



SZIGETSZENTMIKLÓS VÁROS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSA AZ M0 AUTÓÚT – 5101 JELŰ ÚT HALÁSZTELKI/CSEPELI DÉLI CSOMÓPONTJA ÉS KÖRNYEZETÉRE VONATKOZÓAN



„M0 autóút és az 5101 j. összekötő út meglévő Halásztelki külön szintű csomópont déli oldalán az 5101 j. úti alcsomópont átépítése engedélyezési és kiviteli tervének elkészítése, környezetvédelmi és építési engedélyeinek megszerzése” projekthez

VÉLEMÉNYEZÉSI DOKUMENTÁCIÓ PARTNERSÉGI EGYEZTETÉSHEZ

2025. SZEPTEMBER

MEGRENDELŐ:



SZIGETSZENTMIKLÓS VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
2310 Szigetszentmiklós, Kossuth Lajos u. 2.

CÉL MEGVALÓSÍTÓJA:



ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM
1054 Budapest, Alkotmány utca 5.

KÖLTSÉGVISELŐ:



ÚT-TEST Kft.
1115 Budapest, Csóka utca 7-13.

TERVEZŐ:



Archi-Profil

Építész, Tervező Bt.
1191 Budapest, Lehel u. 23.

TELEPÜLÉSRENDEZÉS:



Csarkóné Kelemen Ágnes
terület- és településfejlesztési szakokleveles építésmérnök
vezető településtervező
TT/1 01-0760

KÖZLEKEDÉS:



Balázs Júlia
okl. infrastruktúra építómérnök, építómérnök
településtervezési közlekedési tervező
Tkö 01-16474, 01-68477

TARTALOM

1. ELŐZMÉNYEK	5
2. TERVEZÉSI FELADAT	6
3. HATÁLYOS DÖNTÉSEK ÉS TERVEK.....	9
3.1. Hatályos településfejlesztési döntés	9
3.2. Hatályban lévő településrendezési eszközök	11
4. A TERVEZETT MÓDOSÍTÁS ÖSSZEFOGLALÁSA	15
4.1. Meglévő állapot	15
4.1.1. A tervezési terület és környezetének bemutatása	15
4.1.2. Magasabb szintű területrendezési tervekkel való összefüggések.....	16
4.2. Tervezett módosítás.....	31
5. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK	38
5.1. Közlekedés - a létesítmény rövid bemutatása.....	38
5.2. Közműfejlesztés	41
6. A TERVEZETT VÁLTOZÁS VÁRHATÓ KÖRNYEZETI HATÁSAI ÉS KÖVETELMÉNYEI	42
6.1. Földtani közeg és talaj védelme	42
6.2. Felszín alatti víz védelme	43
6.3. Felszíni víz védelme	45
6.4. Levegőtisztaság-védelem	45
6.5. Élővilág-védelem	46
6.6. Élővilág-védelem: Növény-és állatvilág	46
6.7. Tájvédelem - A tervezett beruházás nem érinti a Natura 2000 hálózat területét.....	48
6.8. Épített környezet védelme	48
6.9. Zaj-és rezgésvédelem.....	49
6.10. Hulladékgazdálkodás.....	50

1. ELŐZMÉNYEK

CTP Management Hungary Kft. (röviden CTP Kft., Fejlesztő) és az ÚT-TESZT Mérnöki Szolgáltató Kft. (Út-Teszt Kft., Tervező) között 2022. április 8. napján megkötött tervezési szerződés (munkaszám: 973) értelmében az Út-Teszt Kft. készíti Szigetszentmiklóson az M0 autótút Halásztelki/Csepeli déli csomópontjában jelzős körforgalom és Leshegy utcai kapcsolat létesítése engedélyezési és kiviteli terveit.

A Fejlesztő cégcsoportjába tartozó céltársaság (CTPark Nineteen Kft.) Szigetszentmiklós belterületén közel 62 hektár területen logisztikai beruházást valósít meg több ütemben, amelynek következtében a CTP Csoport érdekelt a térség közlekedésfejlesztési beruházásainak tervszerű megvalósításában.

