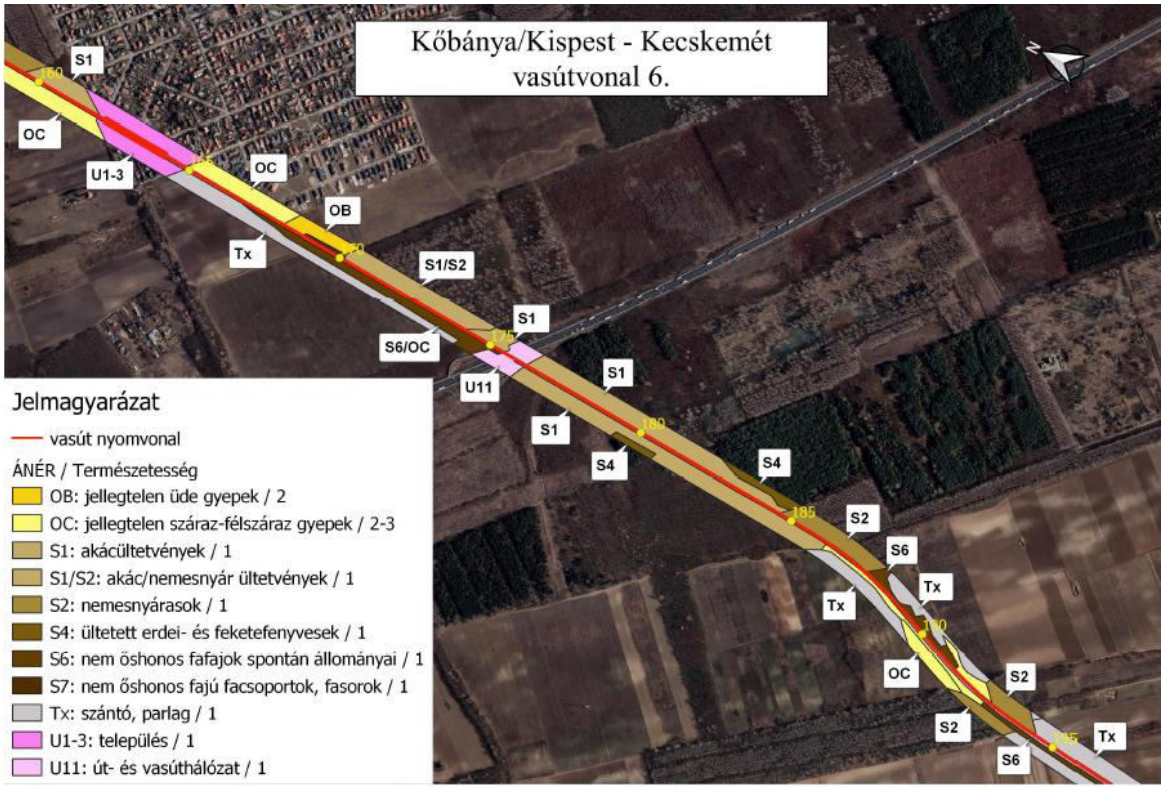
Közösségi jelentőségű növényfaj:

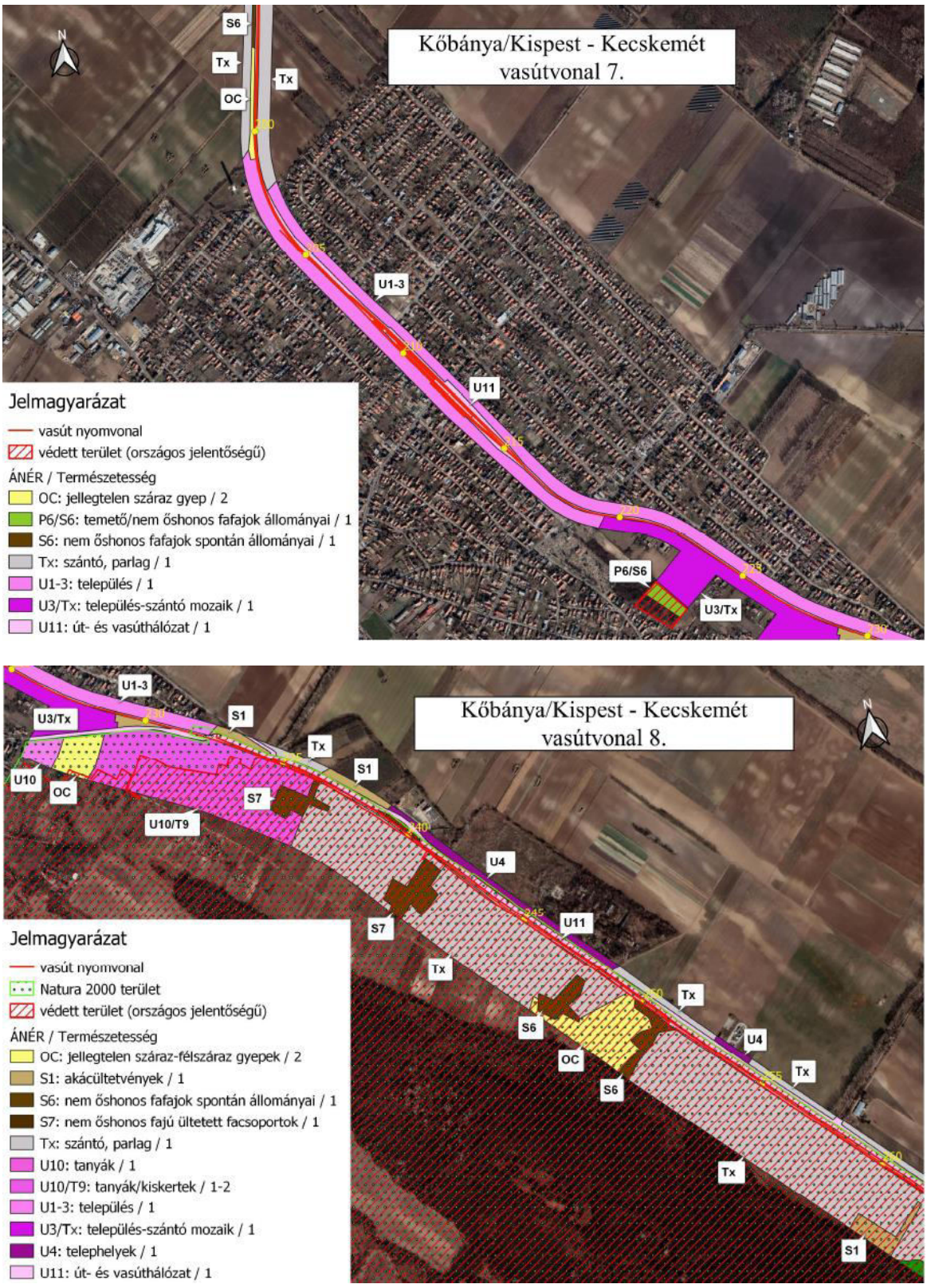
- 4068 Csengetővirág

Közösségi jelentőségő állatfaj:

- Közönséges denevér, Vidra, Mocsári teknős, Rákosi vipera, Vöröshasú unka, Dunai tarajosgőte, Vági csík, Réti csík, Szivárványos ökle, Lápi póc, Vérfő hangyaboglárka, Nagy tűzlepke, Ezüstsávos szénalepke, Nagy hőscincér, Szarvasbogár, Szarvas ganéjtúró.

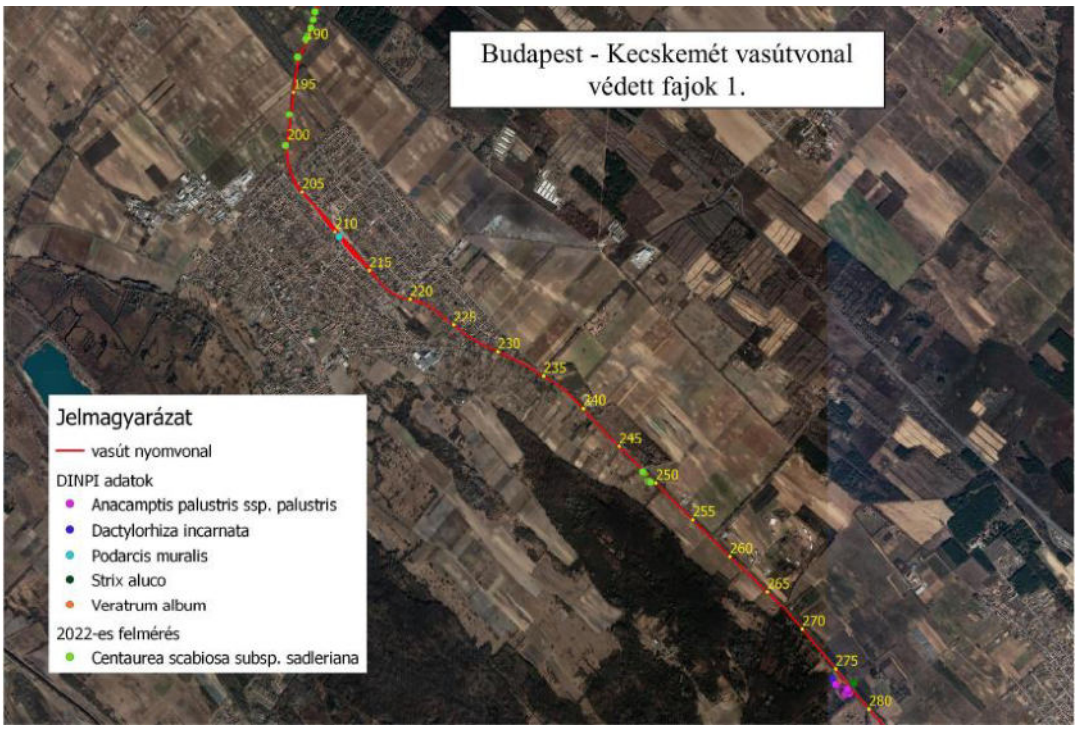
A Környezeti Hatástanulmányban szereplő vizsgálatok alapján Ócsa területén az alábbi ÁNÉR (Általános Nemzeti Élőhely-osztályozási Rendszer) élőhelytípusok találhatók a vasútvonal mentén:





ÁNÉR élőhelyek a vasútvonal mentén (forrás: Környezeti Hatástanulmány)

A közlekedési terület szélesítése miatt egyes helyeken az útmenti bozót (jellemzően akác) vágásával járhat, illetve a nyomvonal pár méteres sávjában némi bolygatás várható. Összességében megállapítható, hogy a tervezett beruházás az előírások betartásával élővilág-védelmi szempontból elfogadható.



Védett növényfajok egyedei a vasútvonal mentén (forrás: Környezeti Hatástanulmány)

Az ócsai szakaszon a Tájvédelmi Körzet hatásterületen belüli élőhelyek képviselnek jelentős botanikai értékeket. A környezeti hatásvizsgálat során zoológiai felmérés is készült az Ócsai Tájvédelmi körzetének sínhez legközelebbi erdőtagjaiban. A Turjánvidék Natura 2000 terület jelölőfajai között denevérek is vannak, ezért denevérfelmérés készült, melynek során kiderült, hogy a területen előfordulnak rőt korai denevérek, törpedenevérek, szőröskarú denevérek egyaránt, utóbbi az élőhelyek jó minőségét jelzi. A vizsgálat során myotis fajok jelenlétét, illetve fokozottan védett vagy Natura 2000-es jelölő denevér fajokat nem sikerült kimutatni. A Natura 2000-es site területén az előfordulásuk biztosra vehető más élőhelyekről származó adatok alapján, de a felmérés vasút melletti sávjában most nem fordultak elő.

A fokozottan védett fehér gólya és gyurgyalag több helyszínen fészkel mindkét érintett megyében a nyomvonaltól számított 500 m-en belül, ahonnan táplálkozni járnak a vasúti sínek menti élőhelyekre. Nagy kócsag táplálkozó egyedeit több helyen lehetett észlelni a sínek mentén levő gyepeken mindkét megyében, míg fekete gólyából (ezek pl. az Ócsai TK erdeiben költenek) 1 példány táplálkozott szintén sín menti gyepen a Dunavölgyi-főcsatorna mentén (Pest megye).

A beruházás lehetséges hatásai az élővilágra:

Új élőhelyek igénybevétele Budapest-Ócsa között a kétvágányúsítás során történik, a jelenleg is használt nyomvonal kerül felújításra, a betervezett nyomvonal-korrekciók nem érintenek védendő természeti élőhelyeket. Az átépítésekkel érintett területek (útátjárók) jellemzően degradáltak, nem természetes élőhelyek. A létesítés hatása a munkálatokkal járó enyhe zavarás (pl. zaj- és porterhelés). Az építkezés során fokozottan védett vagy kiemelt jelentőségű taxonok, élőhelyek jelenlegi ismereteink alapján kis területen szenvednek károsodást, a javasolt módon és időpontban megvalósított munkák esetében az élővilágra kifejtett hatás enyhe.

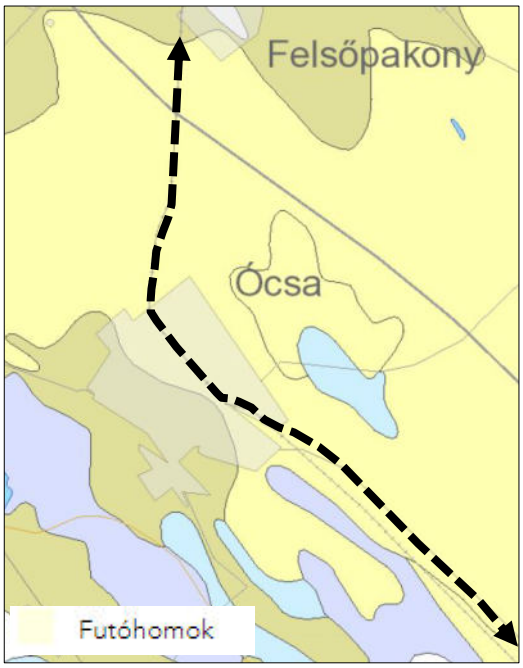
A fejlesztési terület közvetlen szomszédságában - de a közvetlen hatásterületen kívül - található Natura 2000 jelölő élőhely hosszú távú megőrzése mind a Turjánvidék Natura 2000 SDF adatlapja alapján, mind a fenntartási terv előírásai alapján, mind a területen talált nagyszámú védett növényfaj egyedeinek jelenléte miatt kiemelt cél. Ennek jelenlegi kiterjedésének megőrzése és jelenlegi állapotának fenntartása kiemelt cél, ezt minden lehetséges eszközzel elő kell segíteni. A tervezett projekt megvalósítása nem érinti jelölő növényfaj egyedét. A Natura 2000 területen lévő jelölő fajokra a tervezett projekt kis mértékben fejt ki hatásokat, a közvetlen hatásterületen belül jelölő állatfajok minimális példányszámban fordulnak elő jelenlegi ismereteink szerint.

2.3.2 Földtani és talajtani adottságok

Pesti hordalékkúp-síkság talajainak nagy része a Duna homokhordalékán képződött, a jellemző talajtípusok: a futóhomok, a humuszos homok, a löszös homok, a réti talajok, a lápi réti talajok, homokon kialakult barnaföld, valamint kis területen nyers öntéstalaj is előfordul. Ócsán a vasút nyomvonalának környezetében főként humuszos homoktalajok fordulnak elő. A terület jelentős részét elfoglaló homok vízgazdálkodási tulajdonságait tekintve igen jó víznyelés és vízvezető képesség, de gyenge vízraktározó és víztartó képesség jellemzi, a lápos réti talajok szintén nagy víznyelésű és vízvezető-képességűek.

A tervezési terület nem érinti kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezetét.

A Magyar Bányászati és Földtani Szolgálat (röviden: MBFSZ) nyilvántartása alapján a nyomvonal az Ócsa V. - szénhidrogén és CO_2 lelőhely területét érinti, amely a MOL Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt. fenntartása alatt áll, azonban a beruházás megvalósítása, illetve üzemelése nincs hatással annak működésére, mivel a kitermelés nagy mélységben zajlik.



Magyarország felszíni földtana – részlet (forrás: https://map.mbfsz.gov.hu/)



A tervezési területet érintő szénhidrogén bányatelek (forrás: https://map.mbfsz.gov.hu/ és google.maps.com)

A beruházás szilárd ásványi nyersanyag bányaterületet nem érint, azonban kb. 10 km-es környezetében nyilvántartott nyersanyag lelőhelyek találhatók Ócsán, amelyek az alábbiak:

Bányatelek védneve	Bányászott anyag	Bányavállalkozó (jogosított) megnevezése	Mutató
Ócsa - kavics	kavics	Duna-Dráva Cement Kft.	működő
Ócsa VI. - homok, kavicsos homok	homok kavicsos homok	LAVINAMIX Építő Kft.	nincs MÜT
Ócsa IV. - homok, kavics	homok kavics	LAVINAMIX Építő Kft.	működő
Ócsa II. - homok, kavics	homok kavics	LAVINAMIX Építő Kft.	működő
Ócsa III. - homok, kavics	homok kavics	Lasselsberger Hungária Termelő és Kereskedelmi Kft.	szünetelő

A beruházás ócsai szakaszának közelében lévő bányaterületek (forrás: Előzetes Környezeti Hatástanulmány – VIBROCOMP Kft.)

A beruházás közvetlen hatásterületén belül érheti közvetlen hatás a talajt a kivitelezés stádiumában, illetve érheti közvetlen szennyezés havária esetén az üzemelés időszakában.

Az újonnan kialakított létesítmények építési területén a talaj eredeti funkciója megváltozik. Ezeken a helyeken, a jelenlegi természetes állapota megszűnik, a terület infrastrukturális létesítmény része lesz. A kivitelezés időszakában a beruházás során nagy tömegű munkagépek haladnak el, melyek kedvezőtlen mértékű talajtömörödést idézhetnek elő.

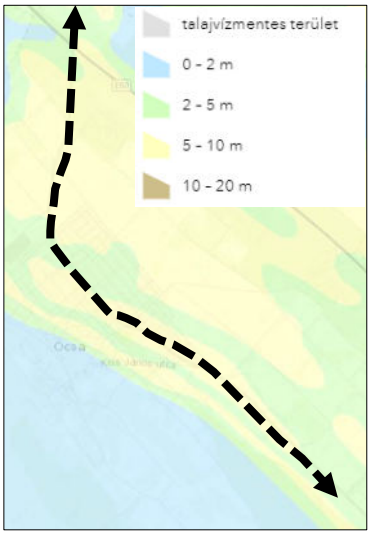
Az üzemelés időszakában, mivel nagyrészt meglévő vasútvonal átépítéséről van szó, a vizsgált beruházás megvalósulását követően a jelenleg is fennálló hatásokkal lehet számolni. Összességében földvédelmi szempontból a tervezett beruházás megvalósítható.

2.3.3 Felszíni és felszín alatti vizek

A felszín alatti víz szempontjából a települések szennyeződésérzékenységi besorolását a *27/2004. (XII. 25.) KvVM. rendelet* határozza meg a *219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet* értelmében. Ez alapján Ócsa a felszín alatti víz állapotának érzékenysége szempontjából fokozottan érzékeny felszín alatti vízminőség védelmi területen lévő település. Ócsa érzékenységi besorolása a beruházások tervezése során is elsődleges szempont.

A *9/2019. (VI.14.) MvM. rendelet 4. melléklete* szerint Ócsa északi része vízminőség-védelmi terület övezetéhez tartozik, amelyen áthalad a vasútvonal.

A vasútvonal elhalad az Ócsa Városi Vízmű hidrogeológiai „A" védőidoma (vertikális felső határa +102,14 mBf szinten) és hidrogeológiai „B" védőidoma (vertikális felső határa +102,66 mBf szinten) felett, melyeknek felszíni metszete nincs, tehát közvetlenül nem érinti azokat a vasútvonal.



Magyarország talajvízszint térképe – részlet (forrás: https://map.mbfsz.gov.hu/)

A tervezett beruházás által érintett nyomvonalszakasz *a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízilétesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet* szerint kijelölt sem távlati, sem üzemelő sérülékeny vízbázis hatósági határozattal kijelölt vízbázisvédelmi területet nem érint. A tervezett beruházás ásvány- és gyógyvíz lelőhelyeket nem érinti.

A Magyar Bányászati és Földtani Szolgálat (röviden MBFSZ) térképes adatbázisa alapján, a talajvízszint mélysége a tervezési terület ócsai szakaszán 5-10 m körüli.

Az ún. Pálfai-féle belvíz veszélyeztetettségi, illetve belvíz gyakorisági térkép alapján a vasútvonal környezete I. kategóriájú elöntési gyakoriságú, azaz belvízzel alig veszélyeztetett, tehát az elöntés relatív gyakorisága 20 évnél ritkább.

A *települések ár- és belvíz veszélyeztetettségi alapon történő besorolásáról szóló 18/2003. (XII.9.) KvVM-BM együttes rendelet* mellékletében Ócsa nem szerepel, tehát a rendelet alapján ár- és belvízzel nem veszélyeztetett. A vizsgált vasúti nyomvonal a 30 éves (3,3%), a 100 éves (1%) és az 1000 éves (0,01%) valószínűségű potenciális elöntési térképek sem veszélyeztetett árvízzel.

A tervezési terület Ócsán felszíni vízfolyást nem érint.

A vasút normál üzeméből származóan a területen a lefolyó csapadékvizek értékelhető mértékű szennyezésével a közlekedés jellegéből adódóan nem kell számolni. A tervezett beruházás megvalósításából eredően sem a talajvíz áramlási viszonyai, sem a beszivárgás tekintetében jelentős változás nem prognosztizálható. Összességében a tervezett beruházás vízvédelmi szempontból az előírt környezetvédelmi javaslatok betartása mellett megvalósítható.

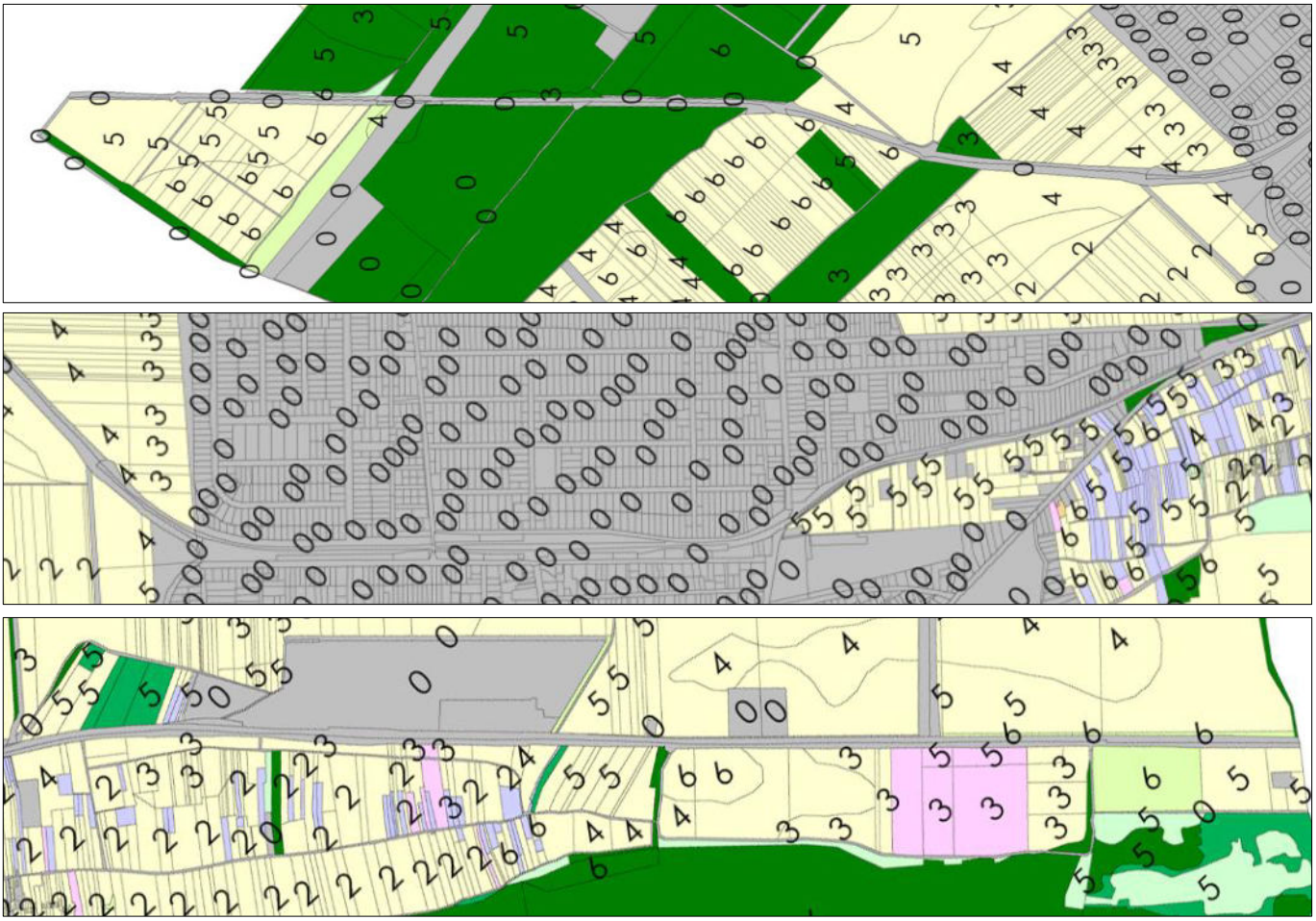
2.3.4 Tájhasználat, tájszerkezet

A tervezett beruházás kapcsán vizsgált terület az Alföld nagytájon belül a Duna menti síkság középtáj, azon belül a Pesti-hordalékkúpsíkság kistáj része.