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) 2021. KIFEFF/129960/2021-ITM számú elrendelő levelében rendelkezett az „M0 balesetveszélyes csomópontjainak (alcsomópontjainak) fejlesztése” tárgyában. A fenti pontban írtakra tekintettel a Fejlesztő az ITM felé vállalta, hogy a társadalmi felelősségvállalás keretében saját költségén megtervezteti az M0 autótút déli oldalán az 5101 j. országos közúton megvalósítandó új lámpás körgeometriájú csomópontot és a kapcsolódó gyorsforgalmi le-és felhajtó ágakat.

Az ITM 2022. március 26. napján kelt KIFEFF/31098 számú levelében felkérte a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt-t (NIF), hogy az M0 autótút déli oldalán az 5101 j. országos közúton a Megrendelő által tervezett új körforgalmi alcsomópont tervezése során szakmai irányításával támogassa a megvalósuláshoz szükséges tervek elkészítését és a szükséges engedélyek megszerzését, egyúttal a tárgyi beruházások vonatkozásában az építetói feladatok ellátására a NIF Zrt-t jelölte ki. CTP Management Hungary Kft., valamint a NIF Nemzeti Infrastruktúra Zrt. (NIF Zrt.) között 2022. decemberben együttműködési megállapodás jött létre az M0 autótút és az 5101 j. összekötő út meglévő Halásztelki külön szintű csomópont déli oldalán az 5101 j. úti alcsomópont átépítéséhez szükséges tervezési feladatokra vonatkozóan. Az együttműködési megállapodás értelmében az új csomópont építetője a NIF Zrt., melynek jogutódja 2023. január 1. napján történt megszűnését követően az Építési és Közlekedési Minisztérium.

Jelen beruházás a 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. sz. melléklete szerint kiemelt jelentőségű beruházásnak minősül az 1.1.5. Az M0 gyorsforgalmi út, csepeli csomópont fejlesztése alapján.

Környezetvédelmi engedély: a Pest Vármegyei Kormányhivatal 2023. január 17-én PE/KTFO/150-5/2023 ügyiratszámom kiadta az M0 gyorsforgalmi út – 5101 j. összekötő út Halásztelki csomópont déli oldal csomópont fejlesztés tárgyú környezetvédelmi engedélyét.

A fejlesztéssel érintett terület környezetében több projekt (közlekedési és infrastruktúra) előkészítése, megvalósítása van jelenleg folyamatban:

- CEETRUS Hungary Kft. megbízásából: Szigetszentmiklós 5101 j. úti II. Rákóczi Ferenc út – M0 északi oldali csomóponti ágak jelzőlámpás csomópontjának körforgalommá történő átépítésének kiviteli tervei elkészültek (ÚT-TESZT Kft. Msz. 898). Megvalósítás 2023 -2025.
- Jelen tervdokumentáció az északi oldali jelzőlámpás körgeometriájú csomópont megvalósulásának figyelembevételével készült.
- EUROPROPERTY Zrt. megbízásából: Szigetszentmiklós külterület meglévő 5103 j. úton az M0 autótútra létesítendő új külön szintű csomópont terve kiviteli tervei elkészültek (ÚT-TESZT Kft. Msz. 905).
- Északi oldali fejlesztés 2021-ben megvalósult.
- Déli oldali fejlesztés távlati fejlesztés, mely megvalósulásának időpontja a jelenlegi tervezés fázisában nem ismert

2. TERVEZÉSI FELADAT

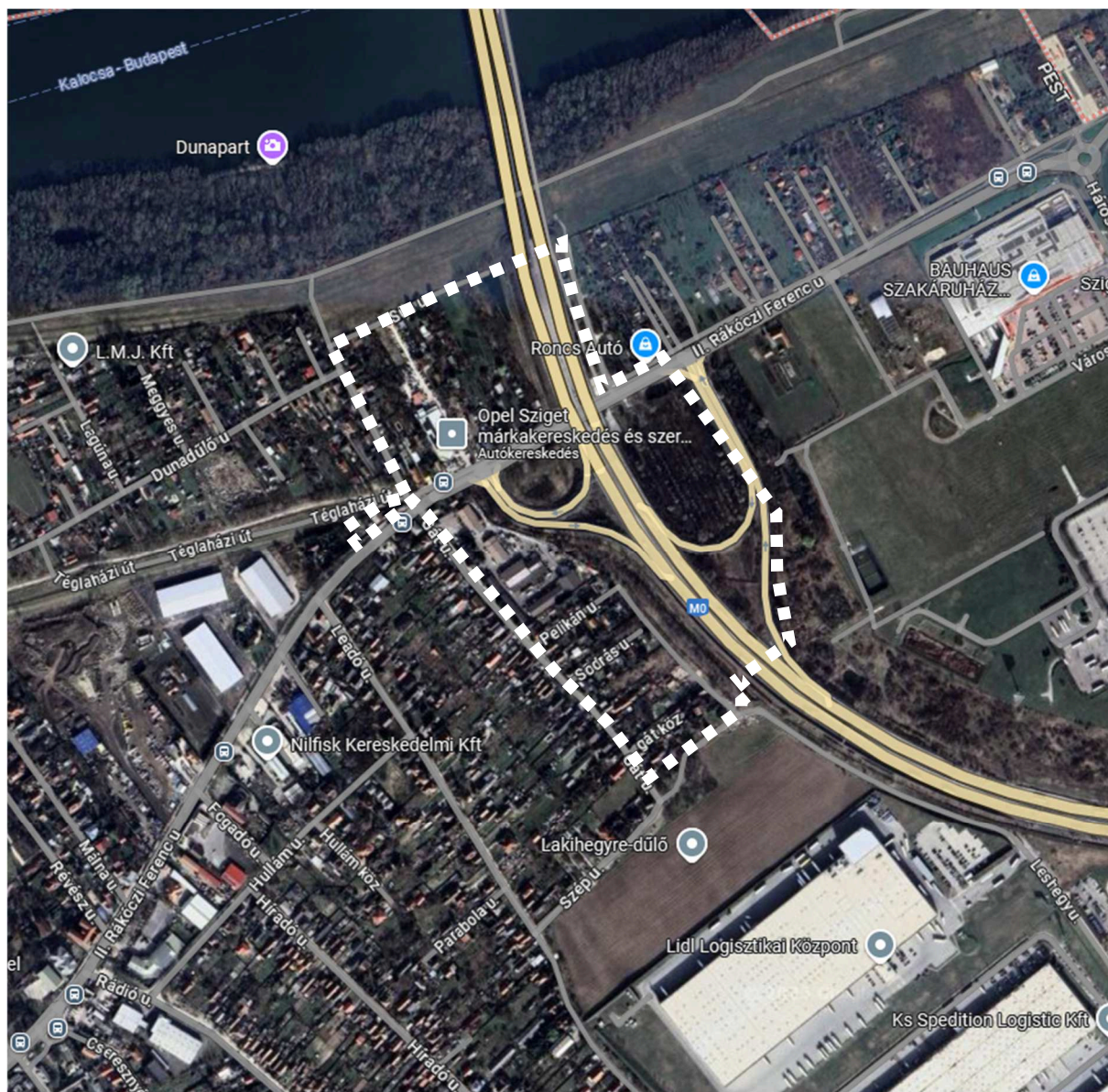
A terv tartalma:

A hatályos településszerkezeti terv, a hatályos helyi építési szabályzat, valamint a hatályos szabályozási terv módosítása a település részterületére az M0 autópályát – 5101 jelű út Halásztelki/Csepeli déli csomópontja és környezetére vonatkozóan

A tervezési terület:

A tervezési terület lehatárolása a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. Korm. rendelet 11. § (5) bekezdése alapján történt, miszerint a helyi építési szabályzat módosítását legalább teletkömbre kell készíteni.

Fentiek alapján a tervezési terület: Szigetszentmiklós, M0 autópályát – Szép utca – Gát utca – II. Rákóczi Ferenc út – Téglaházi utca – Skála utca – Sün utca által határolt terület



Légi felvétel a tervezési területről és környezetéről
<https://www.google.hu/maps/place/Szigetszentmikl%C3%B3s>



Ortofotó a tervezési területről és környezetéről

A terv típusa:

Az egyes beruházások megvalósításának gyorsítása és egyszerűsítése érdekében a településrendezési eszközök módosítása ügyintézési határidejének optimalizálása, rövidítése elengedhetetlen. A településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 68. § (1) bekezdés a) pont aa) alpontjában (a továbbiakban: Korm. rendelet) foglaltak értelmében, a magyar építészettről szóló 2023. évi C. törvény (a továbbiakban: Méptv.) 193. §-a szerinti építési beruházás megvalósítása miatt indokolt, hogy a településrendezési eszközök jelenleg tervezett módosítása egyszerűsített eljárás szerint történik.