A tervezett kisajátítási vonal érint szántó, gyep (rét/legelő), szőlő, gyümölcsös, erdő, fásított terület és kivett művelési ágú földrészletet, amelyek minőségi osztályát az alábbi táblázat mutatja be.

Az Országos Területrendezési Terv melléklete alapján a vizsgált nyomvonal Ócsa területén tájképvédelmi terület övezetét érinti.

Művelési ág	Minőségi osztály
fásított terület	5
kivett	0
erdő	3-6
gyep (legelő)	6
gyümölcsös	3-5
szőlő	3-5
gyep (rét)	6
szántó	2-6



A vasútvonal közelében lévő művelési ágak és minőségi osztályuk (forrás: saját szerkesztés)

Értékes tájalkotó elemként vagy elemegyüttesként a településen belül kiemelendők a tervezési terület környezetében a Natura 2000 területek (Turjánvidék Különleges Természetmegőrzési Terület (HUDI20051)), az országos jelentőségű védett természeti területek (Ócsai Tájvédelmi körzet), az Ökológiai Hálózat részét képező területek.

Tájhasználati módokban bekövetkező változás alapvetően a területfoglalással érintett területeken jelentkezhet: a korábbi művelési ágak, természetközeli területek megszűnésével és a helyükön közlekedési terület kialakulásával jár. A tervezett vasúti fejlesztés nem formálja át a térség korábbi kapcsolatrendszerét. A tervezési területen jelenleg elterülő, biológiailag aktív felületek egyes részei feldarabolódhatnak vagy megszűnhetnek a vasúti pálya felújítása következtében, ezáltal a terület biológiai aktivitásértékének kismértékű csökkenése feltételezhető.

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény alapján vasúti pálya közvetlen környezetében, mindkét oldalon 10-10 m széles sávban nem lehet növényzet, így a jelenleg itt előforduló növényzet irtását kell elvégezni, amit az előírások szerint nem kell pótolni.

Kőbánya-Kispest - Ócsa szakaszon a beruházás keretében kiépülő második vágány jelenik meg új művi eredetű tájalkotó elemként. A kivitelezési munkák, valamint a megépült új létesítmények lakóterületek tekintetében várhatóan Ócsa egyes lakóterületeiről is láthatók lesznek.

Tájvédelmi szempontból a tervezett felsővezetékek megépülése esetén a mesterséges tájalkotó elemek bővülésével kell számolni, mely negatív hatással van a tájszerkezete, illetve a tájképre. A villamosítás következtében megjelennek újabb légvezetékek, melyek hatása kedvezőtlen. Az építendő szakasz mentén a biztonsági övezeten belül fás növényzet nem telepíthető. Az építendő felsővezetékszakaszok új oszlopainak kialakításával az érintett terület használatában az oszlop helyfoglalása okoz tartós változást.

A vasút üzemelése során a közlekedés mértékéből adódó várható zavarások az ökológiai gát hatás erősödését eredményezhetik. A nyomvonal közvetlen környezetében fekvő értékes élőhelyek ökológiai stabilitása meggyengülhet.

Összességében kijelenthető, hogy a tervezett létesítmények megfelelő tájba illszetése esetén a beruházás tájvédelmi szempontból elfogadhatónak tekinthető.

2.3.5 Levegőtisztaság védelme, zaj- és rezgésterhelés

A budapesti elővárosi szerep, a környék logisztikai és kereskedelmi-gazdasági funkciói következtében a település általános levegőtisztasági helyzete elfogadható, elsősorban a közlekedési eredetű légszennyezés érinti negatívan a város levegőállapotát. A közlekedésen belül mindenekelőtt a közúti közlekedés tekinthető a fő légszennyezőanyag kibocsátónak a településen, amely a nitrogén-oxidok, a szén-monoxid, a benzol és karcinogén szén-hidrogének döntő részéért felelős. A tervezési terület vonatkozásában a vasútvonal mezőgazdasági területek mentén is elhalad, ahol a diffúz légszennyezés (porszennyezés) előfordulhat időszakosan.

Levegőminőség-védelmi szempontból a *4/2002. (X. 7.) KvVM rendelet* a légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről, a települést az 1. kategóriába sorolja. Ez Budapest és környéke légszennyezettségi agglomerációját jelenti. A településen nincs sem állandó, sem időszakos légszennyezettségi mérés, ezért a tervezési területhez legközelebbi Budapesten lévő Gilice téri mérőállomás csúcsidőben mért adatait ismertetjük, amely alapján megállapítható, hogy a terület levegőminősége jó, éves egészségügyi határérték túllépés egyik vizsgált komponens esetében sem történt.

Budapest Gilice tér								
DÁTUM	CO	NO	NO_2	NO_x	O_3	PM_{10}	$PM_{2,5}$	SO_2
Határértékek	10000 µg/m³		100 µg/m³		- µg/m³	- µg/m³	- µg/m³	250 µg/m³
2023-10-25 18:00:00	602 µg/m³	6,9 µg/m³	48,5 µg/m³	59,1 µg/m³	9,3 µg/m³	10 µg/m³	3 µg/m³	1,0 µg/m³

Légszennyezettségi mérőállomás adatok
(forrás: OMSZ - legszennyezettseg.met.hu/levegominoseg/meresi-adatok/automata-merohalozat)



Vasúttól származó zajterhelés távlatban védelemmel
(forrás: Előzetes Környezeti hatástanulmány – VIBROCOMP Kft.)

A jelenlegi vasúti forgalom immissziós értékei alapján megállapítható, hogy az összes vizsgált komponensre teljesül az órás (CO és NO2) és 24 órás (PM10) egészségügyi határérték a legközelebbi védendő épületek távolságában. A fejlesztés tárgyát képezi a vasútvonal villamosítása, melynek köszönhetően elhanyagolható mértékű dízelvontatás (csúcsórában maximum 1 elhaladás) várható a vasútvonalon, így távlati állapotban annak levegőterhelő hatása nem kimutatható mértékű, így levegővédelmi szempontból a fejlesztés kedvezőnek tekinthető. Összességében kijelenthető, hogy levegőtisztaság-védelmi szempontból a tervezett beruházás következtében konfliktus nem várható.

A MÁV Budapest - Lajosmizse - Kecskemét vasútvonal egyvágányú mellékvonalán napi 15 vonatpár, 40 perces menetidővel közlekedik, mely a vasút közvetlen közelében zajterhelést eredményez. A nyomvonalhoz két oldalról lakóingatlanok csatlakoznak, így zajtól védendő létesítmények találhatók a konfliktussal érintett területen. A nyomvonalhoz legközelebbi védendő épület Ócsa területén az Erdősor utca 84/2. alatt áll. Jelenleg zajvédőfal



A vasútvonalhoz legközelebbi lakóház
(forrás: google.maps.com)

nem található a vasútvonal ócsai szakasza mentén. A tervezett vasútfejlesztési projekt koncepciójában függőleges (átlátszatlan) zajárnyékolófal létesítése szerepel a konfliktussal érintett területek mentén.

Fal jele	Oldal	Kezdő- és végszelvény [hm]		Hossz [m]	Magasság a sínkorona szintjétől (sk) [m]	Vágánytengelytől való távolság (m)	Zajárnyékoló fal típusa
Ócsa							
B201	bal	201+89	203+61	170	2,5	5,1	Mind a két irányba hangelnyelő tulajdonságú zajárnyékoló fal
B220	bal	220+74	223+31	259	2,5	5,1	Pálya irányába hangelnyelő tulajdonságú zajárnyékoló fal
B225	bal	225+52	226+49	97	2,5	5,1	Pálya irányába hangelnyelő tulajdonságú zajárnyékoló fal
J227	jobb	227+15	228+21	107	2,5	5,1	Pálya irányába hangelnyelő tulajdonságú zajárnyékoló fal

A tervezett zajvédőfalak paraméterei Ócsa területén
(forrás: Előzetes Környezeti hatástanulmány – VIBROCOMP Kft.)

Az építési zaj az egyes munkafázisokban határértéktúllépést eredményez majd. A fejlesztést követően a jelenlegi állapothoz képest különböző mértékben csökkenni fog egyes szakaszokon a vasúti zajterhelés mértéke - a vasúti forgalom növekedése ellenére – ugyanis a sínpályát korszerűsítik, hegesztett sínkapcsolat lesz, illetve egyes szakaszokon zajvédő falak létesülnek. Összességében a tervezett zajvédelmi intézkedésekkel teljesülnek a jogszabályokban foglalt előírások, a zajtól védendő területeken a javasolt védelmi intézkedések mellett kedvezőbb zajhelyzet fog kialakulni a jelenleginél.

A VIBROCOMP Kft. által végzett vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a vasútvonal adott pályaszelvényein rezgésvédelmi beavatkozás szükséges, mert a jelenlegi állapotban nem teljesülnek a követelményértékek.

Település	Kezdete	Vége	Hossz	Rezgés-csillapítási követelmény (dB(v))
	Pályaszelvény (hmsz)			
	m	m	m	
Ócsa	202+00	215+00	1300	5
	215+00	223+00	800	10
	225+50	230+00	450	5
	230+00	234+00	400	10

A rezgéscsillapítással érintett szakaszok Ócsa területén
(forrás: Előzetes környezeti hatástanulmány – VIBROCOMP Kft.)

Ahol 5 dB(v) csillapítás került meghatározásra ott a rugalmas sínágyazást a lakóépületekhez legközelebbi átmenő (két) fő vágányoknál kell kiépíteni, míg a 10 dB(v) csillapítás esetében a lakóépületekhez legközelebbi (két vagy több) átmenő fő vágányok mindegyikénél szükséges.

Összefoglalva megállapítható, hogy a távlati állapotban, a rezgésvédelmi intézkedéseket követően, a vasútvonaltól származó rezgéskibocsátás nem fogja meghaladni rezgésvédelmi követelményeket, illetve a javasolt zajvédelmi feltételekkel a tervezett létesítmény megvalósítható.

2.3.6 Hulladékkezelés

Ócsa teljes területén a keletkező kommunális szilárd hulladék elhelyezésről és elszállításáról a településen működő szervezett hulladékgyűjtési rendszer gondoskodik. A veszélyes hulladékok begyűjtése és elszállítása a településen szintén megoldott. A vasútvonal mentén több ponton előfordul illegális hulladéklerakó. Az egykori szeméttelep és a működő szennyvíztisztító 1000 méteres védőtávolága érinti a vasútvonal északi részét.



Illegális hulladéklerakóhely a vasút mentén (forrás: google.maps.com)

Az egyes építkezések során keletkező hulladékok környezetvédelmi szempontból is megfelelő gyűjtéséről és elszállításáról a beruházóknak kell gondoskodni. A keletkező építési törmelék kezelésére külön figyelmet kell fordítani. A szükségessé váló feltöltések, tereprendezések kizárólag hulladéknak nem minősülő anyagok felhasználásával történhetnek.

A létesítmények építési-kivitelezési (bontási-építési) munkálatai (beleértve az anyagnyerő helyeket) során nem veszélyes, veszélyes és kommunális hulladékok keletkezésével kell számolni, a teljes beruházási időszakban, a munkák ütemezésének megfelelően. A kivitelezés során keletkező hulladékok - jogszabályoknak megfelelő - gyűjtéséről és elszállításáról gondoskodni kell. A hulladékok jogszabály szerinti gyűjtésére a felvonulási (organizációs) területen kerül sor, a Kiviteli Terv tartalmazza majd részletesen a hulladékok gyűjtésére, kezelésére, bizonylatolására vonatkozókat.

A keletkező hulladékok jelentős része nem veszélyes építési bontási hulladék. A várhatóan legnagyobb mennyiségben keletkező fémhulladék a vasúti sín, melynek minél nagyobb arányú hasznosítása a cél.

Összességében megállapítható, hogy a tervezett létesítmény megvalósulása esetén az előírások betartása mellett hulladékgazdálkodási szempontból konfliktus nem várható.

2.3.7 Klímakockázat

A tervezett beruházás közvetett módon az alábbi klímaváltozási kockázati tényezőket tartalmazza:

- A kivitelezés üvegházhatású gáz kibocsátásával hozzájárul az éghajlatváltozáshoz, bár a kivitelezés kibocsátása átmeneti. A villamos hajtású vasúti járművek közvetetten okoznak ÜHG-kibocsátást.
- A beruházás területfoglalásával várhatóan kismértékben csökken a biológiailag aktív kiegyenlítő felületek nagysága, ami közvetve kedvezőtlenül hat az éghajlatváltozásra és a hatásterület éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodási képességére.

A tervezett beruházás érzékenysége a következő időjárási hatásokkal szemben magas: felszíni levegő átlaghőmérsékletének lassú növekedése; hőségnapok számának növekedése; hőhullámos napok számának növekedése.

Összességében megállapítható, hogy a tervezett beruházás a felszíni levegő átlaghőmérsékletének lassú növekedésével, a hőségnapok számának növekedésével és a hőhullámos napok számának növekedésével szemben sérülékeny az éghajlatváltozás kapcsán várható hatások tekintetében. A kockázatértékelés alapján kiemelten kezelendő kockázatok a következők: vasúti sínek kivetődése, megnövekedett dilatációs mozgások; vezetékek megnyúlása, szakadása, áramszedőtörés.

A tervezett beruházás hatása a klímaváltozásra - volumenéből adódóan - kismértékű. A beruházás területfoglalásával várhatóan kismértékben csökken a biológiailag aktív kiegyenlítő felületek nagysága, ami közvetve, kismértékben kedvezőtlenül hat az éghajlatváltozásra és a hatásterület éghajlatváltozáshoz

való alkalmazkodási képességére. A klímaváltozás hatásainak csökkentését szolgáló javaslatok, megfelelő adaptációs intézkedések alkalmazása jelentős mértékben enyhítheti a várható negatív hatásokat a tervezett beruházásra vonatkozóan. A fejlesztendő vasútvonal villamosított, így a beruházás pozitívnak tekinthető a fosszilis energiahordozók készleteinek megőrzése, illetve az üvegházhatású gázok kibocsátásának mérséklése vonatkozásában.

A beruházás klímaváltozásra gyakorolt hatásának csökkentése érdekében az alábbi intézkedések javasoltak:

- alacsony vagy zéró ÜHG-kibocsátású munkagépek használata a kivitelezés és szállítás során,
- alacsony vagy zéró ÜHG-kibocsátású technológiák alkalmazása a kivitelezés során,
- a rekultiváció során a tájra jellemző őshonos növények telepítése (fák, cserjék, füvesítés stb. tekintetében is),
- a létesítendő P+R parkolókban az elektromos autók töltési lehetőségének biztosítása.

2.4 Közlekedés

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



Az autópálya és a vasútvonal kereszteződése (forrás: google.maps.com)

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



Kerékpárparkolók a vasútállomás környékén (forrás: google.maps.com)

Jelenlegi állapot

Kőbánya-Kispest - Ócsa (bez.) vonalszakasz vonatforgalma átlagos munkanapokon								
Vonat paraméterei						Időszakok		
Vonatnem		Szerelvényösszeállítás	Sebesség - a szolgálati menetrendkönyv szerinti alapsebesség [km/h]	Hossz [m]	Tárcsafék [%]	Nappal (6-18 óra között)	Nappal (18-22 óra között)	Éjjel (22-6 óra között)
Személyszállító vonatok	Személyvonat	M41 sor. dízelmozdony + 3 kocsi	60	90	0	27	8	7
		Bzmot	60	14	0	0	0	0
Teherszállító vonatok	Tehervonat	M47 sor. dízelmozdony + 12 kocsi	60	300	0	0	0	0
Egyéb vonatok	Szerelvény vonat	M41 sor. dízelmozdony + 3 kocsi	60	90	0	0	0	3
	Mozdonyvonat	Mozdony	60	19	100	0	0	0
Ócsa (kiz.)- Táborfalva (kiz.) vonalszakasz vonatforgalma átlagos munkanapokon								
Vonat paraméterei						Időszakok		
Vonatnem		Szerelvényösszeállítás	Sebesség - a szolgálati menetrendkönyv szerinti alapsebesség [km/h]	Hossz [m]	Tárcsafék [%]	Nappal (6-18 óra között)	Nappal (18-22 óra között)	Éjjel (22-6 óra között)
Személyszállító vonatok	Személyvonat	M41 sor. dízelmozdony + 3 kocsi	60	90	0	26	8	7
		Bzmot	60	14	0	0	0	0
Teherszállító vonatok	Tehervonat	M47 sor. dízelmozdony + 12 kocsi	60	300	0	0	0	0
Egyéb vonatok	Szerelvény vonat	M41 sor. dízelmozdony + 3 kocsi	60	90	0	0	0	2
	Mozdonyvonat	Mozdony	60	19	100	0	0	0

A Kőbánya-Kispest – Ócsa vonalszakasz vonatfogralma jelenleg (forrás: Környezeti hatástanulmány)

A vasútvonalon 5 helyen szintbeni közúti-vasúti átjáró található, amelyek légifotója és elhelyezkedése az alábbiakban látható. Az M5 autópálya északon híd műtárgyon keresztezi a vasútvonalat.

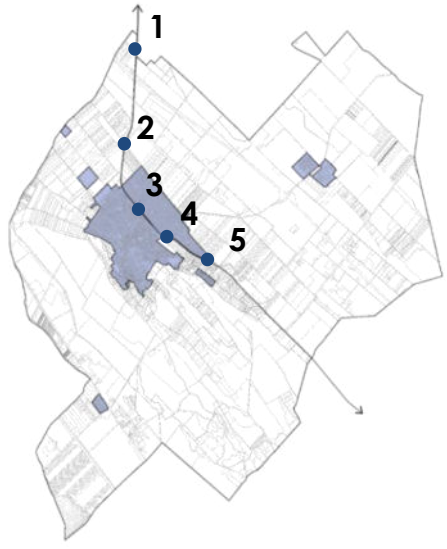












A vasútvonal átfogó, minden létesítményére kiterjedő korszerűsítés és kapacitásbővítés, valamint villamosítás nélkül ugyanakkor nem tudja betölteni a neki szánt szerepet, potenciáját nem tudja kihasználni. Az általa érintett elővárosi (és részben fővárosi) területen ugyanakkor jelentős, lakónépesség él, akik jelenlegi nem kielégítő sűrűséget és eljutási időt biztosító vasút mellett a fő közlekedési lehetőségei elsősorban a gépkocsi és az autóbusz. A viszonylag sűrűn járó 635-ös és 636-os **távolsági buszok** 1 óra 5 perc alatt érnek a Népligeti buszpályaudvarra Ócsáról, emiatt nem igazán jelent a busz sem kedvezőbb alternatívát a vonatnál.

A vasútállomás környékén jelenleg is található P+R parkoló, a vágány mindkét oldalán, összesen 273 férőhellyel. A tervezett beruházás keretében ezek egy része bontandó, illetve további bővítésük is szerepel a tervekben (lásd. Környezetalakítási terv).

A vasútállomáson **gyalogos** aluljáró vezet át a vágányok alatt, de a peronok megközelítése a vágányok szintbeni keresztezésével történik.

A Falu Tamás utca mentén kijelölt irányhelyes **kerékpársávok** vannak, amelyek a településközponti területektől halad a vasútállomásig, ahol B+R parkoló található a vasútvonal mindkét oldalán.

2.5 Közművesítettség

A vasútvonal jelenleg nem villamosított. A tervezési terület belterületi része teljesen közművesített, külterületen pedig hírközlési kábel fut a vasútvonal mentén.

A közművek részletes vizsgálata nem releváns, ugyanis új beépítésre szánt területek kijelölése nem tervezett. A vasútvonal közelében lévő vagy az azt keresztező jelentősebb közműlétesítmények, hálózati elemek az alábbiak:

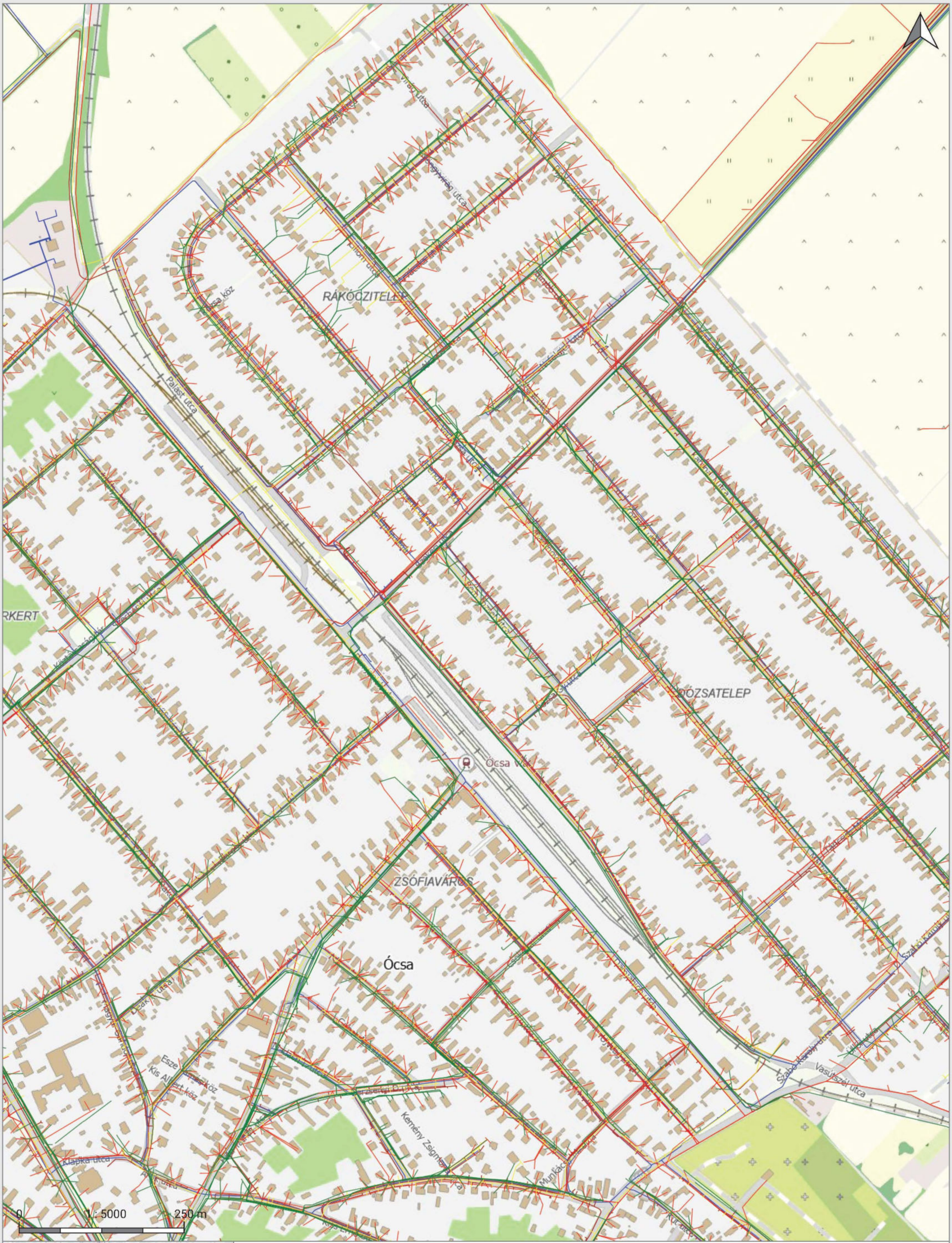
A vasútvonalat a térségi jelentőségű közműhálózatok közül a Százhalombatta – Ócsa 220 kV-os átviteli hálózat távvezetéke keresztezi az autópálya közelében.

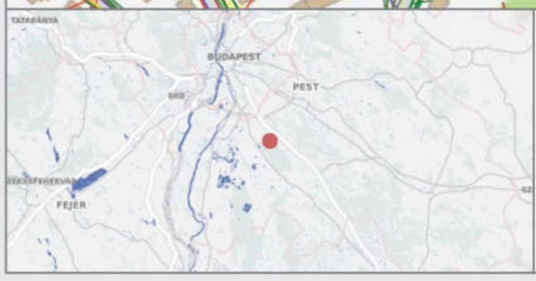
A Damjanich utca és az Árpád utca csatlakozásánál, a vasútvonal közvetlen közelében vízgazdálkodási üzemi terület és vízmű létesítményei (kút, víztároló medence) találhatók. A körülkerített védőterületet nem érinti a tervezett módosítás.

Az alábbi ábra a vasútállomás környékének jelenlegi közműhálózatát mutatja be, amely az e-közmű adatbázis alapján készült.