Jelen beruházás az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. sz. melléklete szerint kiemelt jelentőségű beruházásnak minősül az 1.1.5. pont alapján:

1. melléklet a 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelethez⁷⁵

1. Országos közúti közlekedési projektek

1.1. Gyorsforgalmi utak

1.1.1. A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény 1. számú mellékletében felsorolt projektek.

1.1.2. Az M0 gyorsforgalmi út Déli szektor rekonstrukciója.

1.1.3. Az M0 gyorsforgalmi út Északi szektor, 11–10. számú főutak közötti szakasz megvalósítása.

1.1.4. Az M0 gyorsforgalmi út Nyugati szektor, 10. számú főút és M1 autópálya közötti szakasz előkészítése.

1.1.5. Az M0 gyorsforgalmi út, csepeli csomópont fejlesztése.

1.1.6. Az M0 gyorsforgalmi út 5103. jelű összekötő út meglévő külön szintű keresztezésénél új csomópont megvalósítása.

1.1.7. Az M1 autópálya Budapest és Tatabánya közötti szakasz 2×3 sávra bővítése.

A tervezési feladat:

A tervezett úthálózati fejlesztések megvalósítása érdekében Szigetszentmiklós Város jelenleg hatályos településrendezési eszközeinek módosítása a lehatárolt tervezési területre vonatkozóan.

A terv célja:

Szigetszentmiklós Város jelenleg hatályos településrendezési eszközeinek módosításával a tervezési területen a tervezett közlekedésfejlesztés megvalósítása és a megvalósításához szükséges feltételek biztosítása.

3. HATÁLYOS DÖNTÉSEK ÉS TERVEK

3.1. Hatályos településfejlesztési döntés

Szigetszentmiklós Város Képviselő-testülete 32/2024. (II. 29.) sz. Önkormányzati Határozatában döntött a z M0 autót – 5101. jelű összekötő út meglévő halásztelki külön szintű csomópont déli oldalán az 5101 j. úti alcsomópont átépítéséhez szükséges egyeztetési eljárásról:

K i v o n a t

Készült a Képviselő-testület 2024. február 29-i nyílt ülésének jegyzőkönyvéből.

Tárgy: Az M0 autót és az 5101 j. összekötő út meglévő Halásztelki külön szintű csomópont déli oldalán az 5101 j. úti alcsomópont átépítéséhez szükséges HÉSZ módosítás

A Képviselő-testület - **egyhangúlag 13 igen szavazattal** - az alábbi határozatot hozta:

32/2024. (II. 29.) sz. Önkormányzati Határozat

Szigetszentmiklós Város Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy

1. Az M0 autót és az 5101 j. összekötő út meglévő Halásztelki külön szintű csomópont déli oldalán az 5101 j. úti alcsomópont megvalósítására vonatkozóan a Településszerkezeti Tervének, Helyi Építési Szabályzatának és Szabályozási Tervének módosításával kapcsolatos településrendezési eljárást elindítja.
2. tekintettel arra, hogy az M0 autót és az 5101 j. összekötő út meglévő Halásztelki külön szintű csomópont déli oldalán az 5101 j. úti alcsomópont átépítés nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás, a vonatkozó településrendezési eljárást a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 68. § (1) bekezdés a) aa) pontja alapján egyszerűsített eljárási rendben folytatja le.
3. felkéri a polgármestert, hogy a településrendezési eszközök fenti módosítására vonatkozóan a szerződéseket kösse meg, és felhatalmazza a partnerségi eljárás lefolytatására.

Határidő: döntés előterjesztésére: 2024. augusztus 31.

Felelős: Nagy János

Határidő: egyéb

Végrehajtásért felelős: Településrendezési Osztály

Kivonatról értesül: Koralewsky Anikó

dr. Szilágyi Anita
jegyző

Nagy János s.k.
polgármester

A kivonat hiteles:

Szigetszentmiklós, 2024. február 29.
Pásztor Viktória
jegyzőkönyvvezető

KIVONAT

Készült: Szigetszentmiklós Város Önkormányzat Képviselő-testület 2025. június 5-i nyilvános ülésének jegyzőkönyvéből.