A vízgazdálkodási üzemi terület légifotón (forrás: google.maps.com)





Közműhálózat

Jelenlegi állapot

E-KÖZMŰ

Hírközlés	(green line)
Szénhidrogén	(yellow line)
Távhő	(pink line)
Villamos energia	(red line)
Vízellátás	(blue line)
Vízelvezetés	(dark red line)

Készült az E-közmű rendszerben (2023. 11. 29.). A térkép tájékoztató jellegű, hivatalos eljárásban nem használható fel!

2.6 Katasztrófavédelem

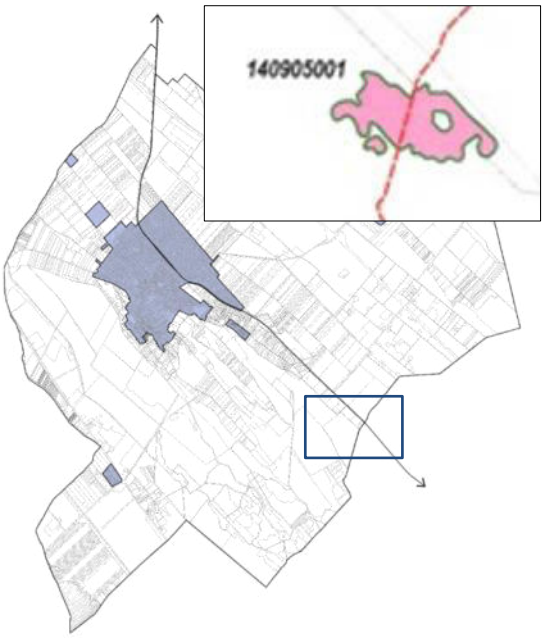
2.6.1 Építésföldtani korlátok

Ócsa a *9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 9. mellékletben* földtani veszélyforrás terület övezete által érintett településként nem jelölt. Csúszás-, süllyedésveszélyes terület a településen nem található.

A Magyar Bányászati és Földtani Szolgálat által kiadott *Magyarország mozgásveszélyes területei* c. térkép alapján a tervezési területet nem érinti pontszerű esemény, valamint felületi és vonalas erózió.

Ócsa Magyarország szeizmikus térképe alapján a 4. zónában helyezkedik el. A település magyarországi viszonylatban sem tartozik a földrengés veszélyeztetett területek közé.

Ócsa a *9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 7. mellékletben* ásványi nyersanyagvagyon övezete által érintett településként jelölt, azonban a tervezési területen nem jelölt bányaterület a hatályos településrendezési tervek alapján. Megkutatott, ásványi nyersanyagvagyonnal rendelkező terület található azonban a vasút mentén, az Inárcs-Ócsa közigazgatási határ közelében.



Megkutatott, ásványi nyersanyagvagyonnal rendelkező terület (forrás: Ócsa ITS)

Összességében a tervezett fejlesztésnek építésföldtani korlátai nincsenek.

2.6.2 Árvíz- belvíz veszélyeztetettség

A *9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 8. melléklete* alapján a tervezési területet nem érinti rendszeresen belvízjárta terület övezete.

Ócsa várost a vízügyi ágazat árvízvédelmet igénylő településként nem tartja nyilván, nagyvízi mederrel nem érintett, a tervezési terület árvíz szempontjából nem veszélyeztetett. Azonban ez nem zárja ki az egyre gyakrabban előforduló ún. villám-árvíz előfordulását, amely által okozott vízkárok megelőzése érdekében a vízelvezető rendszerek megfelelő kialakítása szükséges.

A településen klasszikus árvízi veszélyeztetés nincs, így árvízvédelemre sincs szükség. Belvízveszélyes terület van a településen, a belvizes területként nyilvántartott terület be nem épített természetvédelmi területen van, így belvízvédelmi intézkedésre szükség nincs.

A település mélyfekvésű területeinek védelmére és az előforduló villámárvíz okozta vízelöntésnél a védekezés helyi városi feladat, a városi katasztrófavédelem feladata.

2.6.3 Egyéb veszélyeztetettség

Ócsa a települések katasztrófavédelmi besorolásáról szóló *44/2021. (XII.16.) BM rendelet* alapján III. besorolási osztályba tartozik, amely alacsony kockázati szintet jelent.

A klímaváltozás okozta súlyosbodó aszályok, a hőséggel párosuló, hosszan tartó csapadékhiány egy új veszélyt jelent a települések és főként a mezőgazdaság számára. Az Országos Vízügyi Főigazgatóság aszályérzékeny-területeket bemutató térképe alapján Ócsa területe a nagyon erősen aszályos területek zónájába esik *(forrás: OVF prezentáció, https://www.met.hu/doc/rendezvenyek/metnapok-2016/18_KolossvaryG.pdf)*.

A tervezési területet egyéb tevékenységből adódó korlátozások is érintik: a közlekedéssel összefüggő korlátozások közül a vasút és a gyorsforgalmi út védőtávolsága, a közműszolgáltatással összefüggő korlátozások közül pedig a Százhalombatta-Zugló 220 kV-os szabadvezeték átviteli hálózat nyomvonalának az oszlop tengelyétől mért 23-23 m-es biztonsági övezete érinti.

A hatályos településrendezési tervekben a vasútvonal északi részét a szennyvíztisztító telep és a hozzá tartozó nyárfás, valamint az egykori hulladéktelep (1000-650-300 m) védőtávolságai érintik.

3 A MÓDOSÍTÁS SORÁN ELÉRENDŐ CÉLOK ÖSSZEFOGLALÁSA

A tervezett beruházás során a vasútvonal teljes, minden szakági létesítményre kiterjedő korszerűsítését kell elvégezni annak érdekében, hogy a vasútvonal jelentősen hozzá tudjon járulni a térség közlekedési lehetőségeinek javításához. Így többek között a vasúti pálya korszerűsítésén túl vizsgálni kell a kapacitásbővítéshez szükséges második vágány létesítésének hosszát, a Budapesten és Gyálon található szintbeni útátjáró kiváltásának, különszintűsítésének műszaki lehetőségeit, a budapesti és gyáli szakaszon a térbeli rendelkezésre állás növelése érdekében új megállóhelyek létesítését, meglévők áthelyezését is. Meg kell továbbá tervezni a szükséges állomás átépítéseket, az utasforgalmi helyeken az sk+55 cm magas, akadálymentesen megközelíthető peronok kialakíthatóságát, új vonali- és állomási biztosítóberendezések létesítését, a vonal villamosítását és a hozzá szükséges egyéb létesítményeket is. A szolgáltatási színvonal további növelése érdekében az állomások környezetét és az utasforgalmi létesítményeket megfelelő építészeti arculattal kell ellátni. A fenti műszaki elemek megvalósulásával biztosítani kell Budapest - Kecskemét között legalább az óránkénti ütemes zónázó vonati közlekedést, melyet csúcsidőben 30 percesre kell sűríteni. A zónázó közlekedés mellett Gyálig biztosítani lehet a 15 perces, Ócsáig pedig a 30 perces elővárosi ütemes közlekedést. A teherforgalom részére a vasútvonal vizsgálat tárgyát képezi, elsősorban kerülő útirányként jöhet számításba, ugyanakkor a Magyar Honvédség igényeit ki kell elégíteni.

A tervezett módosítás során a fentiekben ismertetett programelemek megvalósulása érdekében elsősorban szükséges a vasútvonal kivitelezési terveiben szereplő kisajátítási vonal által érintett területek átsorolása közúti-, illetve kötöttpályás közlekedési területbe. Illetve a beruházás fejlesztési elemeinek építésjogi megalapozása szükséges Ócsa településrendezési eszközeiben, a tervezési terület vonatkozásában.

4 FEJLESZTÉSI JAVASLAT

A vasútvonal megújításához szükséges előkészítő munkák elvégzésére közbeszerzési eljárást hirdetett a Budapesti Fejlesztési Központ Zrt. és a NIF Zrt. alkotta konzorcium, melyet a RING Mérnöki Iroda Kft. nyert meg. A továbbiakban a cég által szolgáltatott tervdokumentáció fejlesztési elemei kerülnek bemutatásra.

Az érintett vonalszakaszon olyan infrastruktúrát terveznek, amely egyszerre szolgálja a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS) célrendszerének megfelelően sűrített, középtávon Gyálig 15 perces személyvonati, a külső zónában, Ócsától 30 perces ütemű elővárosi zónázó forgalmat, valamint a felmerülő egyéb, regionális, interregionális és teherforgalmi igényeket is, kiemelten a helyi és helyközi közösségi közlekedési hálózat módváltási pontjait. E cél okán a Kőbánya-Kispest–Gyál vonalszakasz teljes hosszán vagy a beépítési kötöttségek figyelembevételével, jelentős részén kétvágányú kiépítése szükséges. A 86,5 km hosszú nyomvonal egyvágányú, nem villamosított. A vonal szelvényezése Kőbánya-Kispest állomástól Lajosmizse állomásig növekszik, onnan viszont megfordul és csökken egészen Kecskemét állomásig. A pálya felépítménye a Kőbánya-Kispest - Lajosmizse szakaszon teljes hosszban cserére kerül. Lajosmizse - Kecskemét között alépítményi vizsgálatot kell végezni, a vonalszakasz átépítése abban az esetben mellőzhető, ha a megnövekedő terhelés mellett is a 60 km/h pályasebesség projekt időtávon biztosítható marad, vagy ha menetrendi modell alapján nem elegendő a 60 km/h-s sebesség és a sebességemelés kizárólag átépítéssel érhető el. A meglévő vonali vasúti hidak, átereszek és egyéb műtárgyak felújításra, helyenként cserére, illetve hosszabbításra kerülnek. A vonalátépítés miatt szükséges útépítési munkák, valamint a közműkiváltások és a terület kisajátítások szintén elvégzésre kerülnek. Az állomások vonatfogadó létesítményeinek kapacitását több szempont figyelembevételével a gazdaságosság mérlegelésével határozzák meg.

A személyszállítási infrastruktúra:

- 160 m hosszú, sk+55 cm magas peronok épülnek a tervezési területen. Kőbánya- Kispest és Kecskemét peronjainak átalakítása nem jelen projekt része.
- A peronok lefedésére perontetők vagy utasvárók épülnek, utaskiszolgáló funkciók telepítését tervezik, főleg ott, ahol a felvételi épület ezen funkciója megszűnik. A peronok megközelítése során az esélyegyenlőség teljeskörűen biztosítottá válik, szükség szerint különszintű alul- és/vagy felüljáró műtárgyak létesítésével.
- A felvételi épületek felújításra, illetve néhány esetben elbontásra, vagy külső hasznosításba kerülnek, figyelemmel az elővárosi igényekhez igazodó, korszerű utaskiszolgálás és utasfelvétel megteremtésére.
- Állomások közműellátását biztosító nyomvonalas létesítmények (víz, szennyvíz, csapadékvíz, földgáz, elektromos vezetékek) felújítása is a projekt része.

A villamos energiaellátás és vontatás:

- központi állításba kötött kitérők (és védőváltók) fűtése kialakítása megtörténik.
- a villamos üzemfelvételhez szükséges feltételek megteremtése (fakivágás, védelmi berendezések, keresztezések szabványosítása, vasúti és nem vasúti hírközlés kiváltások és védelembe helyezések elvégzése stb.).
- Kőbánya-Kispest állomás 11. vágányának villamosítása.[1]

Ócsán a tervezett P+R parkolók összesített férőhelyszáma 339 db.

[1] *Előzetes Régészeti Dokumentáció – Magyar Nemzeti Múzeum*

Gyál (kiz.) - Ócsa (bez.) vonalszakasz vonatforgalma átlagos munkanapokon								
Vonat paraméterei						Időszakok		
Vonatnem		Szerelvényösszeállítás	Sebesség - a szolgálati menetrendkönyv szerinti alapsebesség [km/h]	Hossz [m]	Tárcsafék [%]	Nappal (6-18 óra között)	Nappal (18-22 óra között)	Éjjel (22-6 óra között)
Személyszállító vonatok	Személyvonat	Csatolt Flirt	120	155	100	48	14	10
	Zónázó vonat	Csatolt Flirt	120	155	100	48	10	10
Teherszállító vonatok	Tehervonat	1047 sor. Mozd. + 12 kocsi	80	500	50	4	0	0
		M47 sor. dízelmozdony + 12 kocsi	80	500	0	0	0	0
Egyéb vonatok	Szerelvény vonat	Csatolt Flirt	120	90	100	0	0	0
	Mozdonyvonat	Mozdony	120	19	100	0	0	0
Ócsa (kiz.) - Táborfalva (kiz.) vonalszakasz vonatforgalma átlagos munkanapokon								
Vonat paraméterei						Időszakok		
Vonatnem		Szerelvényösszeállítás	Sebesség - a szolgálati menetrendkönyv szerinti alapsebesség [km/h]	Hossz [m]	Tárcsafék [%]	Nappal (6-18 óra között)	Nappal (18-22 óra között)	Éjjel (22-6 óra között)
Személyszállító vonatok	Személyvonat	Csatolt Flirt	120	155	100	0	0	0
	zónázó vonat	Csatolt Flirt	120	155	100	46	10	12
Teherszállító vonatok	Tehervonat	1047 sor. Mozd. + 12 kocsi	80	500	50	4	0	0
		M47 sor. dízelmozdony + 12 kocsi	80	500	0	0	0	0
Egyéb vonatok	szerelvény vonat	Csatolt Flirt	120	90	100	0	0	0
	Mozdonyvonat	Mozdony	120	19	100	0	0	0

A Gyál – Ócsa vonalszakasz vonatfogralma a tervezett állapotban (forrás: Környezeti hatástanulmány)

A tervezett beruházás Pest és Bács Kiskun megye területét érinti. A pest megyei szakaszt a tervezők 19 tervezési szakaszra osztották fel, amelyek közül Ócsa település területét az alábbi vonalszakaszok érintik.

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

a. Vasúti pálya nyomvonal korrekció:
- 129+00 hm.-től kétvágányúsítás, oldalirányú korrekciókkal.

b. Megszűnő vágányok (állomásokon)
- A meglévő nyíltvonali vágányok elbontásra kerülnek.

c. Új különszintű vasúti keresztezés:
- Nincs.

A 129+00 hm. szelvényben lévő szakaszhatárhoz csatlakozva, az új kétvágányú vasúti pálya a megelőző szakasz szerint folytatódó „folyamatosan szűkülő" vonalvezetés a ~132+00 hm. szelvénytől a tervezett jobb vágány a meglévő vágány nyomvonalán folytatódik, balra bővítve pedig vele párhuzamosan a tervezett bal vágány. A szakaszon a meglévő és a tervezett állapotban sincs útátjáró.

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

A vonalszakaszon a tervezett tengelyterhelés 225 kN, a névleges nyomtávolság 1435 mm, a megengedett sebesség V=120 km/h. A vonalszakaszon egy megállóhely, Felsőpakony található. A vonalszakasz kétvágányos kialakítású, a vágánytengely-távolság 4,2 m, a megállóhely környezetében pedig vágánytengely-ugratással 5 m-es vágánytengely-távolság került kialakításra. Tervezett állapotban a jobb vágány a jelenlegi egyvágányos nyomvonalat a lehető legjobban lekövetve kerül kialakításra, így a vasúti pályatest a szelvényezés szerinti bal oldal felé szélesedik. Ívkorrekció a teljes szakaszra jellemző a nagyobb sebesség elérése érdekében. A vonalszakaszt hosszú, egyenes szakaszok jellemzik.

Különszintű keresztezés:

- 138+53: az M0 felüljáró bal útpályája keresztezi a vasútvonalat. A felüljáró alsó síkja és a sínkoronaszint között rendelkezésre áll az előírt űrszelvényméret. A felüljáróval kapcsolatban beavatkozás nincs tervezve.
- 138+74: az M0 felüljáró jobb útpályája keresztezi a vasútvonalat. A felüljáró alsó síkja és a sínkoronaszint között rendelkezésre áll az előírt űrszelvényméret. A felüljáróval kapcsolatban beavatkozás nincs tervezve.

Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése

- **175+59**: az M5 felüljáró bal útpályája keresztezi a vasútvonalat. A felüljáró alsó síkja és a sínkoronaszint között jelenleg nem áll rendelkezésre az előírt űrszelvényméret, emiatt a jelenlegi pályaszintet süllyeszteni kell. A felüljáróval kapcsolatban beavatkozás nincs tervezve.
- **175+79**: az M5 felüljáró jobb útpályája keresztezi a vasútvonalat. A felüljáró alsó síkja és a sínkoronaszint között jelenleg nem áll rendelkezésre az előírt űrszelvényméret, emiatt a jelenlegi pályaszintet süllyeszteni kell. A felüljáróval kapcsolatban beavatkozás nincs tervezve.

Szintbeni keresztezés:

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

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

Az engedélyezett tengelyterhelés 225 kN, a nyomtávolság névleges értéke 1435 mm. A megengedett sebesség az átmenő vágányban V=80 km/h. Az állomás teljes átépítése tervezett. A tervezett kialakítás kilenc vágányos állomás (átmenő fővágány, vonatfogadó-indító vágányok, 2 db VVF vágány, PFT vágány). A jelenlegi EPFA iparvágány megtartásra kerül. Az állomáson új felvételi épület és üzemi épületek kerülnek (felsővezetéki karbantartótelep, PFT vágány mellett) kialakításra.

Útátjárók

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

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

A vonalszakaszon a tervezett tengelyterhelés 225 kN, a névleges nyomtávolság 1435 mm. A megengedett sebesség V=120 km/h (a szakasz első ívében V=80 km/h). A vonalszakasz egyvágányos kialakítású. Tervezett állapotban a vágány a jelenlegi egyvágányos nyomvonalat a lehető legjobban lekövetve kerül kialakításra, ami azért is fontos, mert a szakasz eleje sűrű beépítettségű (Ócsa területe). Ívkorrekció a teljes szakaszra jellemző a nagyobb sebesség elérése érdekében. A vonalszakaszt hosszú, egyenes szakaszok jellemzik.

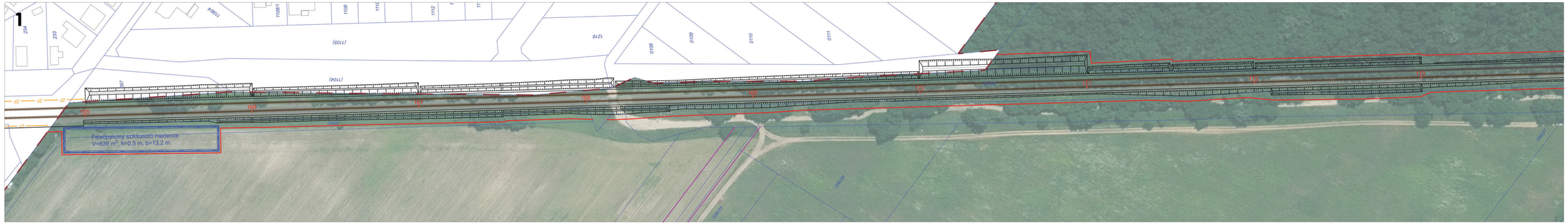
Útátjárók

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

A projekt jelenleg tervezési fázisban van, így pontosabb műszaki leírás, valamint a földmunkák műszaki paraméterei csak a tervek véglegesítését követően várhatók. Az alábbi környezetalakítási tervlapok a generáltervező által szolgáltatott adatok alapján kerültek megrajzolásra.

A Környzetalakítási tervlapok átnézeti ábrája:







TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

a 142. sz. vasútvonal elővárosi célú fejlesztéséhez kapcsolódó beruházás vonatkozásában

m1:1000

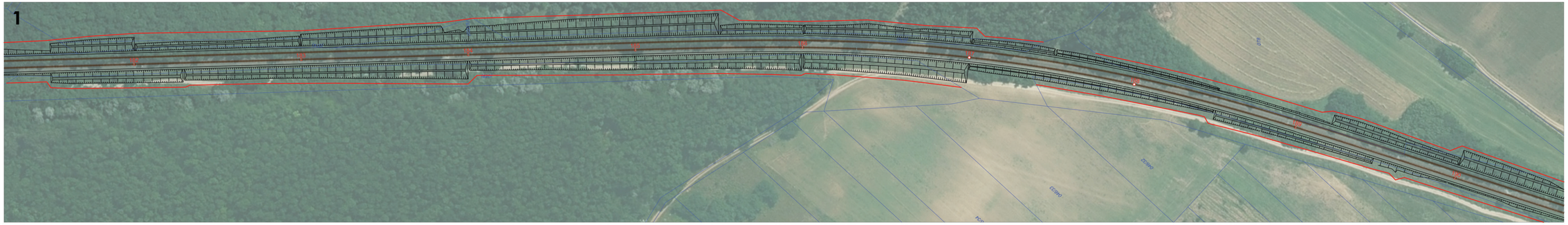
Jelmagyarázat

- Kisajátítási vonal - közút
- Kisajátítási vonal - vasút
- Vasúti vágánytengely
- Zajvédőfal | *tervezett*
- Peron
- B+R | *meglévő*
- P+R | *meglévő*
- P+R | *tervezett*
- Gyalogos aluljáró ki- és bejárata
- Szintbeni vasúti átjáró
- Kerítés | *tervezett*
- Járda
- Zöldfelület I *tervezett*
- Épület | *meglévő*
- Épület | *bontandó*
- Épület | *tervezett*
- 198 Helyrajzi szám
- Földrészlethatár
- Közigazgatási határ

URBANITAS Tervező és Tanácsadó Kft.
1094 Budapest,
Angyal utca 13. IV./3.
Tel.: 466-2018
e-mail: urbanitas@urbanitas.hu
www.urbanitas.hu

Megrendelő:	Ócsa Város Önkormányzata	Fázisszám: KT1
Munka megnevezése:	TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV a 142. sz. vasútvonal elővárosi célú fejlesztéséhez kapcsolódó beruházás vonatkozásában	
Rajz megnevezése:	KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV	Lépték: 1:1000
Tervezők:	Komjáthi Erzsébet Csilla	Felelős tervező: Bartalisz Mónika okl.táj.ép.
		Kelt: 2024. február

A terv az állami alapadatok és a RING mérnöki iroda Kft. által szolgáltatott adatok felhasználásával készült !





TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

a 142. sz. vasútvonal elővárosi célú fejlesztéséhez kapcsolódó beruházás vonatkozásában

m1:1000

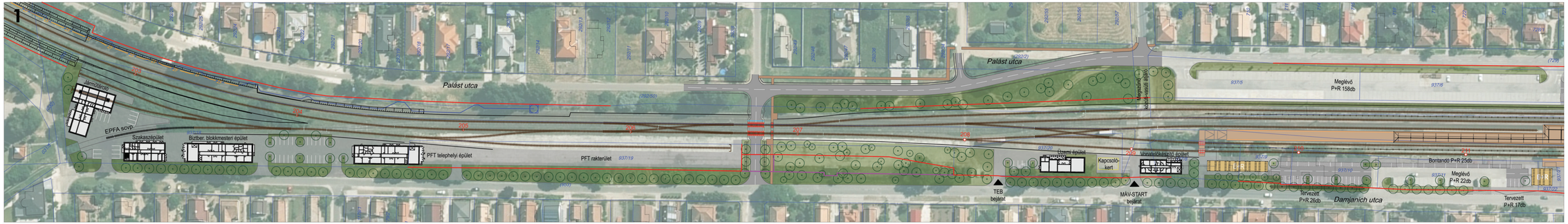
Jelmagyarázat

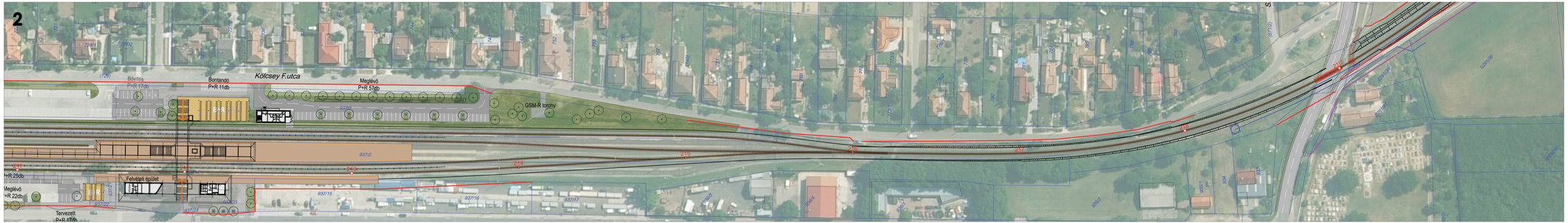
- Kisajátítási vonal - közút
- Kisajátítási vonal - vasút
- Vasúti vágánytengely
- Zajvédőfal | *tervezett*
- Peron
- B+R | *meglévő*
- P+R | *meglévő*
- P+R | *tervezett*
- Gyalogos aluljáró ki- és bejárata
- Szintbeni vasúti átjáró
- Kerítés | *tervezett*
- Járda
- Zöldfelület I *tervezett*
- Épület | *meglévő*
- Épület | *bontandó*
- Épület | *tervezett*
- 198 Helyrajzi szám
- Földrészlethatár
- Közigazgatási határ

URBANITAS
Tervező és Tanácsadó Kft.
1094 Budapest,
Angyal utca 13. IV./3.
tel.: 466-2018
e-mail: urbanitas@urbanitas.hu
www.urbanitas.hu

Megrendelő: Őcsa Város Önkormányzata	Rajzszám: KT2
Tervlap megnevezése: TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV a 142. sz. vasútvonal elővárosi célú fejlesztéséhez kapcsolódó beruházás vonatkozásában	
Rajz megnevezése: KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV	Lépték: 1:1000
Tervezők: Tóvári Gergely Tájépítész mérnök, okl. építőmérnök, TT-1-0000	Tervezői kézjegy: Tóvári Gergely okl. építőmérnök, TT-1-0000	Dátum: 2024. február

A terv az állami alapadatok és a RING városi iroda Kft. által szolgáltatott adatok felhasználásával készült !





TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

a 142. sz. vasútvonal elővárosi célú fejlesztéséhez kapcsolódó beruházás vonatkozásában

m1:1000

Jelmagyarázat

- Kisajátítási vonal - közút
- Kisajátítási vonal - vasút
- Vasúti vágánytengely
- Zajvédőfal | *tervezett*
- Peron
- B+R | *meglévő*
- P+R | *meglévő*
- P+R | *tervezett*
- Gyalogos aluljáró ki- és bejárata
- Szintbeni vasúti átjáró
- Kerítés | *tervezett*
- Járda
- Zöldfelület | *tervezett*
- Épület | *meglévő*
- Épület | *bontandó*
- Épület | *tervezett*
- 198 Helyrajzi szám
- Földrészlethatár
- Közigazgatási határ

URBANITAS Tervező és Tanácsadó Kft.
1094 Budapest, Angyal utca 13. IV./3.
tel.: 466-2018
e-mail: urbanitas@urbanitas.hu
www.urbanitas.hu

Megrendelő: Ócsa Város Önkormányzata — Fázis/dm: KT3

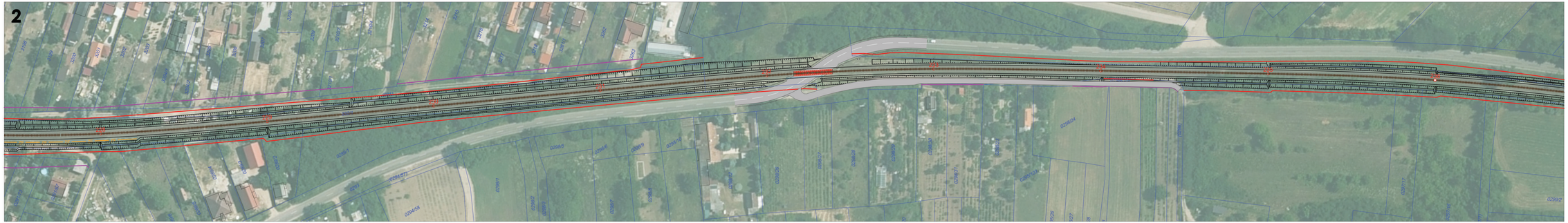
Munka megnevezése: **TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV** a 142. sz. vasútvonal elővárosi célú fejlesztéséhez kapcsolódó beruházás vonatkozásában

Rajz megnevezése: **KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV** — Méretarány: 1:1000

Tervező: Komjáti-Endike Csilla; Felelős tervező: Bakonyi Nikolett okl.táj.mérnök, 20?? ... — Kelt: 2024. február

A terv az állami alapadatok és a RING mérnöki Iroda Kft. által szolgáltatott adatok felhasználásával készült !





TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

a 142. sz. vasútvonal elővárosi célú fejlesztéséhez kapcsolódó beruházás vonatkozásában

m1:1000

Jelmagyarázat

- Kisajátítási vonal - közút
- Kisajátítási vonal - vasút
- Vasúti vágánytengely
- Zajvédőfal | *tervezett*
- Peron
- B+R | *meglévő*
- P+R | *meglévő*
- P+R | *tervezett*
- Gyalogos aluljáró ki- és bejárata
- Szintbeni vasúti átjáró
- Kerítés | *tervezett*
- Járda
- Zöldfelület | *tervezett*
- Épület | *meglévő*
- Épület | *bontandó*
- Épület | *tervezett*
- *198* Helyrajzi szám
- Földrészlethatár
- Közigazgatási határ

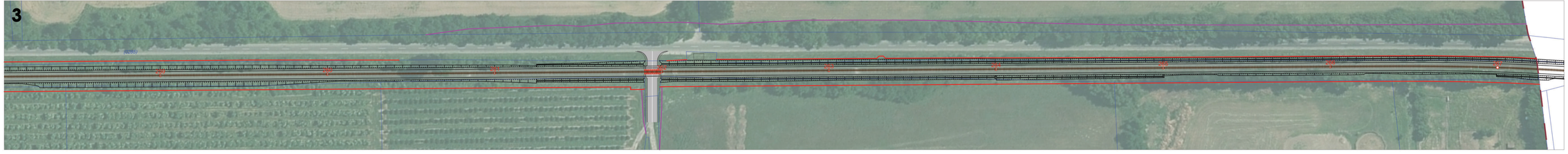
URBANITAS
Tervező és Tanácsadó Kft.
1094 Budapest,
Angyal utca 13, IV./3.
tel.: 466-2018
e-mail: urbanitas@urbanitas.hu
www.urbanitas.hu

Megrendelő:	Öcsa Város Önkormányzata	Fejezetszám: KT4
Munka megnevezése:	TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV a 142. sz. vasútvonal elővárosi célú fejlesztéséhez kapcsolódó beruházás vonatkozásában	
Fejez megnevezése:	KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV	Lépték: 1:1000
Tervező:	Kompán Tímea Cléa	Készült: 2024. február

A terv az átlami alapadatok és a RING mérnöki iroda Kft. által szolgáltatott adatok felhasználásával készült.







TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

a 142. sz. vasútvonal elővárosi célú fejlesztéséhez kapcsolódó beruházás vonatkozásában

m1:1000

Jelmagyarázat

- Kisajátítási vonal - közút
- Kisajátítási vonal - vasút
- Vasúti vágánytengely
- Zajvédőtal | *tervezett*
- Peron
- B+R | *meglévő*
- P+R | *meglévő*
- P+R | *tervezett*
- Gyalogos aluljáró ki- és bejárata
- Szintbeni vasúti átjáró
- Kerítés | *tervezett*
- Járda
- Zöldfelület I *tervezett*
- Épület | *meglévő*
- Épület | *bontandó*
- Épület | *tervezett*
- 198 Helyrajzi szám
- Földrészlethatár
- Közigazgatási határ

URBANITAS Tervező és Tanácsadó Kft.
1094 Budapest,
Angyal utca 13. IV./3.
tel.: 466-2018
e-mail: urbanitas@urbanitas.hu
www.urbanitas.hu

Megrendelő:	Öcsa Város Önkormányzata	Tervszám: KTS
Munka megnevezése:	**TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV** a 142. sz. vasútvonal elővárosi célú fejlesztéséhez kapcsolódó beruházás vonatkozásában	
Rajz megnevezése:	**KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV**	Lépték: 1:1000
Tervező:	Kanyó Endre Csaba	Felelős tervező: Bertóthi Mónika okl.tájép.	Kelt: 2024. február

A terv az állami alapadatok és a RING mérnöki iroda Kft. által szolgáltatott adatok felhasználásával készült !

5 SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

5.1 TSZT tervezett módosítása

A fejlesztés megvalósításához szükséges a hatályos TSZT módosítása. Ennek során a vasúti területekhez tartozó kisajátítási vonal tekintetében az érintett területfelhasználási egységek KÖk jelű kötöttpályás közlekedési területbe sorolása történik. A belterülettől északra és délre, illetve az északi településhatár közelében szikkasztók kialakítása tervezett, melyek területe szintén KÖk jelű területhez kerülne.

Ezenkívül egy új K-Vü jelű különleges beépítésre szánt vasút üzemi terület kerülne bevezetésre a vasútállomástól északra, a vasútvonal mentén, a jelenleg Gksz jelű gazdasági terület helyén. A tervezett kisajátítási vonal által egy kb. 1000 m^2-es gazdasági terület maradna fenn ezen a részen, amely a kisajátításról szóló *2007. évi CXXIII. törvény* szerint *(„Beépítésre szánt területen nincs helye részleges kisajátításnak, ha az ingatlan visszamaradó része a megengedett legkisebb teleknagyságot nem éri el…")* nem lehetséges, ezért ez a terület is kisajátításra kell kerüljön a MÁV által, azonban közúti közlekedési területként kerülne kijelölésre. Az övezettől északra lévő, 293 hrsz.-ú telek fennmaradó részét KÖu területhez javasolt sorolni, mely jelenleg is az önkormányzat tulajdonában van, illetve a valóságban is itt halad az Árpád utca nyomvonala.

A Székesi utcai szintbeni közúti-vasúti átjáró a tervek szerint megszűnik, illetve átkerül a Széchenyi utca-Akácos utca vonalába a megváltozó vágánygeometria miatt. Ez a tervezett módosítás a TSZT-n megszűnő és tervezett szintbeni közúti-vasúti átjáróként szintén feltüntetésre kerülne.

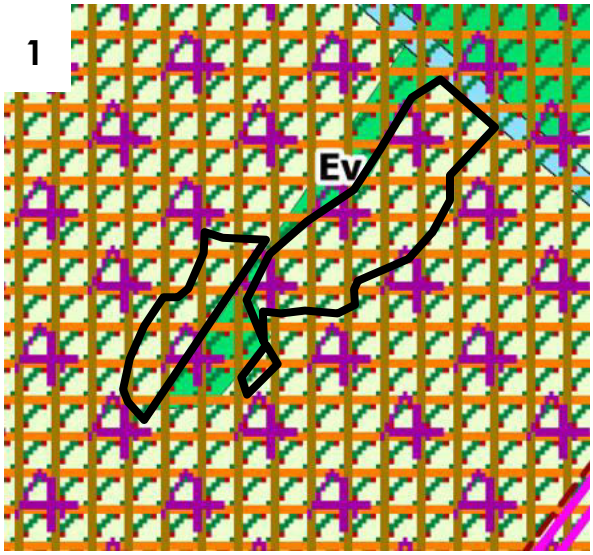
A közutak szabályozásához tartozó tervezett kisajátítási vonalakkal érintett területfelhasználási egységek esetében csak azok kerülnek KÖu jelű közúti közlekedési területhez a TSZT-n, amelyek a hatályos terven is önálló közlekedési területekként szereplő egységek (első- és másodrendű utak) mentén haladnak és azok szélesítését célozzák. Azon közúti beruházásokhoz tartozó kisajátítási vonalak, amelyek a településszerkezetet nem meghatározó, önálló területfelhasználási kategóriába nem sorolt (alacsonyabb rendű utak) közterületeket szabályoznak, a TSZT-ben nem jelentkeznek módosításként, csupán az SZT-ben.

A tervezett kisajátítás miatt összesen 2,63 ha erdőterület kerül közlekedési területbe, amelyet a magasabb szintű jogszabályoknak való megfelelés érdekében pótolni kell a település közigazgatási területén belül. (Ennek részletes elemzése az alábbi fejezetekben kerül bemutatásra.) A pótolt erdőterület Ev jelű védelmi erdőterületként kerül kijelölésre két helyszínen.

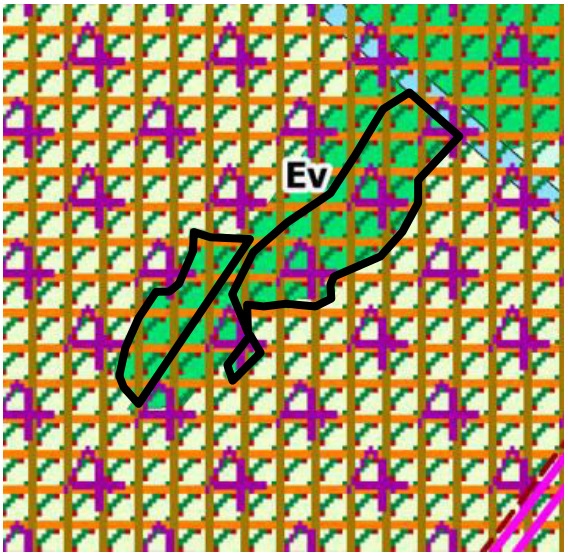
Az adatszolgáltatásként kapott digitális vonalak alapján a KÖk jelű vasúti területek egyes részeit a MÁV nem használja, nagy részük a valóságban közúti közlekedési területként funkcionál. Ezen területek területfelhasználása a tervezett módosítás során tisztázásra kerülne, azaz a szomszédos területfelhasználási egység területéhez lenne sorolva, az ilyen jellegű módosítások digitális korrekcióként értelmezhetők.

A már említett erdőpótlás kapcsán tervezett módosítások a következők:

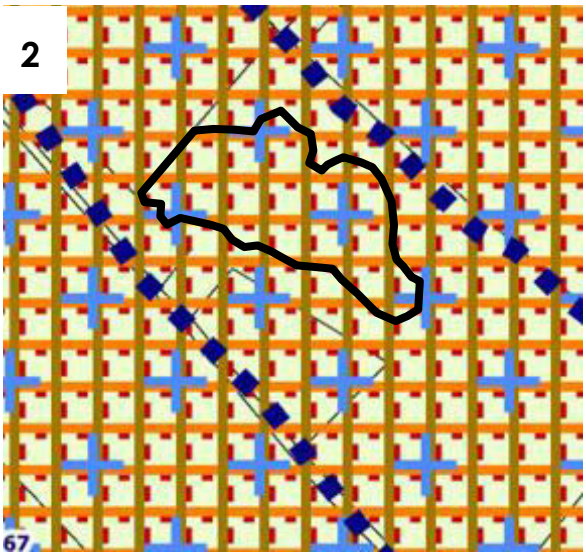




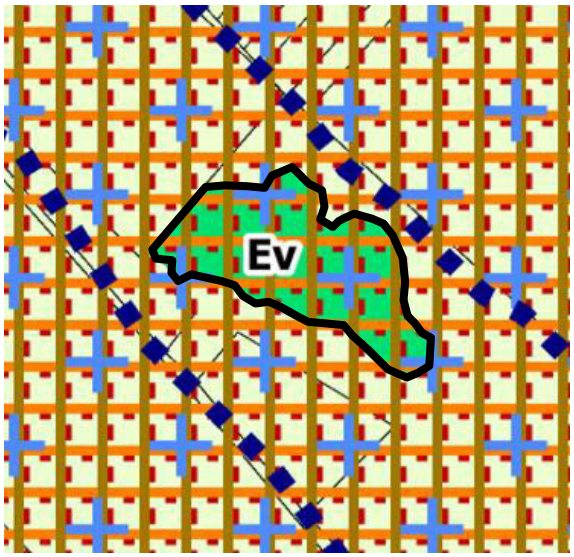
Hatályos TSZT



Tervezett TSZT

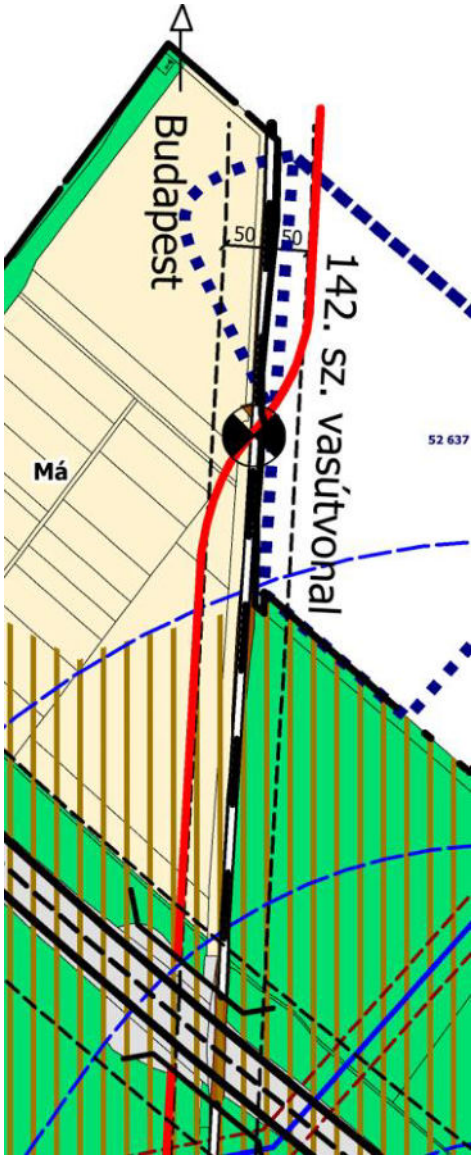


Hatályos TSZT

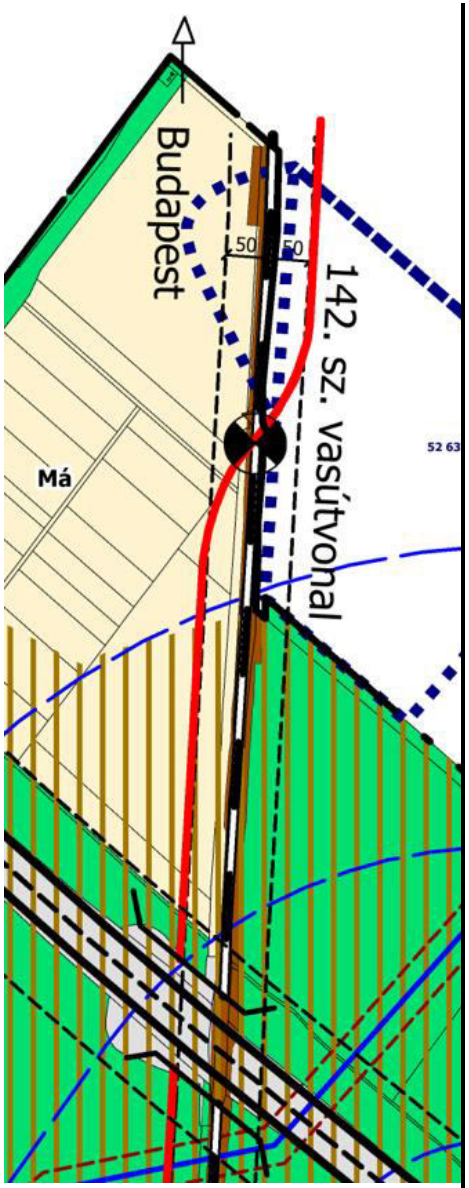


Tervezett TSZT

Az alábbiakban a hatályos TSZT és a tervezett módosítása kerül bemutatásra a tervezési terület vonatkozásában (északról dél felé haladva):