Tárgy: Az M0 autóút és az 5101 j. összekötő út meglévő Halásztelki külön szintű csomópont déli oldalán az 5101 j. úti alcsomópont átépítésére vonatkozó telepítési tanulmányterv elfogadása

A Képviselő-testület egyhangúlag – 13 igen szavazattal, 0 nem szavazat és 0 tartózkodás mellett – az alábbi határozatot hozta:

298/2025. (VI. 5.) sz. Önkormányzati határozat

Szigetszentmiklós Város Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy

1. az M0 autóút és az 5101 j. összekötő út meglévő Halásztelki külön szintű csomópont déli oldalán az 5101 j. úti alcsomópont megvalósítására vonatkozó ÚT-TESZT Mérnöki és Szolgáltató Kft. által készített 973 tervszámú Telepítési Tanulmánytervet elfogadja.
2. a Telepítési Tanulmánytervre vonatkozó Főépítési feljegyzést elfogadja.
3. felhatalmazza a polgármestert a partnerségi eljárás lefolytatására.

Felelős: Nagy János polgármester

Határidő: 2025. 07. 31.

**Végrehajtásért
felelős:**

dr. Szilágyi Anita
jegyző

Nagy János
polgármester

Kivonatról értesül:

A kivonat hiteles:

Szigetszentmiklós, 2025. június 19.

Pásztor Viktória
jegyzőkönyvvezető



- Szigetszentmiklós Város hatályos, 122/2023. (V. 11.) Önkormányzati Határozattal elfogadott Településszerkezeti Terve



- Szigetszentmiklós Város jelenleg hatályos Helyi Építési Szabályzata Szigetszentmiklós Város Önkormányzata Képviselő-testületének 1/2012.(II. 01.) önkormányzati rendelete Szigetszentmiklós Város Helyi Építési Szabályzatáról és Szabályozási Tervéről (egységes szerkezetben a 25/2012. (X. 04.), a 14/2013. (III. 28.), a 27/2013. (VII. 16.), a 34/2013. (X. 31.), a 14/2014. (VIII. 28.), a 18/2015. (V. 28.), a 29/2016. (XII. 09.), a 33/2017. (XII. 20.), a 19/2018. (VII. 12.), a 20/2018. (VIII. 09.), a 25/2018. (XI. 15.), a 8/2019. (IV. 25.), a 14/2019. (VII. 11.), a 21/2021. (X. 28.), a 25/2021. (XII. 09.) és a 14/2023. (V. 12.) önkormányzati rendelettel