Hatályos TSZT



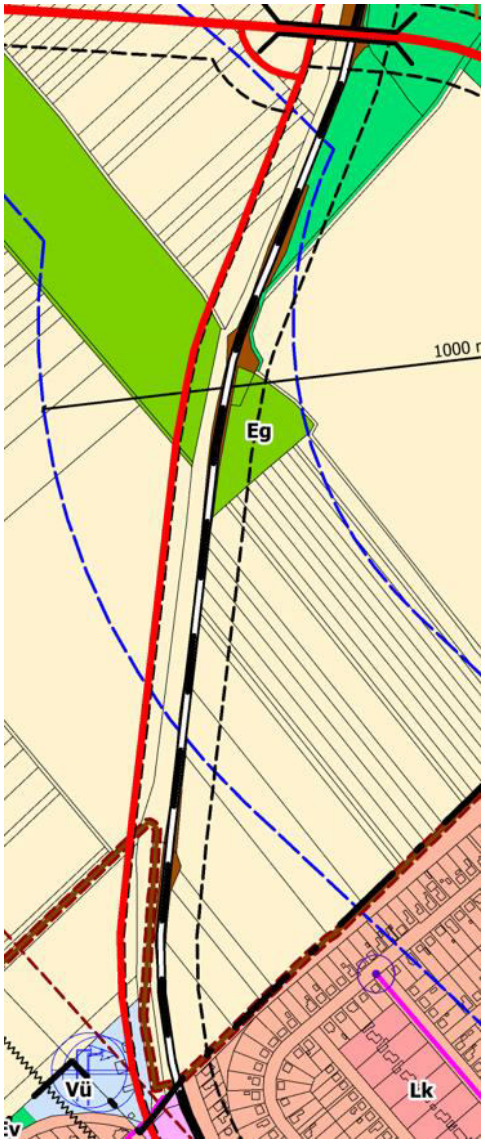
Tervezett TSZT



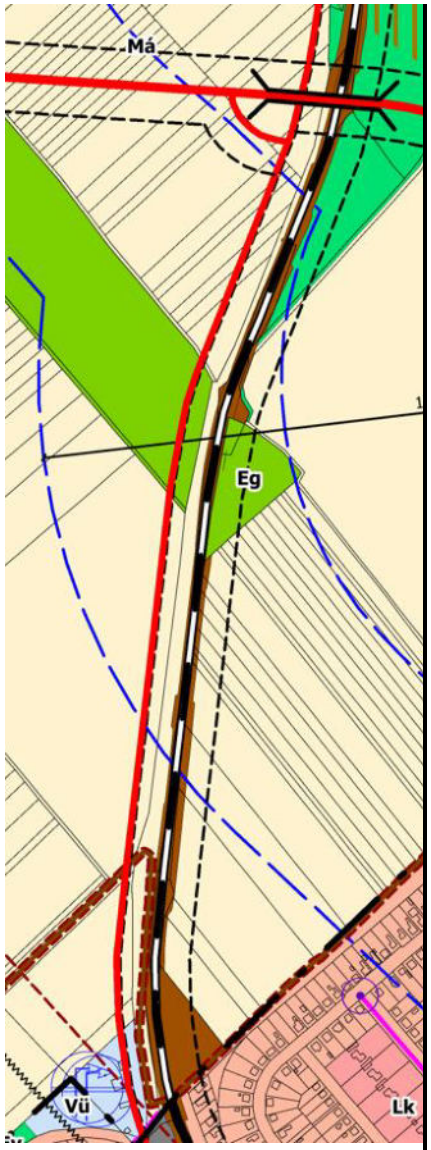
Hatályos TSZT



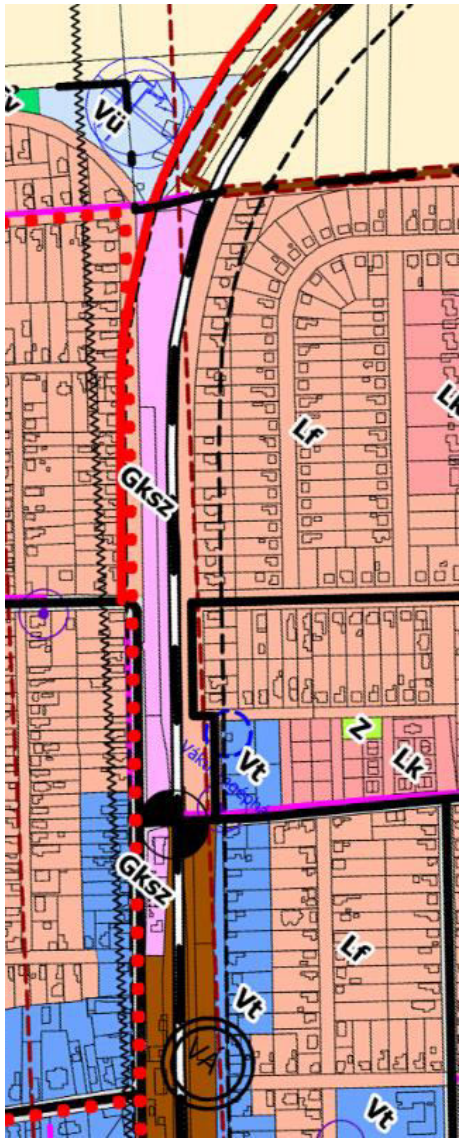
Tervezett TSZT



Hatályos TSZT



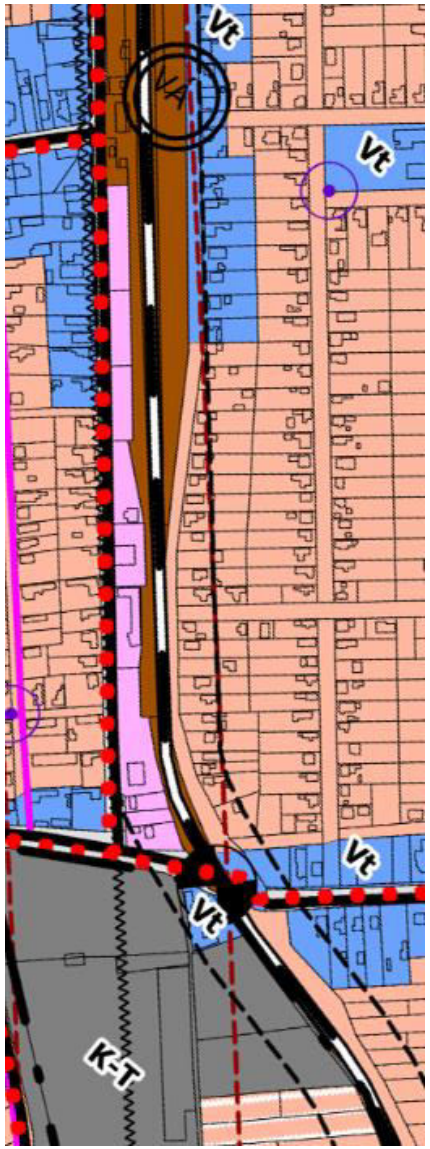
Tervezett TSZT



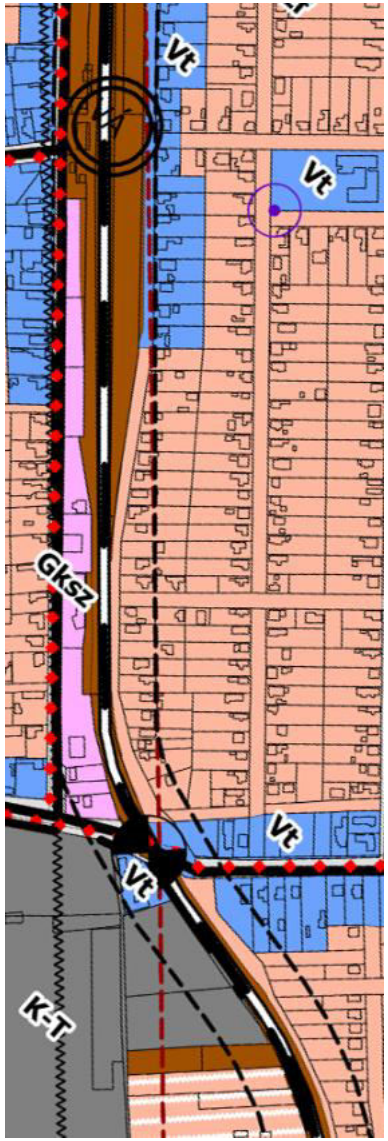
Hatályos TSZT



Tervezett TSZT



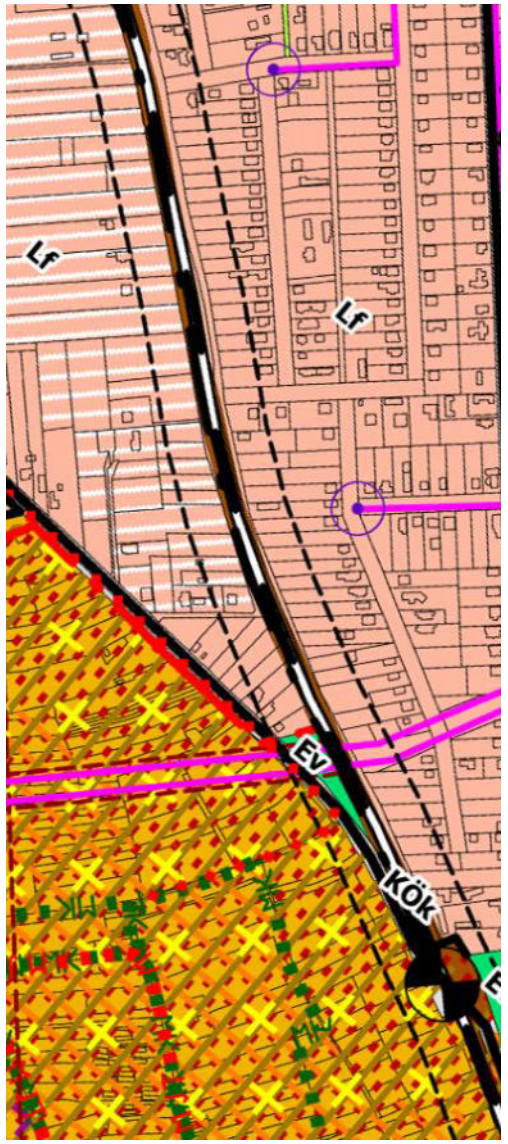
Hatályos TSZT



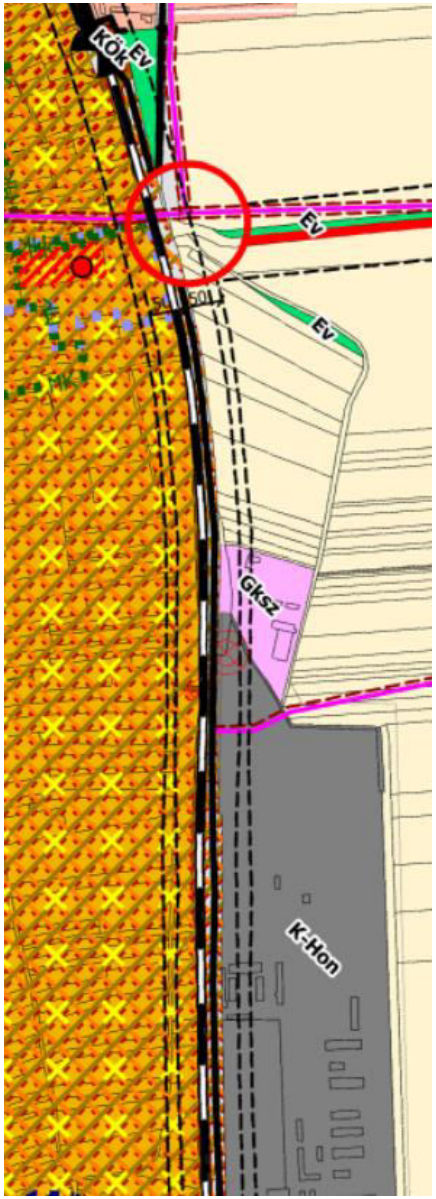
Tervezett TSZT



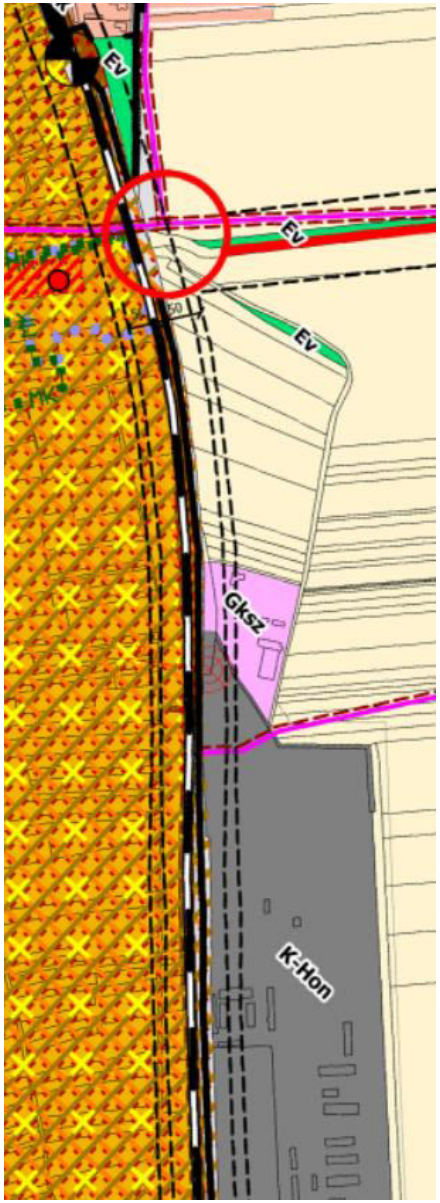
Hatályos TSZT



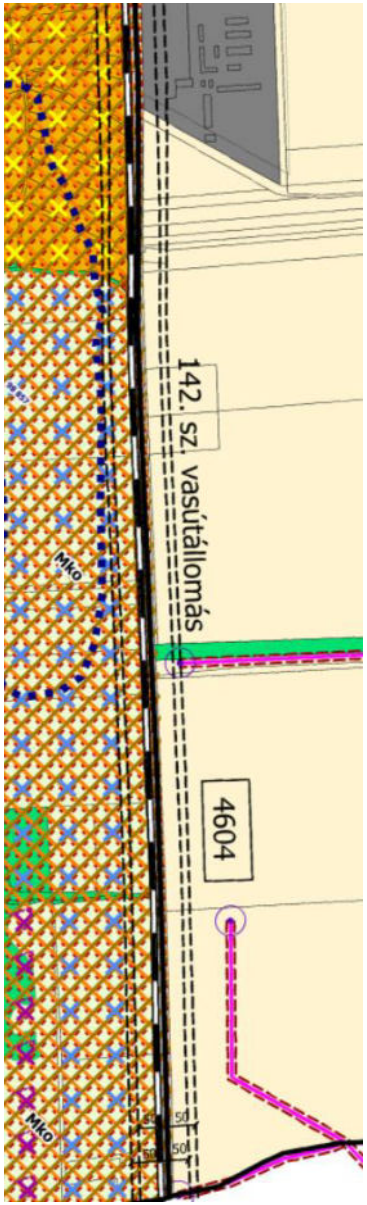
Tervezett TSZT



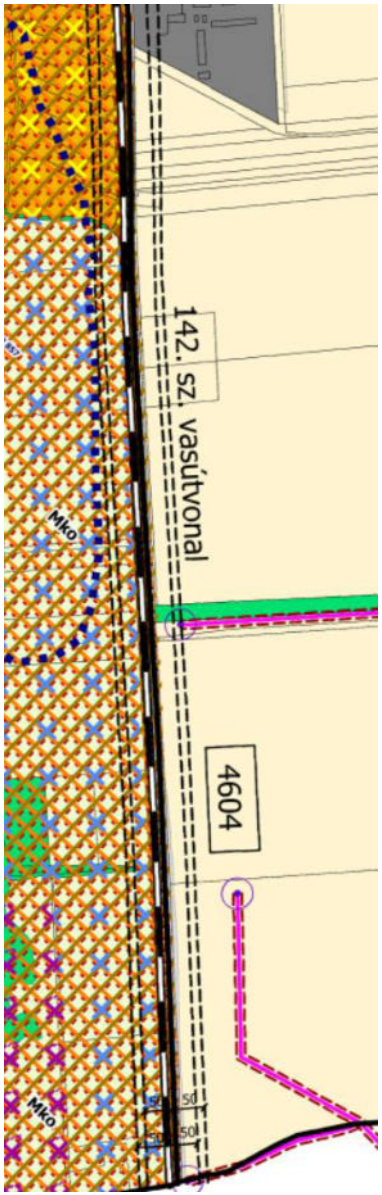
Hatályos TSZT



Tervezett TSZT



Hatályos TSZT



Tervezett TSZT

5.1.1 Területi mérleg

Ócsa Város településrendezési eszközei – így a TSZT is - még az új MaTrT hatályba lépése előtt készültek, felülvizsgálatuk a törvénynek való megfeleltetés céljából megtörtént 2023-ban. Az alábbi területi mérleg a lehatárolt tervezési területeken belüli területfelhasználási egységek nagyságát mutatja be. Összességében a beépítésre nem szánt területek nagysága 2,96 hektárral nőtt a módosítások során, a beépítésre szánt területek nagysága pedig ugyanilyen mértékben csökkent.

Hatályos állapot (ha)			**Tervezett állapot** (ha)	
Vt	0,92		*Vt*	*0,84*
Lf	22,11		*Lf*	*20,70*
Gksz	4,00		*Gksz*	*1,44*
K-T	3,01		*K-T*	*2,99*
K-Vü	0		*K-Vü*	*1,11*
Beépítésre szánt t. összesen:	**30,04**		**Beépítésre szánt t. összesen:**	**27,08↓**
Má	139,72		*Má*	*136,85*
Mk	27,18		*Mk*	*26,86*
Mko	34,07		*Mko*	*33,67*
Ev	51,32		*Ev*	*48,85*
Eg	17,31		*Eg*	*17,16*
KÖk	16,93		*KÖk*	*26,70*
KÖu	11,06		*KÖu*	*10,34*
Z	0		*Z*	*0,12*
Beépítésre nem szánt t. összesen:	**297,59**		**Beépítésre nem szánt t. összesen:**	**300,55↑**
Tervezési terület összesen:	**327,63 ha**			

5.2 HÉSZ és SZT tervezett módosítása

A hatályos **Helyi Építési Szabályzat** előírásait annyiban érinti a tervezett módosítás, hogy egy új K-Vü-1 jelű (vasútüzemi terület) építési övezet, kerül bevezetésre, melynek beépítési paraméterei az alábbiak lennének:

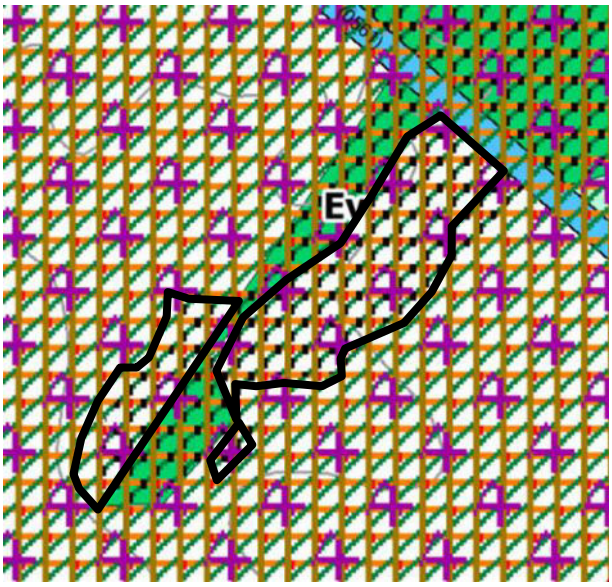
	A	B	C	D	E	F	G	H
1		**A kialakítható telek**		**Az építési övezetben**				
2	**Építési övezet jele**	**legkisebb területe**	**kialakítható legkisebb telek-szélessége/ mélysége**	**a beépítési mód**	**a beépítettség megengedett legnagyobb mértéke**	**az épület-magasság megengedett legnagyobb mértéke**	**a zöldfelület legkisebb mértéke**	**legnagyobb megengedett terepszint alatti beépítettség**
3		(m^2)	(m)	rövidítés	(%)	(m)	(%)	(%)
4	K-Vü-1	3000	-	SZ	40	7,5	40	-

A tervezett projekt jelenleg ismert távlati programelemei között szerepel egy - a KÖk övezetben előírt maximális építménymagasságot meghaladó - oszlop létesítmény elhelyezése, amelynek építésjogi megalapozása érdekében javasoljuk egy új előírás bevezetését a vonatkozó fejezetben:

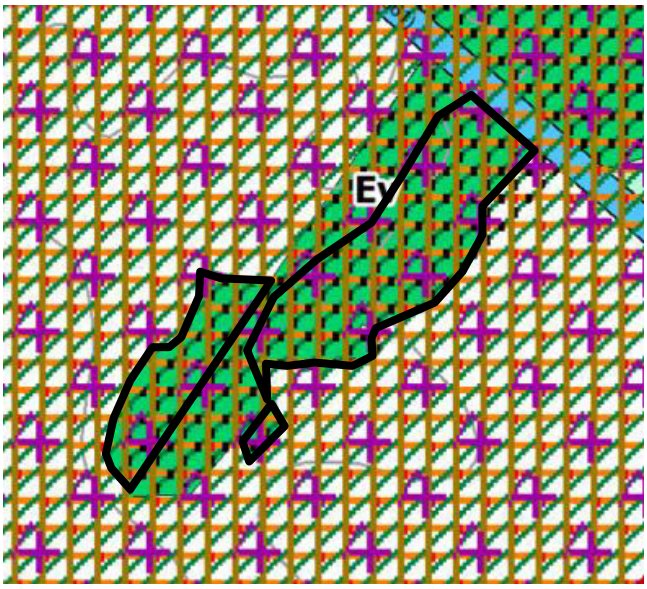
46. § (4) b) A KÖk jelű övezetben a közösségi közlekedés üzemeltetéséhez és ellátásához kapcsolódó technológiai létesítmények magassági korlátozás nélkül elhelyezhetők.

A **Szabályozási Terv** a TSZT-n történő módosításokkal összhangban módosulna, amely alapján a kisajátítással érintett területek KÖk, illetve KÖu jelű övezetbe kerülnének, a kisajátítási vonal pedig a terven övezethatárként, illetve szabályozási vonalként jelenne meg. Az északi külterületen lévő vasúti szakasz mentén a meglévő (jelenleg burkolatlan) kiszolgálóút korrekciója javasolt az SZT-n, ugyanis a vasúti terület szélesítésével egyes szakaszokon az út területe nem éri el a 4 méter szélességet sem. Ezeken a szakaszokon 4 méteres szabályozási szélességű szakaszok kerülnének kijelölésre. A kisajátítási tervek alapján észak felé egy 12 m szélességű út is kiszabályozásra kerül a távlati közúti csatlakozások biztosítása érdekében.

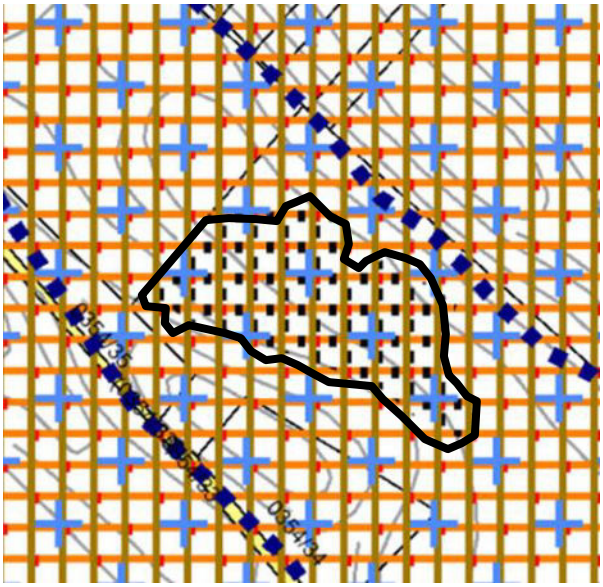
A magasabb szintű jogszabályoknak való megfelelés érdekében tervezett erdőpótlás a következő helyszíneken történne meg, a TSZT módosítással összhangban:



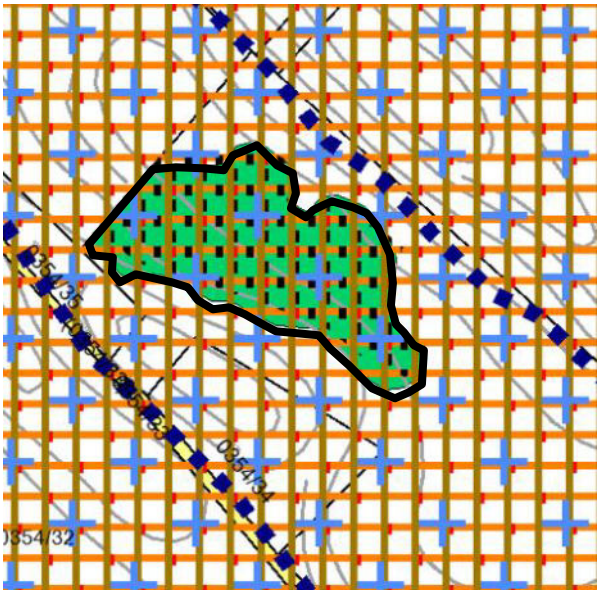
Hatályos SZT



Tervezett SZT

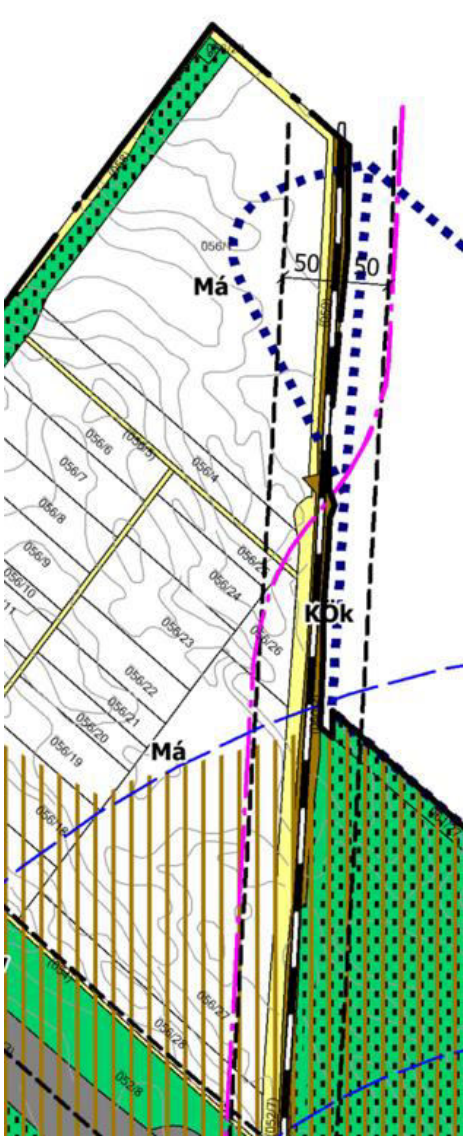


Hatályos SZT

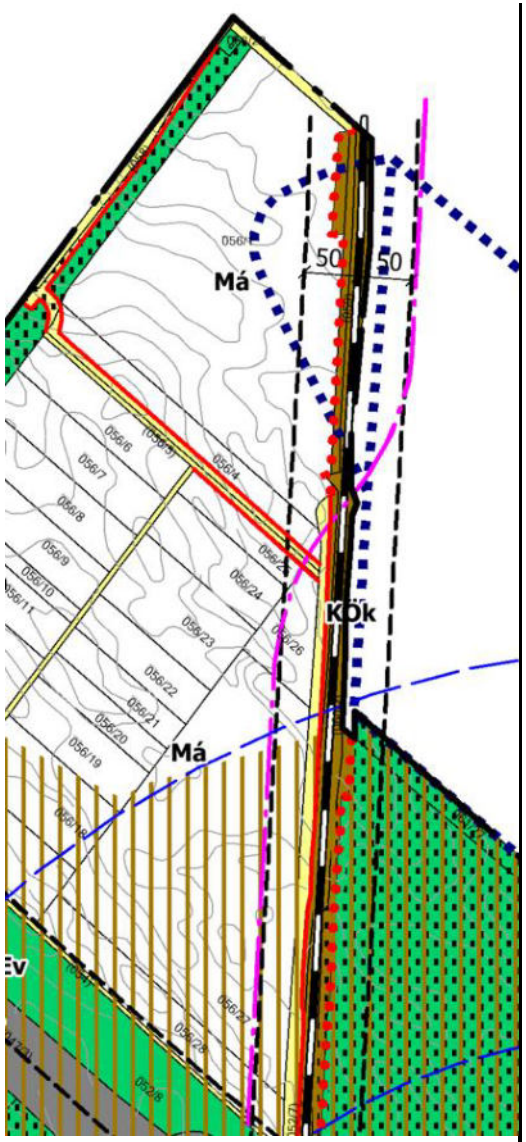


Tervezett SZT

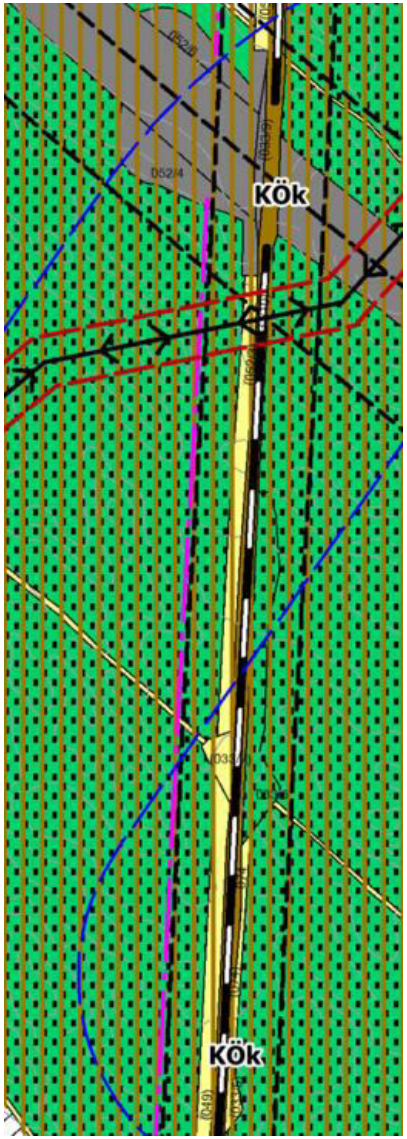
Az alábbiakban az SZT tervlapok tervezett módosítási javaslatai kerülnek bemutatásra, az olvashatóság érdekében szakaszokra bontva (É → D):



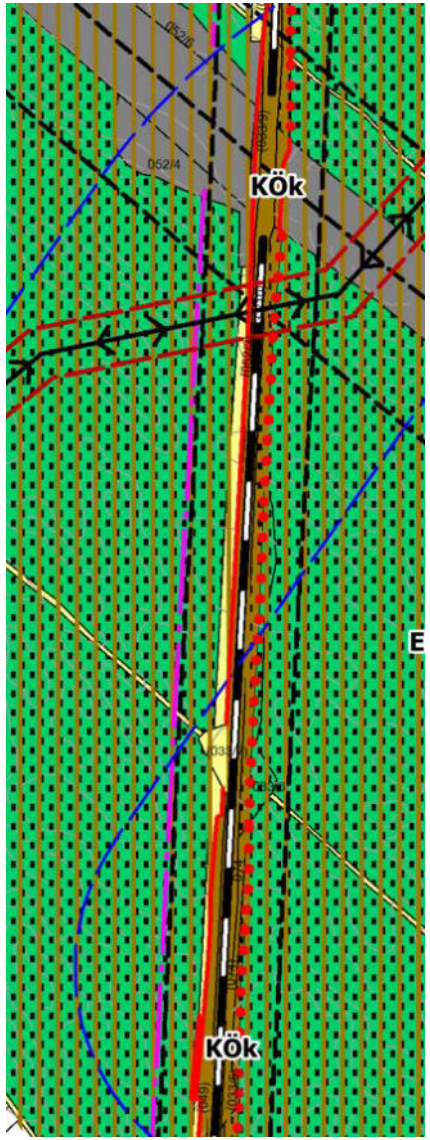
Hatályos SZT



Tervezett SZT



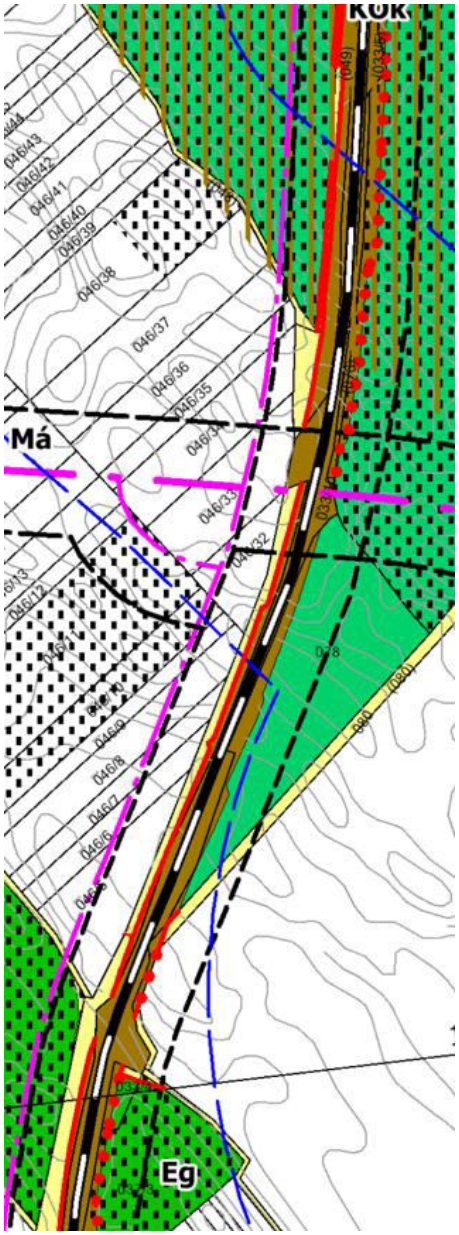
Hatályos SZT



Tervezett SZT



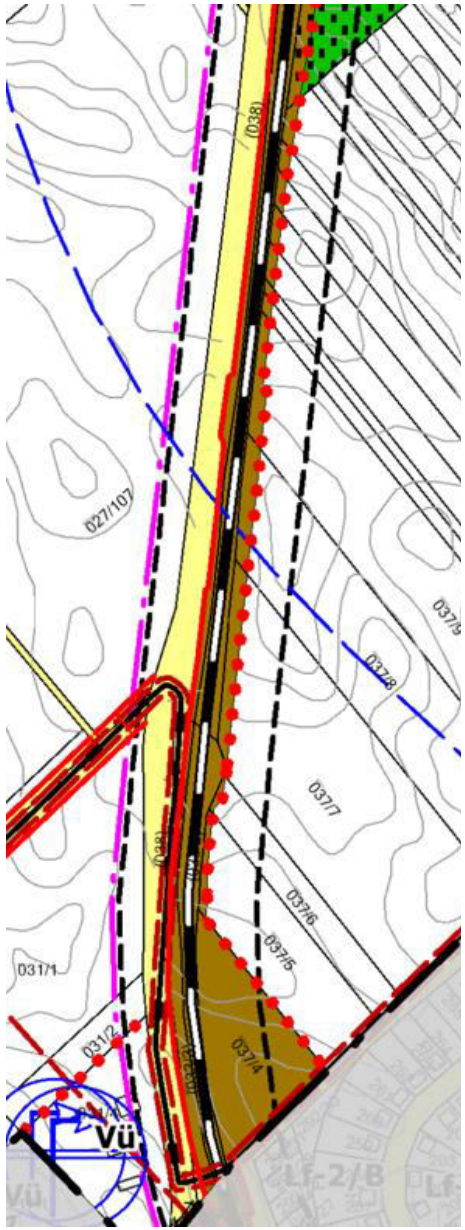
Hatályos SZT



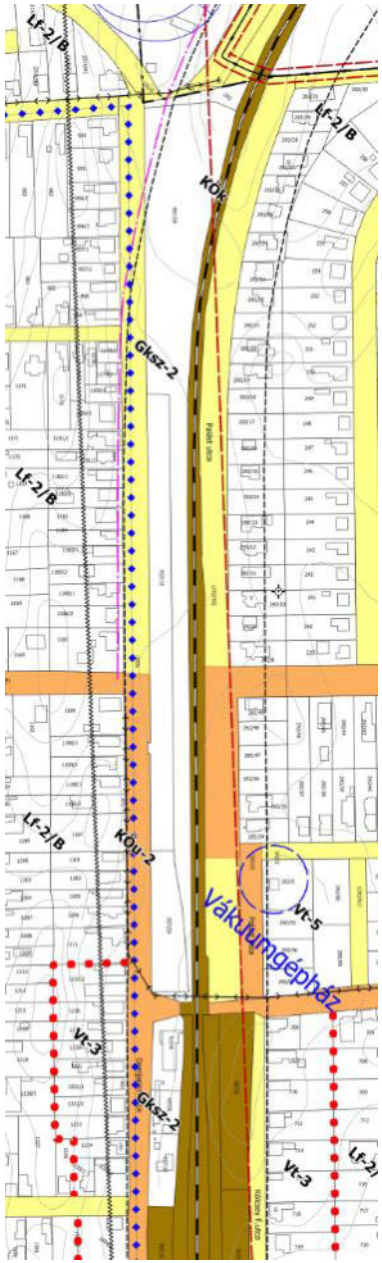
Tervezett SZT



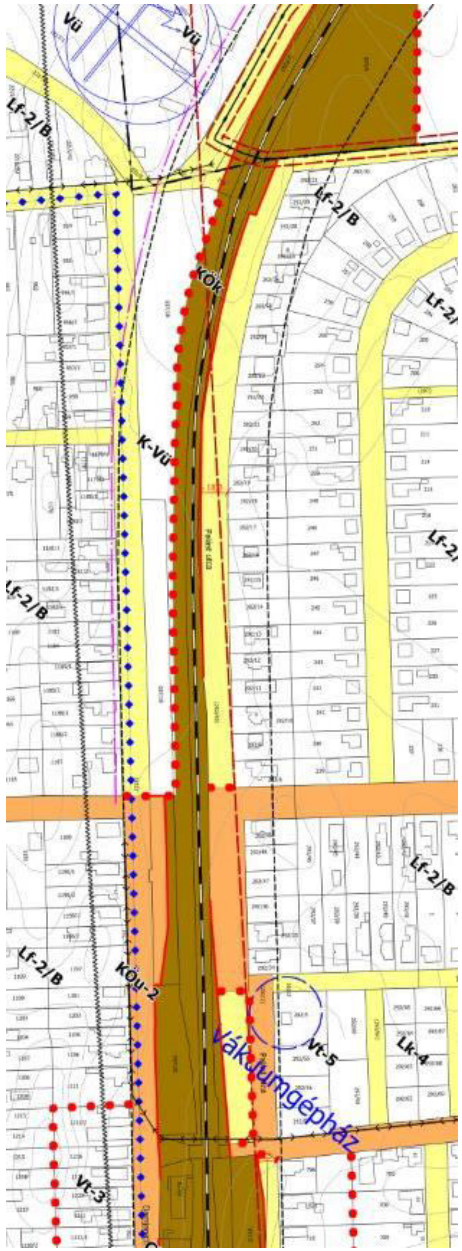
Hatályos SZT



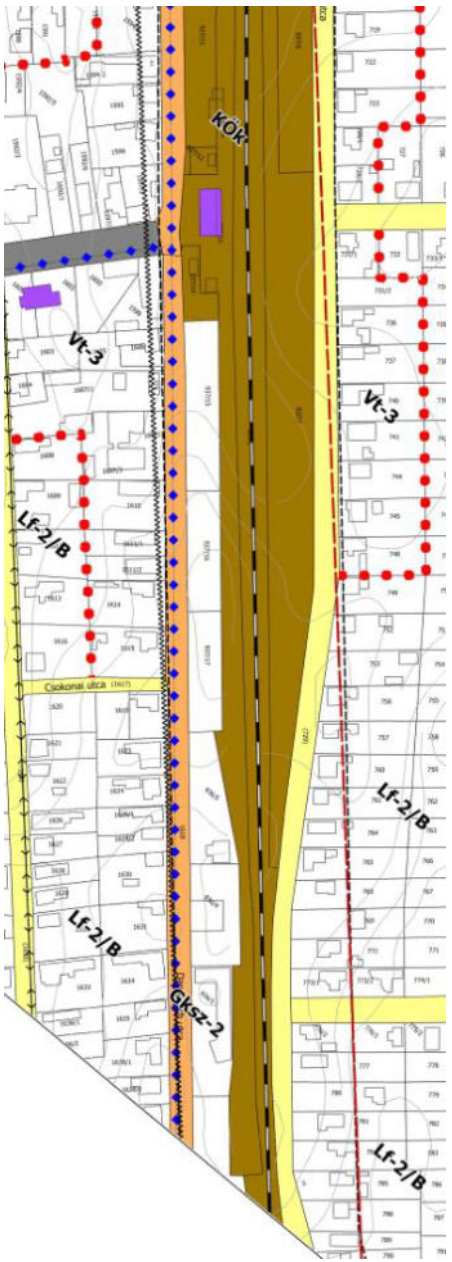
Tervezett SZT



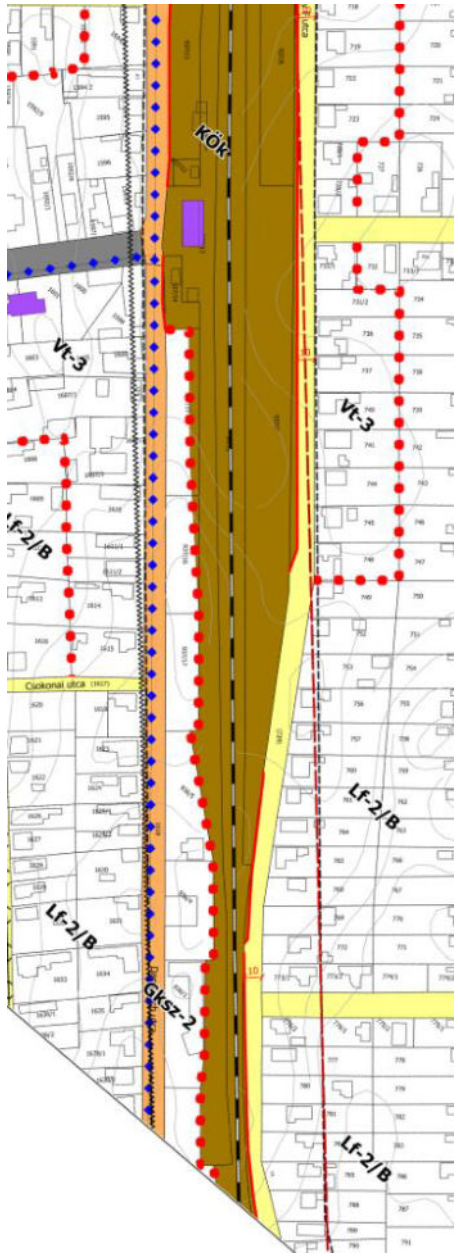
Hatályos SZT



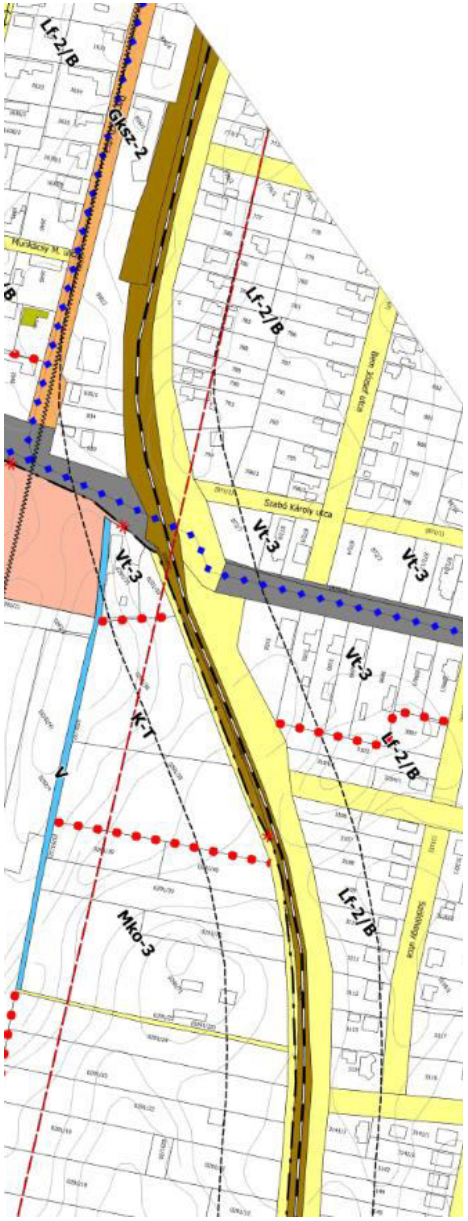
Tervezett SZT



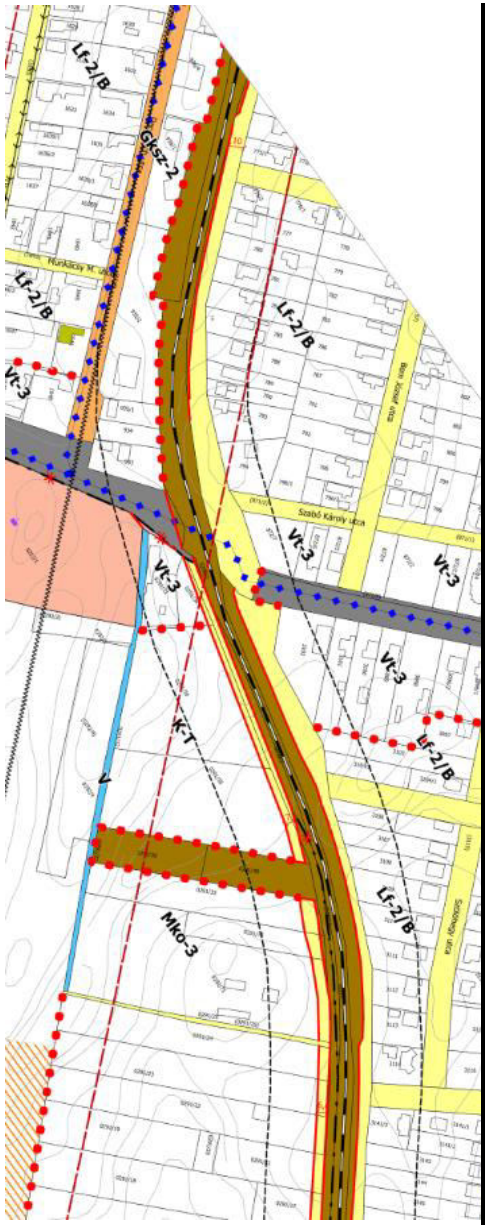
Hatályos SZT



Tervezett SZT



Hatályos SZT



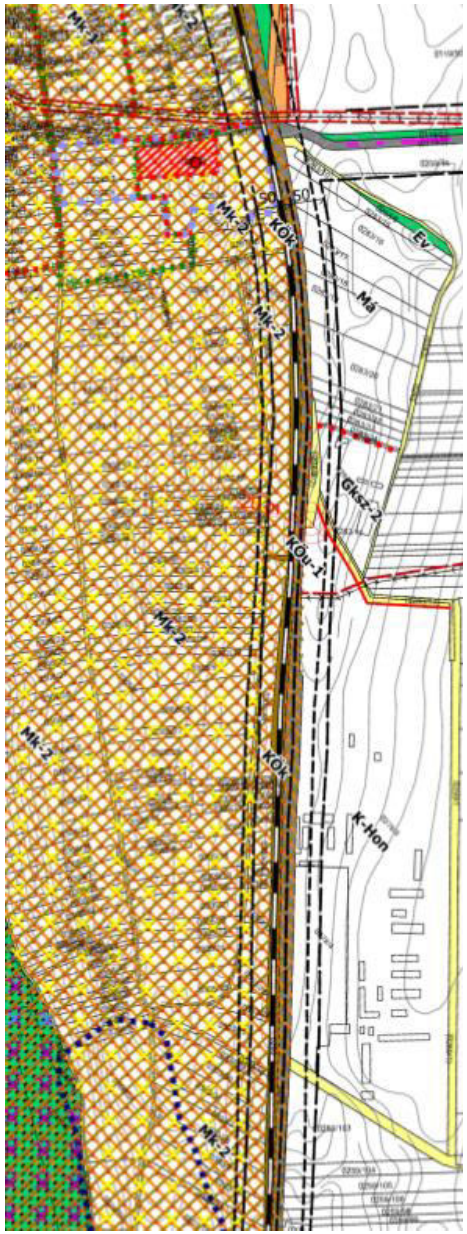
Tervezett SZT



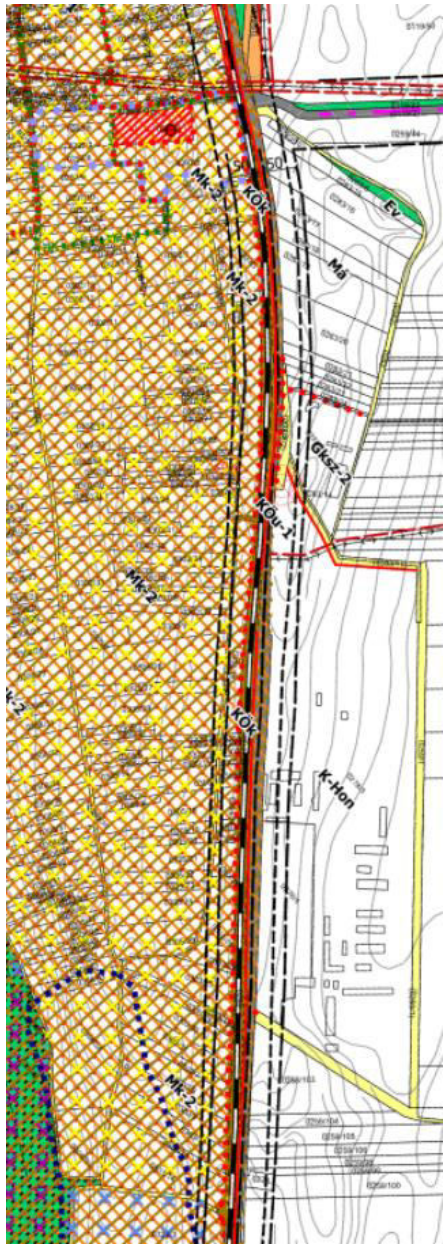
Hatályos SZT



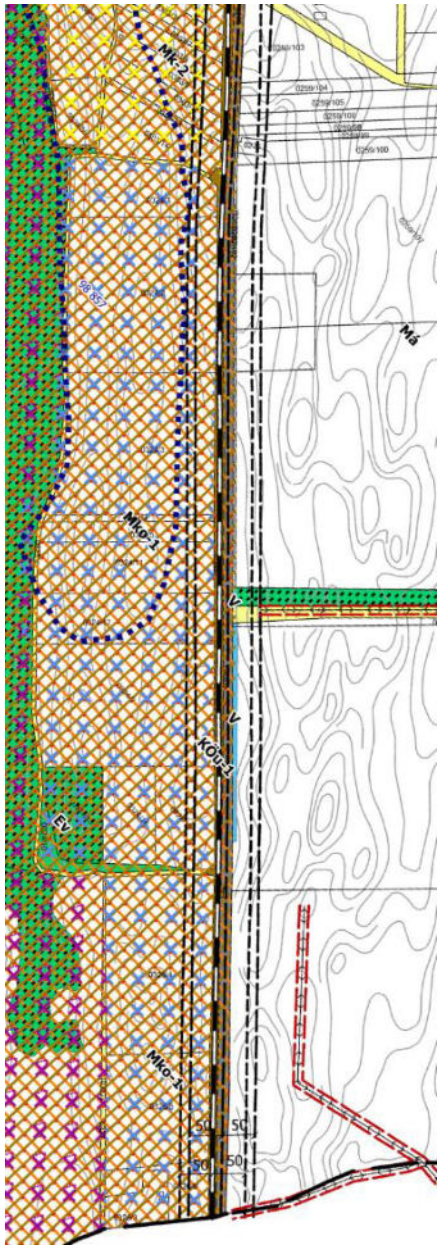
Tervezett SZT



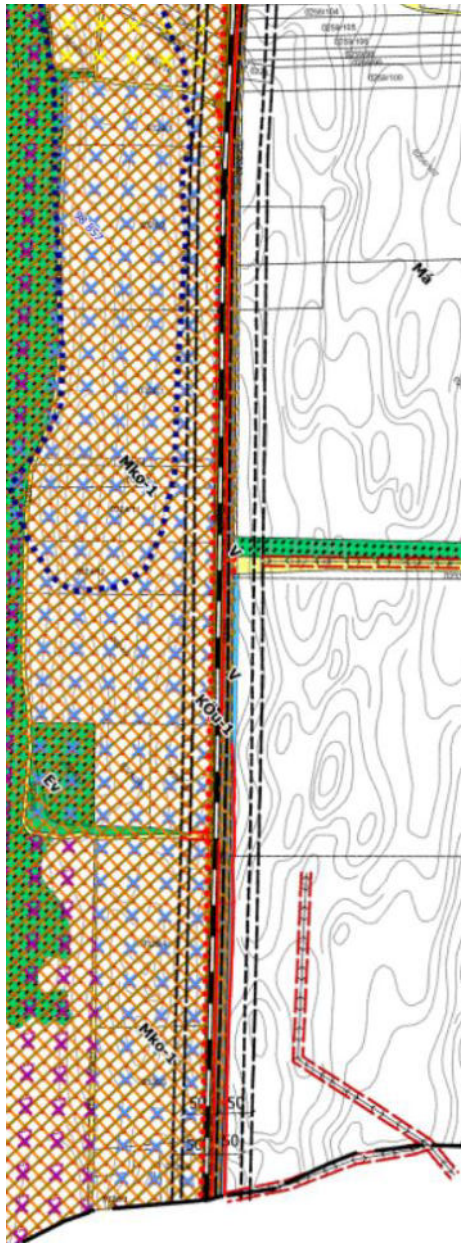
Hatályos SZT



Tervezett SZT



Hatályos SZT



Tervezett SZT

6 A MAGASABB SZINTŰ TERVEKNEK ÉS A VONATKOZÓ JOGSZABÁLYI ELŐÍRÁSOKNAK VALÓ MEGFELELÉS IGAZOLÁSA

Megfelelés igazolása a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. ÉVI CXXXIX. TÖRVÉNY (MaTrT), a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MVM RENDELET (MvMR.), valamint Pest megye területrendezési tervéről szóló 10/2020. (VI.30.) PMÖK RENDELET (PMTrT) előírásainak és a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) KORM. RENDELET, illetve az OTÉK vonatkozó előírásainak.

6.1 Térségi területfelhasználási kategóriákra vonatkozó előírások

Az MaTrT-ben és PMTrT-ben alkalmazott kiemelt térségi területfelhasználási kategóriák Ócsa esetében:

	A település közigazgatási területén belül	Tervezési területen belül
a) Erdőgazdálkodási térség	2501,76 ha	67,65 ha
b) Mezőgazdasági térség	3416,87 ha	193,81 ha
c) Vízgazdálkodási térség	48,49 ha	–
d) Települési térség	1585,18 ha*	38,71 ha
e) Sajátos területfelhasználású térség	498,33 ha	0,31 ha
f) Kertes mezőgazdasági térség	111,65 ha	21,18 ha
A település teljes területe	**8162,28 ha**	

**: Az érték a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti tervének hivatalos adatszolgáltatása keretében megkapott digitális állomány alapján került feltüntetésre, mely minimálisan eltér a hatályos MATrT 8. mellékletében szereplő értéktől, az összetelepülési adatokkal ugyanakkor összhangban van.*

A tervezett eseti módosítás kizárólag a tervezett közlekedésfejlesztés építésjogi megalapozása okán készülne a tervezett kisajátítással érintett területre és a területpótlással érintett területekre vonatkozóan. Az MaTrT-ben és annak alapján a PMTrT-ben rögzített térségi területfelhasználási kategóriákra vonatkozó szabályoknak való megfelelés igazolása a településrendezési eszközök 2023-as módosítása során megtörtént, tehát a hatályos állapot megfelel a magasabb szintű jogszabályoknak. A továbbiakban a tervezési terület által érintett térségi területfelhasználási kategóriákra vonatkozóan készítjük el a megfeleltetést.