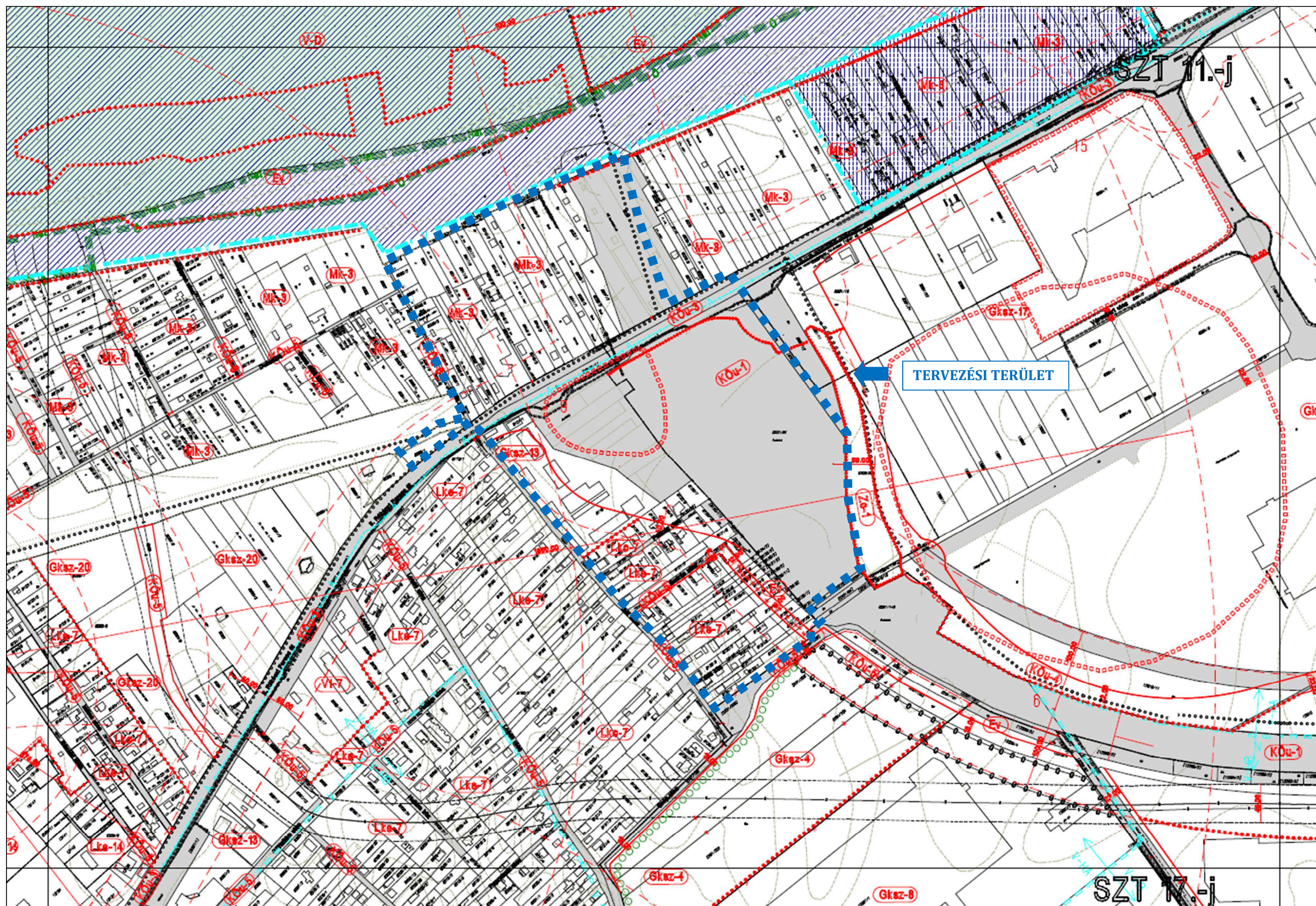
**SZIGETSZENTMIKLÓS VÁROS
ÖNKORMÁNYZATA
KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK
1/2012.(II.01.) ÖNKORMÁNYZATI RENDELETE
Szigetszentmiklós Város Helyi Építési Szabályzatáról
és Szabályozási Tervéről**

Egységes szerkezetben a 25/2012. (X.04.), a 14/2013. (III.28.), a 27/2013. (VII.16.), a 34/2013. (X.31.), a 14/2014. (VIII.28.) a 18/2015. (V.28.), a 29/2016. (XII.09.), a 33/2017. (XII.20.), a 19/2018. (VII.12.), a 20/2018. (VIII.09.), a 25/2018. (XI.15.), a 8/2019. (IV.25.), a 14/2019. (VII.11.), a 21/2021. (X.28.), a 25/2021. (XII.09.) önkormányzati rendelettel

A jelenlegi településrendezési eljárásban lehatárolt tervezési terület a HÉSZ 2. melléklet
SZT 11.-j szabályozási szelvényt érinti.



A város hatályos Szabályozási Terve SZT 11.-j szelvénye a tervezési terület jelölésével

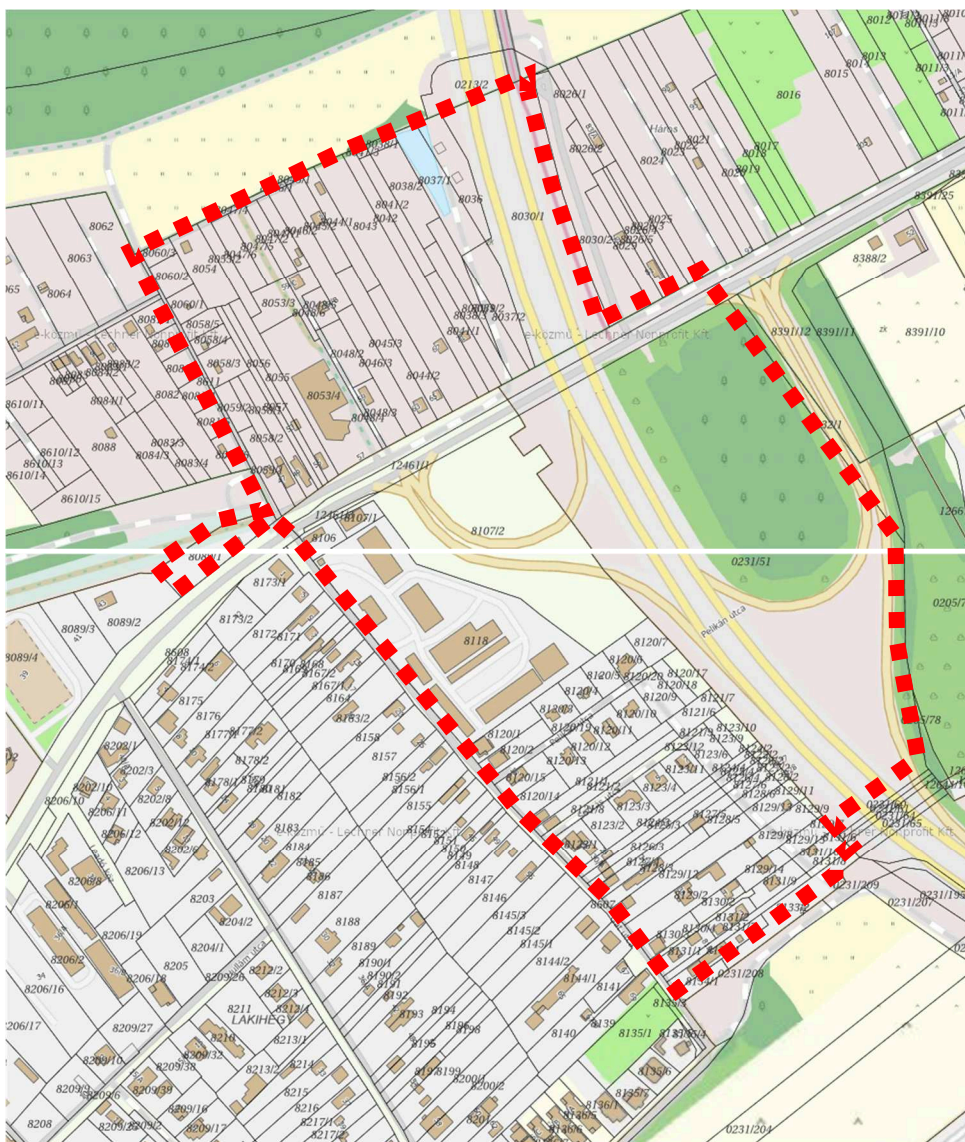


4. A TERVEZETT MÓDOSÍTÁS ÖSSZEFOGLALÁSA

4.1. Meglévő állapot

4.1.1. A tervezési terület és környezetének bemutatása

A vizsgálati terület az M0 autót – 5101 j. (II. Rákóczi Ferenc) úti külön szintű csomópont térsége, mely magába foglalja az M0 autót délnyugati oldalán lévő le-és felhajtó ágot, az M0 autót nyugati oldalán fekvő Duna part – 5101 j. út – Opel Sziget által közrezárt területet, valamint az M0 autót déli oldalán fekvő felhajtó ág – Leshegy utca közötti szakaszt.



A meglévő M0 autóút-5101 j. út dél-nyugati, jelenleg jelzőlámpás forgalomirányítású alcsomópontja a megnövekedett forgalmi igények, valamint a kapcsolódó fejlesztési beruházás tükrében átalakításra szorul. A térség fejlődése a közúthálózat növekvő terhelését jelenti. Az általános forgalomfejlődés mellett, a Leshegy utcai bekötés által generálódó teherforgalom indokolja a csomópont magasabb szolgáltatási szintre történő emelését.



A tervezett csomópont környezetében a II. Rákóczi Ferenc út jobb oldalán a zártkerti ingatlanok nagyrészt beépítettek, az ingatlanokon lakóházak, illetve kereskedelmi létesítmények kaptak helyet.



A II. Rákóczi Ferenc út bal oldalán a meglévő autópálya csomópont található. A jelzőlámpás csomópont és a Gát utca között a bal oldalon két lakóház található. Az egyik önkormányzati, a másik állami tulajdonban áll.