6.1.1 Az erdőgazdálkodási térségre vonatkozó szabályok

MaTrT 11. § a) *az erdőgazdálkodási térségben az erdőterület övezetet a térséget lefedő erdők övezetére vonatkozó szabályok szerint, valamint az erdőtelepítésre javasolt terület övezetére vonatkozó szabályok figyelembevételével kell, meglévő és tervezett erdő övezetként differenciáltan lehatárolni.*

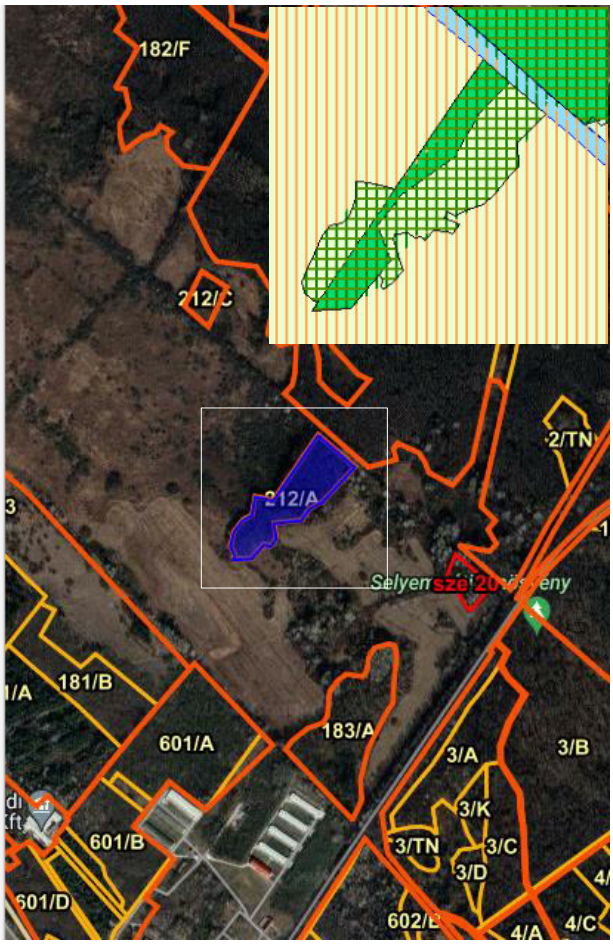
MaTrT 29. § *Az erdők övezetébe tartozó területeket az adott településnek a településrendezési tervében legalább 95%-ban erdőterület övezetbe kell sorolnia. Az e törvény hatálybalépését megelőzően kijelölt beépítésre szánt területek, valamint az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény 4. § (2) bekezdésében meghatározott területek, továbbá az Ország Szerkezeti Terve, a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve, valamint a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Szerkezeti Terve által kijelölt települési térség területein lévő erdők övezetének területét a számításnál figyelmen kívül kell hagyni.*

MaTrT 39. § *(1) Az e törvénnyel való összhang megteremtése érdekében történt felülvizsgálat alapján elfogadott településrendezési tervben a természetközeli területként és erdőterületként kijelölt övezetek nagysága a település közigazgatási területére vonatkozóan összességében nem csökkenhet.*

MvMR. szerinti erdőtelepítésre javasolt terület övezete Ócsa közigazgatási területét nem érinti.

A tervezett módosítás során 2,63153 ha nagyságú erdőterület kerül közlekedési övezetbe, amelyből 1,1507 ha erdőterület erdőgazdálkodási térséghez, azon belül pedig erdők övezetéhez tartozik. Ezt a területet a hatályos TSZT-ben rögzített tartalékból levonható a módosítás során, azonban a 39. § alapján a megszűnő erdőterületet mindenképpen pótolni kell a település közigazgatási területén, amelyet az erdőgazdálkodási térségben lévő, erdők övezetéhez tartozó kataszteri erdőrészlet területén, azon belül is a természetvédelmi területhez tartozó részeken tennénk meg, nem rontva ezzel a kialakult települési mérleget. Ez a módosítás 2,9078 ha nagyságú új erdőterületet jelent, így a TSZT-ben rögzített tartalék végül nem csökken, sőt 1,7571 hektárral (2,9078 ha - 1,1507 ha) növekszik, illetve az erdőterület is pótlásra kerül. Tehát a tervezett módosítás **megfelel a törvényi előírásnak**.

Name	Value
Illetékes megyei kormányhivatal	PVKH
Körzet	Csévharaszt-Felső-Tápió-vidéki körzet
Helység /kód/	Ócsa (5611)
Tag	212
Részletjel /kód/	A (10)
Erdőgazdálkodó kód	1004033
Terület	2,57 ha
Erdészeti táj	Duna-Tisza közi hátság
Tulajdonforma	Állami tulajdon
Elsődleges rendeltetés	Természetvédelmi
További rendeltetés 1	Natura 2000
További rendeltetés 2	
Értékbecsléshez fatermőképesség adat (Ftk)	7,9 m3/ha/év (erdőrészlet első fafajsorának ...
Értékbecsléshez fakészlet adat (V)	333 m3/ha (erdőrészlet fajlagos fakészlete)
Natura2000	Része a hálózatnak
Faállomány típus	Mézgás égeres
Természetességi állapot	Természetszerű erdő
Természetességi alapelvárás	Természetszerű erdő
Erdősítési kötelezettség alá vont terület	
Védettség	Fokozottan védett természeti terület
Klíma	Erdőssztyepp klíma
Hidrológia	Állandó vízhatású
Genetikai talajtípus főcsoport	Láptalaj
Termőhely meghatározás módja	Közvetett (növénytársulások alapján)
Tűzveszélyesség	Kismértékben veszélyeztetett terület
Következő tervezés éve	2028



Name	Value
Illetékes megyei kormányhivatal	PVKH
Körzet	Csévharaszt-Felső-Tápió-vidéki körzet
Helység /kód/	Ócsa (5611)
Tag	188
Részletjel /kód/	A (10)
Erdőgazdálkodó kód	1009999
Terület	1,06 ha
Erdészeti táj	Duna-Tisza közi hátság
Tulajdonforma	Magántulajdon
Elsődleges rendeltetés	Természetvédelmi
További rendeltetés 1	Natura 2000
További rendeltetés 2	
Értékbecsléshez fatermőképesség adat (Ftk)	10,2 m3/ha/év (erdőrészlet első fafajsorának ...
Értékbecsléshez fakészlet adat (V)	314 m3/ha (erdőrészlet fajlagos fakészlete)
Natura2000	Része a hálózatnak
Faállomány típus	Kőrises
Természetességi állapot	Származék erdő
Természetességi alapelvárás	Származék erdő
Erdősítési kötelezettség alá vont terület	
Védettség	Védett természeti terület
Klíma	Erdőssztyepp klíma
Hidrológia	Állandó vízhatású
Genetikai talajtípus főcsoport	Láptalaj
Termőhely meghatározás módja	Közvetett (növénytársulások alapján)
Tűzveszélyesség	Kismértékben veszélyeztetett terület
Következő tervezés éve	2028



Térségi területfelhasználási kategória	*Térségi területfelhasználási kategória területe (ha)*	*Jogszabály szerinti módosítási lehetőség*		*Hatályos állapot szerint elhasznált területek*	*További módosítások kapcsán felhasználható területek*
erdőgazdálkodási térség	*2501,76* *de a szabályt az erdők övezetére kell igazolni, melynek területe 2544,45 ha*	***Az MATrT 29. § szerint csökkentett méret: 2544,45-22,03= 2522,42 ha***		***MEGFELEL***	
		2522,42x0,05 = 126,121	***5%***	*28,66 ha*	***97,461 ha***
Mutatók alakulása a tervezett módosítás után:				***Tervezett állapot szerint elhasznált területek***	***További módosítások kapcsán felhasználható területek***
				MEGFELEL	
				26,90 ha	***99,218 ha***

6.1.2 A mezőgazdasági térségre vonatkozó szabályok

MaTrT 11. § b) *mezőgazdasági térség területének legalább 75%-át a mezőgazdasági terület övezetébe kell sorolni, a fennmaradó részen nagyvárosias lakóterület és vegyes terület építési övezet nem jelölhető ki.*

A tervezett módosítás során a mezőgazdasági térségben lévő és a hatályos TSZT-n mezőgazdasági területbe sorolt területekből 3,2655 ha megszűnik és közlekedési területbe kerül. A település a mezőgazdasági térségre vonatkozó területi tartalék tekintetében jól áll, így ez az érték levonható a 140,9575 ha tartalékterületből a módosítás kapcsán. A tervezett állapot szerint a további módosítások kapcsán felhasználható területek nagysága 137,692 ha lesz. Így a tervezett módosítás **megfelel a törvényi előírásnak**.

Térségi területfelhasználási kategória	*Térségi területfelhasználási kategória területe (ha)*	*Jogszabály szerinti módosítási lehetőség*		*Hatályos állapot szerint elhasznált területek*	*További módosítások kapcsán felhasználható területek*
mezőgazdasági térség	*3416,87*	*MATrT 11. § b) szerint*		*MEGFELEL*	
		854,2175 ha	*25%*	*713,26 ha*	*140,9575 ha*
Mutatók alakulása a tervezett módosítás után:				*Tervezett állapot szerint elhasznált területek*	*További módosítások kapcsán felhasználható területek*
				MEGFELEL	
				716,5255 ha	*137,692 ha*

6.1.3 A települési térségre vonatkozó szabályok

MaTrT 11. § d) *a települési térség területén bármely építési övezet, övezet kijelölhető.*

A tervezett állapot természetesen **megfelel a törvényi előírásnak**. Új beépítésre szánt terület kijelölése nem történik a tervezett módosítás során, így a települési térség növekményére és az új beépítésre szánt területek kijelölésére vonatkozó törvényi előírásoknak való megfelelés igazolása nem szükséges.

6.1.4 A sajátos területfelhasználású térségre vonatkozó szabályok

MaTrT 11. § *e) a sajátos területfelhasználású térség területét a terület tervezett felhasználásának megfelelően különleges - ideértve a beépítésre szánt vagy beépítésre nem szánt honvédelmi, katonai, nemzetbiztonsági célú területet -, közúti közlekedési, egyéb közlekedési, védelmi célú erdőterület, rekreációs célú erdőterület, egyéb erdőterület, kertes mezőgazdasági terület, általános mezőgazdasági terület, tájgazdálkodási mezőgazdasági terület, kereskedelmi szolgáltató gazdasági, ipari gazdasági, egyéb ipari gazdasági, általános gazdasági, intézményi vegyes területbe kell sorolni.*

A tervezett módosítás nem érinti a sajátos területfelhasználású térséget, csupán egy kis részen benyúlik a tervezési területre. Ezért a terv továbbra is **megfelel a törvényi előírásnak**.

6.1.5 A kertes mezőgazdasági térségre vonatkozó szabályok

MaTrT. 40. § *(4) A kertes mezőgazdasági térség területét - az (1) és (2) bekezdés szerinti beépítésre szánt terület növekményének kivételével - a településrendezési tervben beépítésre nem szánt övezetbe kell sorolni.*

A tervezett módosítások szerint a kertes mezőgazdasági térség területe továbbra is beépítésre nem szánt övezetekbe lesz sorolva, ezért a terv továbbra is **megfelel a törvényi előírásnak**.

6.2 Országos és megyei övezeti előírások

Ócsa közigazgatási területén belüli a tervezési területet érintő, az Országos Területrendezési Tervben alkalmazott országos és kiemelt térségi övezetek:

- **ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete**
- **ökológiai hálózat pufferterületének övezete**
- **erdők övezete**
- **honvédelmi és katonai célú terület övezete által érintett települések**
- **tájképvédelmi terület övezete**
- **vízminőségvédelmi terület övezete**

A tervezési területet a törvény egyéb övezetei nem érintik.

6.2.1 Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának és az ökológiai hálózat pufferterületének övezetére vonatkozó szabályok

> ***MaTrT 26. §*** *„(1) Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében csak olyan vármegyei területfelhasználási kategória és vármegyei övezet, valamint a településrendezési eszközökben olyan övezet és építési övezet jelölhető ki, amely az ökológiai hálózat magterülete és az* ***ökológiai hálózat ökológiai folyosója természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem károsítja****. […]*
>
> *(4) Az ökológiai hálózat* ***ökológiai folyosójának övezetében a közlekedési*** *és energetikai infrastruktúra-****hálózatok elemeinek nyomvonala****, az ökológiai folyosó és az érintkező magterület* ***természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon****, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával jelölhetők ki és helyezhetők el. […]"*
>
> ***MaTrT 27. §*** *„(1) Az ökológiai hálózat pufferterületének övezetében csak olyan vármegyei területfelhasználási kategória és vármegyei övezet, valamint a településrendezési tervben olyan övezet és építési övezet jelölhető ki, amely az ökológiai hálózat magterülete, ökológiai folyosója és pufferterülete övezetek természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem károsítja."*

A tervezési terület déli részére az országos ökológiai hálózat ökofolyosójának és pufferterületének lehatárolása kis mértékben nyúlik be. A generáltervező RING Mérnöki Iroda Kft. az engedélyezési tervdokumentációhoz minden környezeti és természeti elemre kiterjedő környezeti vizsgálatot készített, mely alapján a vasútfejlesztés, és ennek kapcsán az tervezett módosítás **megfelel** a fenti törvényi előírásnak is.

6.2.2 Az erdők övezetére vonatkozó szabályok

> ***MaTrT 29. §*** *„(1) Az erdők övezetébe tartozó területeket az adott településnek a településrendezési tervében* ***legalább 95%-ban erdőterület övezetbe kell sorolnia****. Az e törvény hatálybalépését megelőzően kijelölt beépítésre szánt területek, valamint az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény 4. § (2) bekezdésében meghatározott területek, továbbá az Ország Szerkezeti Terve, a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve, valamint a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Szerkezeti Terve által kijelölt települési térség területein lévő erdők övezetének területét a számításnál figyelmen kívül kell hagyni."*

Az erdők övezetére vonatkozó szabályok és a szabályoknak való megfelelés már a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Tervében alkalmazott kiemelt térségi területfelhasználási kategóriák kapcsán, az erdőgazdálkodási térséghez kapcsolódóan bemutatásra került. A tervezett állapot **megfelel a törvényi előírásnak**.

6.2.3 Az ásványi nyersanyagvagyon övezetére vonatkozó szabályok

> ***MvMR. 8. §*** *„(1) Az ásványi nyersanyagvagyon övezetét a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.*
>
> *(2) Az (1) bekezdés szerinti területen, a településrendezési eszközökben csak olyan területfelhasználási egység, építési övezet vagy övezet jelölhető ki, amely az ásványi nyersanyagvagyon távlati kitermelését nem lehetetleníti el."*

A kiemelt térségi övezet a település közigazgatási területét teljes egészében lefedi. Ócsa hatályos településrendezési eszközei tartalmazzák a bányaterületek lehatárolását, amelyek azonban a tervezési területet nem érintik. Így a terv továbbra is **megfelelne a törvényi előírásoknak**.

6.2.4 A földtani veszélyforrás területének övezetére vonatkozó szabályok

> ***MvMR. 11. §*** *„(1) A földtani veszélyforrás terület övezetében a földtani veszélyforrással érintett terület kiterjedését a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.*
>
> *(2) Az (1) bekezdés szerinti területen új beépítésre szánt terület csak akkor jelölhető ki, ha ahhoz a bányafelügyelet a településrendezési eszközök egyeztetési eljárása során adott véleményében hozzájárul.*
>
> *(3) A beépítés feltételeit a bányafelügyeleti hatáskörben eljáró illetékes fővárosi és vármegyei kormányhivatal hozzájárulásával kell meghatározni."*

Ócsa hatályos Szabályozási Tervében le vannak határolva tényleges kiterjedésüknek megfelelően a földtani veszélyforrással érintett területek („*geotechnikai jelentés készítendő*"), amelyek a tervezési területen kívül találhatóak. A tervezett módosítás keretében nem történik új beépítésre szánt terület kijelölése, illetve a tervezett beruházás előzetes engedélyezési terveiben sem szerepel földtani veszélyforrással való érintettség. A tervezett módosítás ezek alapján a fenti előírásnak **megfelel**.

6.2.5 A PMTrT-ben egyedileg meghatározott övezetek

A települést érintő a Pest Megye Területrendezési Tervében alkalmazott egyedileg meghatározott megyei övezetek:

- logisztikai fejlesztések támogatott célterületének övezete
- turisztikai fejlesztések támogatott célterületének övezete
- klímaváltozásnak fokozottan kitett területek övezete

A város közigazgatási területét a rendelet egyéb övezetei nem érintik.

Logisztikai fejlesztések támogatott célterületének övezete

> ***PMTrT 9. §*** *„A logisztikai fejlesztések támogatott célterületének övezete által érintett települések településrendezési eszközei készítése során – azokon a logisztikai fejlesztésre kijelölt kereskedelmi, szolgáltató gazdasági besorolású területeken, amelyeket a települési önkormányzat döntésével kiemelt logisztikai fejlesztési területté minősít – az építési telek megengedett legnagyobb beépítettsége 10 %-al lehet magasabb, a legkisebb zöldfelületi arány pedig 5 %-al alacsonyabb, mint az OTÉK 2. számú mellékletében meghatározott, a kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület sajátos használat szerinti területéhez rendelt érték."*

A város közigazgatási területén, a hatályos helyi építési szabályzat alapján nincs és a módosítás után sem lesz olyan Gksz jelű építési övezet, melyben az építési telek kialakítható legnagyobb beépítettsége terepszint felett/alatt meghaladná az OTÉK-ban rögzített 60%-ot, így a település tervei **megfelelnek az előírásnak**.

Turisztikai fejlesztések támogatott célterületének övezete

> ***PMTrT 10. §*** *„A turisztikai fejlesztések támogatott célterületének övezetével érintett települések településfejlesztési koncepciója, integrált településfejlesztési stratégiája és településrendezési eszközei készítése, felülvizsgálata, valamint módosítása során a turisztikai fejlesztések (a párhuzamos fejlesztések elkerülése érdekében) a térségi szempontok figyelembevételével, a koordinált tervezés keretében, valamint a folytonosságot biztosító nyomvonalak megteremtésével valósítható meg."*

A tervezett módosítás turisztikai fejlesztések támogatott célterületet nem érint, a terv a fenti **előírásoknak megfelel.**

Klímaváltozásnak fokozottan kitett területek övezete

> ***PMTrT 12. §*** *„Az övezettel érintett települések településfejlesztési koncepciója, integrált településfejlesztési stratégiája és településrendezési eszközei készítése, felülvizsgálata, módosítása során*
>
> *a) a vizek helyben tartására és helyben történő felhasználására,*
> *b) a település zöldfelületeinek bővítésére,*
> *c) a település zöldfelületein és a beépítésre szánt területeken a lombkoronaarány, egyben az árnyékolt felületek növelésére szolgáló előírásokat is meg kell fogalmazni.*
>
> *(3) A településrendezési eszközökben a mezővédő erdősávokkal körülvett mezőgazdasági művelés alatt álló legnagyobb táblaméreteket meg kell határozni a) a klímakiegyenlítési, b) a mechanikai védelmi, és c) a benapozottsági szempontok együttes mérlegelése alapján.*
>
> *(4) Az övezettel érintett települések településfejlesztési koncepciója, integrált településfejlesztési stratégiája és településrendezési eszközei készítése, felülvizsgálata, módosítása során az övezet szántóterületein mezővédő erdősávok telepítését kell előírni valamennyi, a (3) bekezdés szerint meghatározott táblaméretet elérő, vagy meghaladó területre."*

Ócsa településfejlesztési koncepciója, integrált településfejlesztési stratégiája és településrendezési eszközei készítése, felülvizsgálata, módosítása során az Önkormányzat minden esetben figyelembe veszi a szabályt, tehát az **megfelel az előírásnak**.

7 A TERVEZETT FEJLESZTÉSSEL ÖSSZEFÜGGÉSBEN VÁRHATÓ KÖZMŰ- ÉS HUMÁNINFRASTRUKTUÁLIS FEJLESZTÉSI IGÉNYEK

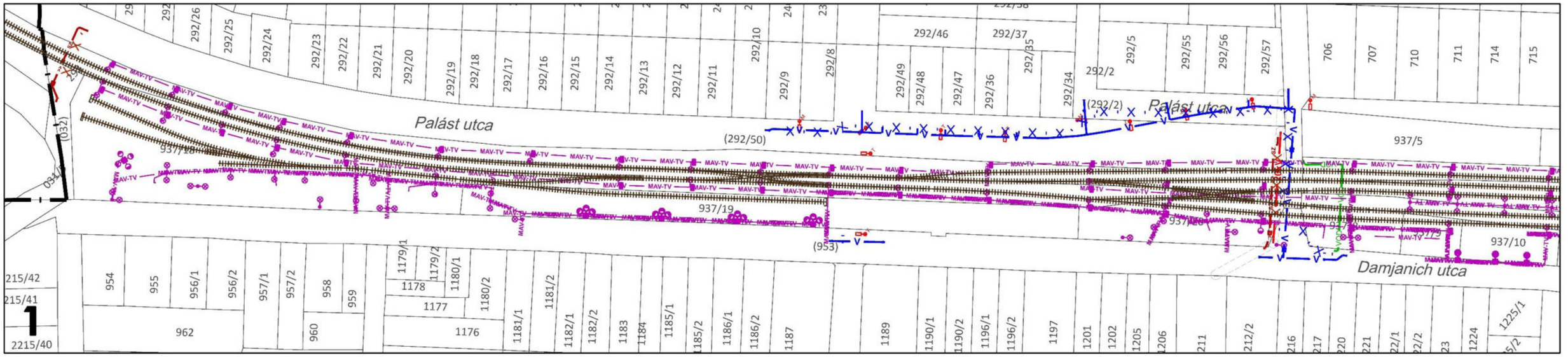
7.1 Humáninfrastrukturális fejlesztési igények

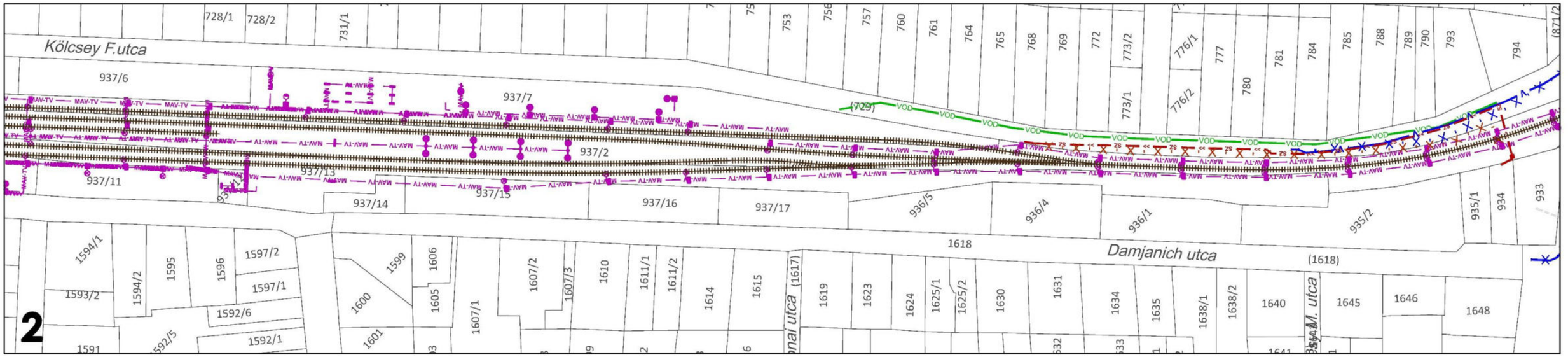
A vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének átfogó célja, hogy a közlekedés javítsa a települések versenyképességét, valamint hozzájáruljon a fenntartható, élhető, vonzó és egészséges városi környezet kialakításához. Ennek következményeként nőhet a város népességmegtartó és/vagy népességnövelő ereje, amely a humáninfrastrukturális fejlesztések igényét vetheti fel távlatban. A projekt jelen fázisában azonban ennek elemzése nem releváns, csupán a beruházás építésjogi megalapozása történik majd a tervezett módosítás során.

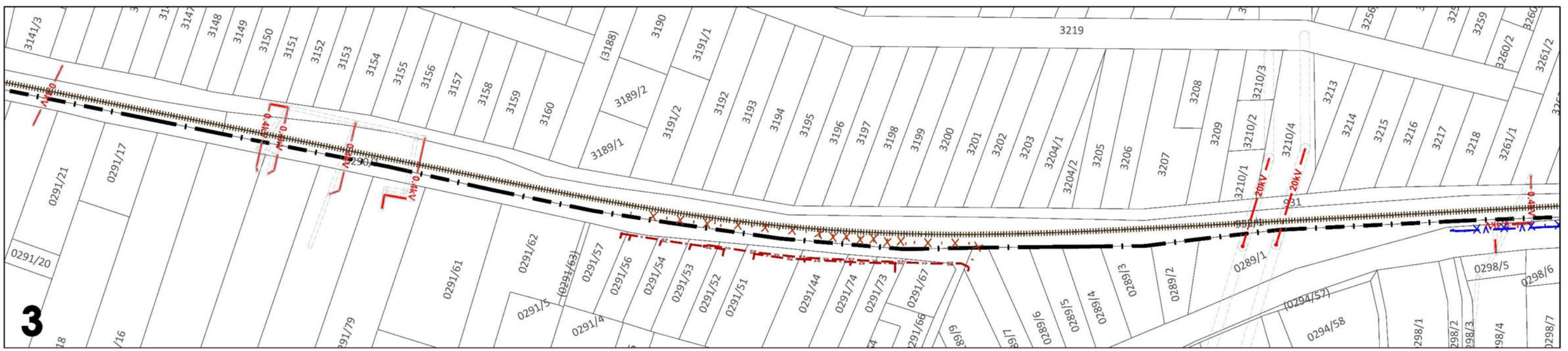
7.2 Közműfejlesztési igények

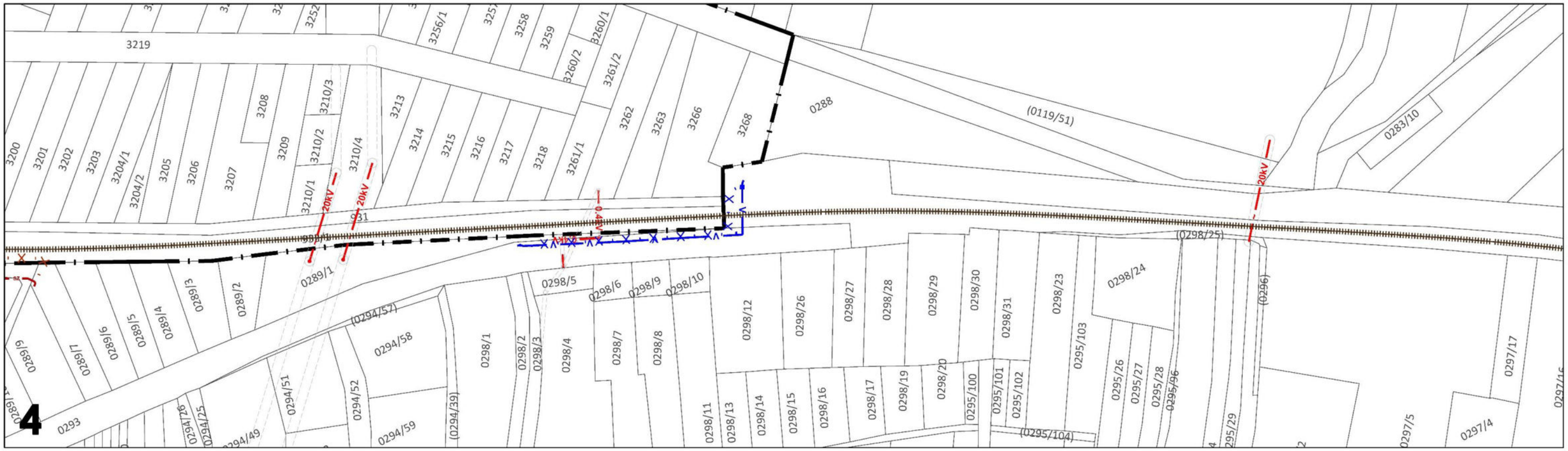
A tervezett beruházás keretében a vasútvonal villamosítása is megtörténik, amelynek keretében a villamosvezetékek és tartóoszlopok telepítése tervezett. A RING Mérnöki Iroda Kft. által szolgáltatott adatok alapján a vasútvonal belterületi szakaszán, az utasperonok mentén a teljes közvilágítás hálózatának kiépítése tervezett földkábellel, illetve lámpaoszlopokkal. A terv tartalmazza az új üzemi épületek közműellátását biztosító elemek kiépítését is, úgymint az ivóvíz-, szennyvízcsatorna, elektromos vezeték stb. A Székesi utca vonalában lévő javasolt áramellátóhoz elektromos 20 kV-os KÖF szabadvezeték kiépítése tervezett. A terv tartalmazza a Palást utca új nyomvonala, illetve a Kölcsey Ferenc utca és az Üllői utca csatlakozása mentén a vízvezetékcsatorna kiépítését, illetve a meglévő csatorna elbontását. Az egyes szakaszokon a tervezett hírközlési kábel a vasútvonalat követi. Az engedélyezési tervekben a vasúti nyomvonal mentén, a belterület északi és déli részén, illetve az északi településhatár közelében tervezett szikkasztó medencék szerepelnek (lásd. Környezetalakítási Terv).

Az alábbiakban a generáltervező által szolgáltatott digitális rajzi elemek felhasználásával készült, tervezett és bontandó közműelemeket tartalmazó helyszínrajz kerül bemutatásra, öt részre osztva a tervezési szakaszt. A részletes közmű genplan a tervezett beruházás kivitelezési tervi szakaszában fog elkészülni, de a fejlesztés előreláthatólag megvalósítható a meglévő közműhálózatokról.

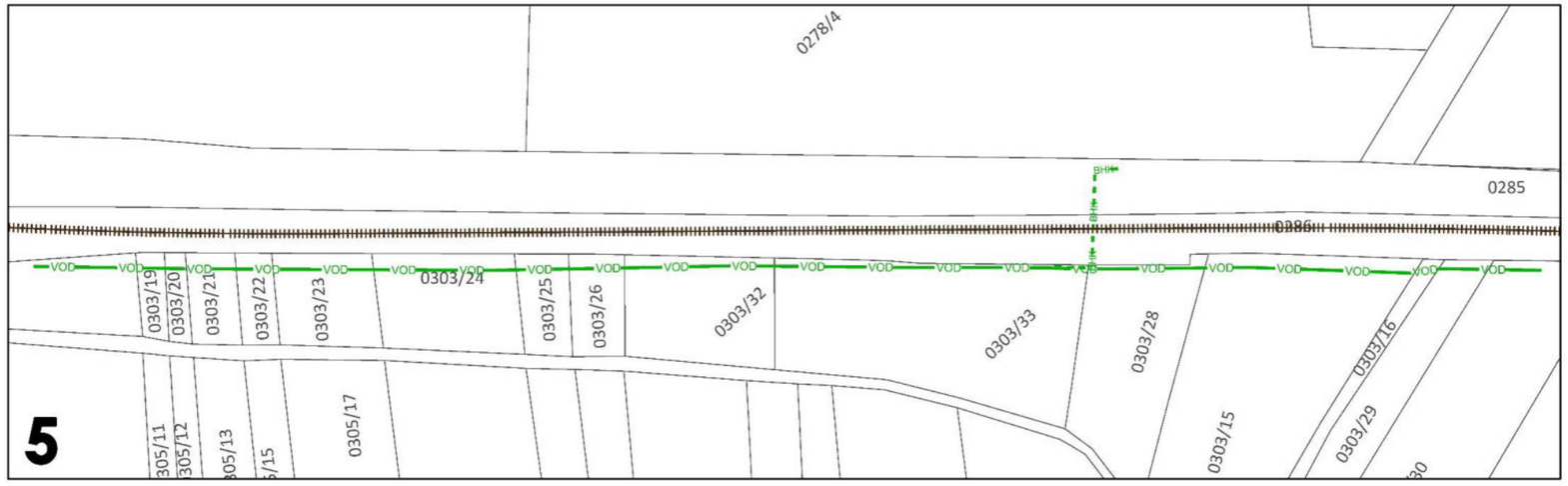

Palást utca
Palást utca
Damjanich utca
(292/50)
(292/2)
(953)
(032)
292/46
292/37
292/2
292/5
292/55
292/56
292/57
706
707
710
711
714
715
937/5
937/10
937/18
937/19
937/20
292/49
292/48
292/47
292/36
292/35
292/34
292/26
292/25
292/24
292/23
292/22
292/21
292/20
292/19
292/18
292/17
292/16
292/15
292/14
292/13
292/12
292/11
292/10
292/9
292/8
215/42
215/41
2215/40
954
955
956/1
956/2
957/1
957/2
958
959
960
962
1178
1177
1176
1179/1
1179/2
1180/1
1180/2
1181/1
1181/2
1182/1
1182/2
1183
1184
1185/1
1185/2
1186/1
1186/2
1187
1189
1190/1
1190/2
1196/1
1196/2
1197
1201
1202
1205
1206
211
212/2
216
217
220
221
22/1
22/2
23
1224
1225/1
1
MAV-TV
VOD


Kölcsey F.utca
Damjanich utca
(729)
(1618)
(1617)
937/6
937/7
937/2
937/11
937/13
937/14
937/15
937/16
937/17
728/1
728/2
731/1
753
756
757
760
761
764
765
768
769
772
773/2
773/1
776/1
776/2
777
780
781
784
785
788
789
790
793
794
936/5
936/4
936/1
935/2
935/1
934
933
1618
1594/1
1593/2
1594/2
1595
1596
1597/2
1597/1
1592/6
1592/1
1591
1599
1606
1600
1605
1601
1607/1
1607/2
1607/3
1610
1611/1
1611/2
1614
1615
1619
1623
1624
1625/1
1625/2
1630
1631
1634
1635
1638/1
1638/2
1640
1645
1646
1648
M. utca
2
MAV-TV
VOD


3219
3141/3
3147
3148
3149
3150
3151
3152
3153
3154
3155
3156
3157
3158
3159
3160
(3188)
3190
3191/1
3189/2
3191/2
3192
3193
3194
3195
3196
3197
3198
3199
3200
3201
3202
3203
3204/1
3204/2
3205
3206
3207
3208
3209
3210/3
3210/2
3210/1
3210/4
3213
3214
3215
3216
3217
3218
3261/1
3261/2
3260/2
3259
3256
3189/1
0291/21
0291/17
0291/20
0291/61
0291/62
0291/5
(0291/63)
0291/57
0291/4
0291/56
0291/54
0291/53
0291/52
0291/51
0291/44
0291/74
0291/73
0291/67
0291/66
0289/1
0289/2
0289/3
0294/57
0294/58
0298/5
0298/6
0298/1
0298/2
0298/3
0298/4
0298/7
931
20kV
0,4kV
3
MAV-TV
VOD







Jelmagyarázat

Tervezett	Bontandó	
V	X X	Vízvezeték
>> SZ	X X	Szennyvízcsatorna
		Csapadékcsatorna
0,4 kV		Elektromos vezeték
BHH VOD		Távközlési kábel
MASTV		Térvilágítás földkábel

Vágánytengely

Belterületi határ

Telepítési tanulmányterv -
KÖZMŰFEJLESZTÉSI JAVASLAT

a 142. sz. vasútvonal elővárosi célú fejlesztéséhez kapcsolódó beruházás vonatkozásában

m1:1000

8 KÖRNYEZETI HATÁSOK ÖSSZEFOGLALÁSA

A *314/2005. (XII.25) Korm. rendelet 1. § (5) pontja* alapján a környezethasználó kérelmezte, hogy a tervezett beruházás környezetvédelmi engedélyeztetése során a környezetvédelmi hatóság – előzetes vizsgálati eljárás nélkül – környezeti hatásvizsgálati eljárást folytasson le. A környezeti hatástanulmány célja, a tervezett beruházás környezeti hatásainak becslése és vizsgálata, a káros hatások lehetőség szerinti minimumra csökkentésére irányuló intézkedések megfogalmazása, valamint a tevékenységet környezetvédelmi szempontból esetlegesen kizáró okok felderítése. A dokumentációt a VIBROCOMP Kft. készítette, amelynek - a beruházás teljes szakaszára készült - összefoglaló értékelése kerül bemutatásra az alábbiakban.

„Talaj és felszín alatti víz védelme szempontjából a kivitelezési időszak negatív hatásait a beruházás területfoglalása, a földmunkák nagyságrendje, a fokozottan, illetve kiemelten érzékeny területek és vízbázisok érintettsége jelentik.

A létesítmény által véglegesen elfoglalt terület jellemzően a MÁV üzemterületét érinti, azonban kis mértékben új területeket is igénybe vesznek (erdő, szántó, rét, legelő). Ezen felül a bontás és építés alatt szükségessé váló egyéb munkaterületek (pl. anyagrakodás, deponálás, szerelési terek) átmenetileg roncsolt felszín kialakulásával járnak.

A vizsgált vasútvonal nyomvonala keresztezi a Dabas Városi Vízmű B-85 jelű kút hidrogeológiai „B" védőterületét 363+93 hmsz és a 372+56 hmsz között. A felsővezetéket érintő beavatkozások Dabas területén a 363+93 hmsz és a 372+56 hmsz között érintik a Dabas Városi Vízmű B-85 jelű kút hidrogeológiai „ B" védőterületét felszín alatti ivóvízkivétel védőterületét.

Az útátjáró felújítások és a tervezett parkolóépítések közül vízbázis védőterületet érint a Dabas vasútállomás P+R parkolójának bővítése. Ezeken a szakaszokon különösen nagy figyelmet kell fordítani a szennyezések megelőzésére.

A tervezett beruházás megvalósítása és üzemelése során földvédelmi szempontból üzemszerűen olajszennyezéssel nem kell számolni, előfordulása havária eseménynek számít.

A felsővezeték működése során vízhasználat nincs. A kész és működő felsővezeték felszíni és felszín alatti vizekkel nincs közvetlen kapcsolatban, a terület vízgazdálkodására sem mennyiségi, sem minőségi tekintetben nincs hatással.

A beruházáshoz kapcsolódó útátjárók üzemelése során a szennyezés nagysága elsősorban a haváriák, tehergépkocsik balesetével kapcsolatban lehet számottevő. Üzemelésük során nem várható olyan szennyező hatás, mely a beszivárgó vizekkel a felszín alatti ezeken keresztül pedig a felszíni vizek mennyiségi, illetve minőségi változását okozná.

A parkolók normál üzemelése a felszín alatti vizekre nézve sem közvetlen, sem közvetett módon nem gyakorol negatív hatást.

A környezetvédelmi előírások betartásával földvédelmi, felszín alatti vízvédelmi szempontból kedvezőtlen hatással nem kell számolni. Mindezeket figyelembe véve földvédelmi szempontból a tervezett beruházás megvalósítható.

Felszíni vizek szempontjából megállapítható, hogy az Országos Vízgyűjtő-gazdálkodási Terv alapján a vizsgált terület a Duna-völgyi főcsatorna és az Alsó-Tisza jobb part alegységek részét képezi.

A vizsgált vasútvonal a Közép-Duna völgyi Vízügyi Igazgatóság (KDVVIZIG), az Alsó-Duna völgyi Vízügyi Igazgatóság (ADUVIZIG) és az Alsó-Tisza vidéki Vízügyi Igazgatóság (ATIVIZIG) adatszolgáltatása szerint az alábbi vízfolyásokat érinti: Gyáli patak VI. ág, Gyáli patak VII. ág, Gyáli 14. csatorna, XX/d csatorna, XX/e csatorna, Gyáli 1. főcsatorna, a Duna-völgyi-főcsatorna.

A vizsgált vasúti nyomvonal a 30 éves (3,3%), a 100 éves (1%) és az 1000 éves (0,01%) valószínűségű potenciális elöntési térképek sem veszélyeztetett árvízzel.

A pálya melletti meglévő megmaradó, vagy tervezett árkok a jelenlegi állapothoz hasonlóan tározó, párologtató és szikkasztó funkciót fognak ellátni. A megállóhelyeknél a két vágány közé helyezett szivárgóval víztelenítik a vasúti pályát. Az útátjárók víztelenítése felépítményi szivárgókkal történik.

Az üzemelés alatt elsősorban közvetett módon érheti szennyezés a felszíni vízfolyásokat. Ez a felszín alatti vizek közvetítésével juthat el a vízfolyásokba.

A vasút üzemelése során a lefolyó csapadékvízzel, a védőrétegeken át (zúzottkő, SZK1) feltehetően csekély mennyiségű szennyező anyag jut a vízelvezető árkokba, amelyek visszatartó hatása megakadályozza a szennyező anyagok földtani közegekbe, illetve felszíni vizekbe kerülését.

A beruházáshoz kapcsolódó útátjárók üzemelése során nem várható olyan szennyező hatás, mely a beszivárgó vizekkel a felszín alatti, ezeken keresztül pedig a felszíni vizek mennyiségi, illetve minőségi változását okozná. A forgalom hatására diffúz jelleggel kicsapódó légszennyező anyagok koncentrációja felhígul és ezért az út melletti területeken nem fejtenek ki jelentős hatást.

A P+R parkolók normál üzemelése a felszíni vizekre nézve sem közvetlen, sem közvetett módon nem gyakorol negatív hatást.

Közvetlen szennyezés havária esetekben érheti a vízfolyásokat, melyet elsősorban kárelhárítás keretében lehet lokalizálni és megszüntetni. Jó műszaki színvonalú pálya kialakítása következtében ezen események csökkenése várható.

Mindezek alapján a tervezett beruházás vízvédelmi szempontból az előírt környezetvédelmi javaslatok betartása mellett megvalósítható.

Levegőtisztaság-védelem szempontjából az alábbi megállapítások Pest és Bács-Kiskun megyére egyaránt vonatkoznak.

A terület levegőminősége jó, éves egészségügyi határérték túllépés egyik vizsgált komponens esetében sem történt a tervezési területhez legközelebbi, Budapesten a Gilice téren és Kecskeméten működő automata mérőállomások elmúlt 5 éves adatai alapján.

A jelenlegi vasúti forgalom immissziós értékei alapján megállapítható, hogy az összes vizsgált komponensre teljesül az órás (CO és NO2) és 24 órás (PM10) egészségügyi határérték a legközelebbi védendő épületek távolságában mindkét megyét illetően.

Építés alatti időszakban átlagos meteorológiai körülmények között intézkedés nélkül a durva földmunkák idején a vasút átépítése, valamint a P+R parkolók és a különszintű útátjárók építése során a legközelebbi védendő épületek távolságban a szálló por (PM10) várhatóan meghaladja a 24 órás szálló por (PM10) egészségügyi határértéket.

A Javasolt védelmi intézkedések részben bemutatott, építés idejére vonatkozó levegővédelmi előírások betartásával a kedvezőtlen hatások jelentős mértékben csökkenthetők. A védendő épületek közelsége miatt a védelmi intézkedések fokozott betartása indokolt.

A fejlesztés tárgyát képezi a vasútvonal villamosítása, melynek köszönhetően elhanyagolható mértékű dízelvontatás (csúcsórában maximum 1 elhaladás) várható a vasútvonalon, így távlati állapotban annak levegőterhelő hatása nem kimutatható mértékű, így levegővédelmi szempontból a fejlesztés kedvezőnek tekinthető.

Az összes tervezett parkolóból származó károsanyag-kibocsátás kismértékű levegőterhelést jelent a legközelebbi lakóépületek távolságában, az órás (CO és NO2), valamint 24 órás (PM10) egészségügyi határértékek minden vizsgált komponens esetében nagy biztonsággal teljesülnek.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból a tervezett beruházás következtében konfliktus nem várható sem Pest, sem Bács-Kiskun megyét illetően.

Élővilág-védelmi szempontból a tervezett beruházás egy országosan védett területet (Ócsai TK) és két Natura 2000 területet érint közvetlenül, melyre Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció készült.

A Natura 2000 területek többségében Ökológiai Hálózat magterület besorolásúak, ezenkívül ökológiai folyosó és védőzóna besorolású élőhelyek is több helyen előfordulnak.

Ex lege védett értékek nem találhatók a fejlesztéssel érintett terület közvetlen közelében.

A 2022 tavaszi, nyári bejárás során tapasztaltak, illetve korábbi irodalmi, illetve NPI adatok alapján tudjuk, hogy több védett állatfaj fordul elő a vizsgált területen, ezek azonban hazánkban vagy adott élőhelyükön gyakori, közönséges fajoknak számítanak. A fokozottan védett madarakra vonatkozó információkat külön kiemeltük a madarakat bemutató táblázat alatt, ezek nem állandó hatásviselői a projektnek, alkalmilag fordulnak elő a hatásterületen. Más állatcsoport esetében fokozottan védett fajokat nem észleltünk.

Botanikai szempontból a leginkább kritikus szakasznak a 441-452. szelvények közötti szakasz tekinthető, ahol a védett és fokozottan védett növényfajok közvetlenül a vasút töltése melletti homoki gyepben találhatók. Ezen kívül az Ócsai TK hatásterületen belüli élőhelyei képviselnek jelentős botanikai értékeket. Ezekre az élőhelyekre vonatkozóan javaslatokat fogalmaztunk meg a védett növények védelme érdekében.

Az élővilág közvetlen igénybevétele valósul meg az építés során, azonban már eddig is a vasúti közlekedés által igénybe vett nyomvonalakon, azok közvetlen környezetében (pl. útátjárók átépítése) valósul meg. Új élőhelyek igénybevétele minimális mértékben történik, Natura 2000 jelölő élőhelyek igénybevételével nem kell számolni, a jelenleg is használt nyomvonal kerül felújításra.

Az üzemelés során az élővilágra kifejtett hatás az érintett terület eddig is használt mivoltából adódóan nem lesz számottevően nagyobb az eddigiekhez képest, ugyanakkor fontos kiemelni, hogy a sok elemet tartalmazó védelmi intézkedéseket (javaslatokat) az élővilág megóvása érdekében szükséges mind betartani.

Összességében kijelenthető, hogy a javasolt előírások betartásával élővilág-védelmi szempontból elfogadható a tervezett beruházás.

Tájvédelmi szempontból a vizsgált nyomvonal mentén változatos tájhasznosítás jellemző, a mezőgazdasági, erdőgazdasági és települési tájhasznosítás egyaránt helyet kap. A vizsgált nyomvonal mentén több üzemtervezett erdőrészlet helyezkedik el.

Tájhasználati módokban bekövetkező változás alapvetően a területfoglalással érintett területeken jelentkezhet: a korábbi művelési ágak megszűnésével és a helyükön közlekedési terület kialakulásával jár. A tervezett tevékenységek közül új terület igénybevételével jár egyes szakaszokon a vasúti pálya átépítése, a P+R parkolók megépítése, valamint az új felsővezetéki oszlopok beépítése. A beruházás közlekedési terület igénybevétele mellett új terület igénybevétellel is jár. A tervezett beruházás megvalósítása esetén várhatóan kismértékben csökken az érintett térség biológiai aktivitás értéke.

A kivitelezési munkák, valamint a megépült új létesítmények lakóterületek tekintetében várhatóan Budapesten, Gyálon, Felsőpakonyban, Ócsán, Inárcson, Dabason, Hernádon, Örkényen, Táborfalván Felsőlajoson, Lajosmizsén és Kecskeméten egyes lakóterületeiről lesznek láthatók.

A tervezett létesítmények megfelelő tájba illesztése esetén a beruházás tájvédelmi szempontból elfogadhatónak tekinthető.

Épített környezet szempontjából Budapest Főváros, Pest megye és a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve alapján a tervezett beruházás nem érinti a világörökség és világörökség várományos terület övezetét. Pest megye Területrendezési Terve alapján a tervezett nyomvonal által érintett települések közül Dabas a történeti települési terület övezetébe tartozik. A tervezett beruházás és 250 m-es környezetében 7 db védett építészeti érték (műemlék vagy helyi védettséggel ellátott épület) található. A tervezett nyomvonal nem érint közvetlenül műemléket, de 250 m-es környezetében 1 db műemlék és egy ex lege műemléki környezet található. A teljes vizsgálati terület Pest megyei szakaszán azonosított 26 régészeti lelőhely közül 7 lelőhely érintett a beruházás által, és további 9 lelőhely a tervezett beruházás 50 m-es környezetében található.

Bács-Kiskun megye Területrendezési Terve alapján Kecskemét a világörökség és világörökségvárományos terület övezetébe, valamint a történeti települési terület övezetébe tartozik. A tervezett nyomvonal és 250 m-es környezetében 7 db védett építészeti érték (műemlék vagy helyi védettséggel ellátott épület) található. A tervezett beruházás nem érint közvetlenül műemléket, de 250 m-es környezetében 2 db műemlék helyezkedik el. A teljes vizsgálati terület Bács-Kiskun megyei szakaszán azonosított 11 régészeti lelőhely közül 1 lelőhely érintett a beruházás által, és további 3 lelőhely a tervezett beruházás 50 m-es környezetében található.

Jelen beruházás esetében a geofizikai vizsgálatok, valamint a próbafeltárásra javasolt terület nagyságát a végleges műszaki adatok ismeretében lehet majd meghatározni.

A javasolt védelmi intézkedések végrehajtása mellett a tervezett létesítmény az épített örökség védelme szempontjából Pest és Bács-Kiskun megyében is elfogadhatónak tekinthető.

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból a tervezett zaj- és rezgésvédelmi intézkedésekkel (zajárnyékoló falak, passzív védelem, rugalmas sínágyazat, építés alatti intézkedések) teljesülnek a jogszabályban foglalt előírások, a tervezett beruházás zajvédelmi szempontból megfelel a vonatkozó követelményeknek.

Hulladékgazdálkodási szempontból a javasolt intézkedések betartásával, építés és üzemelés során keletkező hulladékok minimalizálásával, megfelelő gyűjtésével, elszállításával hulladékgazdálkodási szempontból nem emelhető kifogás.

Összeségében megállapítható, hogy a tervezett létesítmény megvalósulása esetén a fentiek megtartása mellett hulladékgazdálkodás szempontjából konfliktus Pest és Bács- Kiskun megye esetében sem várható.

Klímavédelmi szempontból 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."

9 A TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK HATÁSA AZ ÖRÖKSÉGI VAGY KÖRNYEZETI ÉRTÉKEKRE

A tervezett módosítás és a tervezési területen tervezett fejlesztés a fent bemutatott hatásokon túl nincs jelentősebb hatással a nyilvántartott örökségi és/vagy környezeti értékekre.