4.1.2. Magasabb szintű területrendezési tervekkel való összefüggések

Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. Törvény (továbbiakban: Matrt) állapítja meg az ország egész területére, és azon belül a kiemelt térségek területére vonatkozó területrendezési terveket.

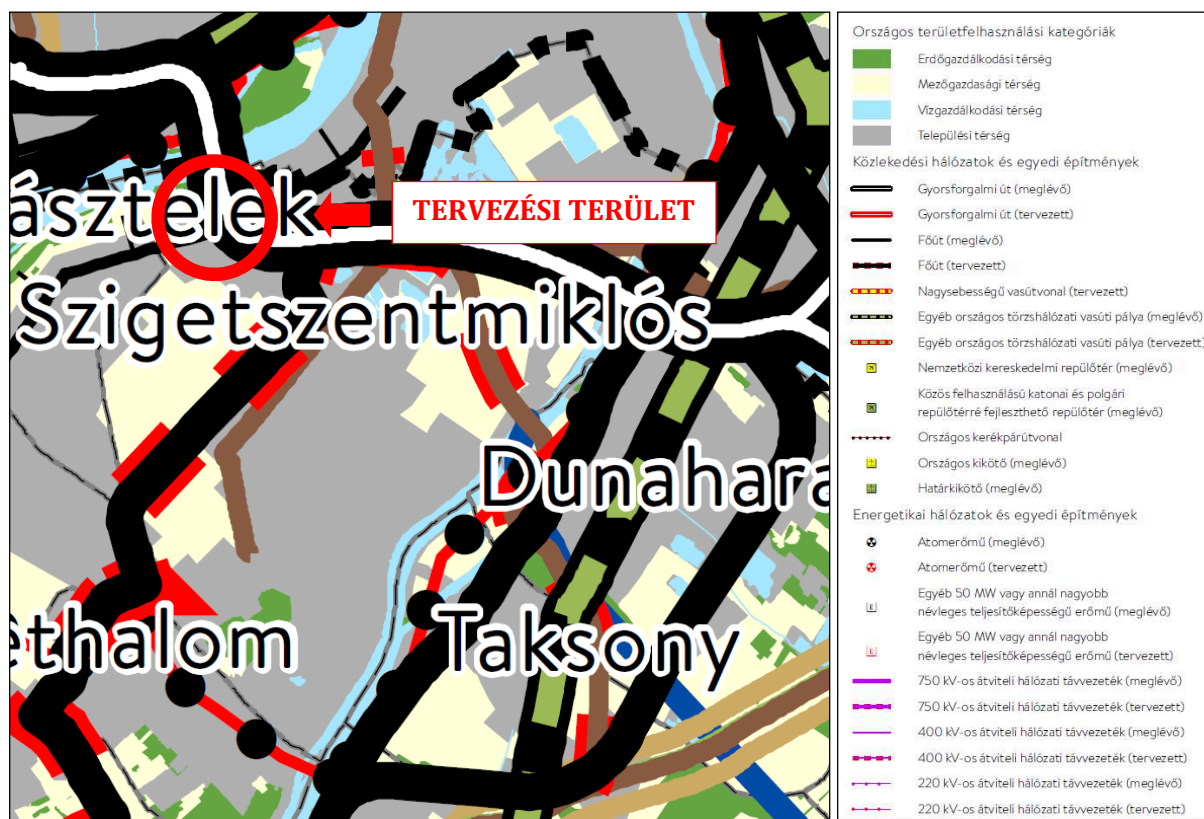
A Matrt szerint a tervezési terület a Budapest Agglomeráció területén található, melyekre a törvény harmadik fejezete külön rendelkezéseket tartalmaz.

A Matrt 2. sz. mellékletét képező az Ország Szerkezeti Tervén az M0 gyorsforgalmi út meglévő elemként jelölt. A szerkezeti terv léptéke miatt a csomópont kialakítása nincs ábrázolva.

A MATrT Második Részben foglalt Országos Területrendezési Terv (a továbbiakban: OTrT.) területi hatálya az ország teljes közigazgatási területére terjed ki, így Szigetszentmiklós Város is a hatálya alá tartozik.

Szigetszentmiklós Város országos terület-felhasználási kategóriái:

- erdőgazdálkodási térség
- mezőgazdasági térség
- vízgazdálkodási térség
- települési térség



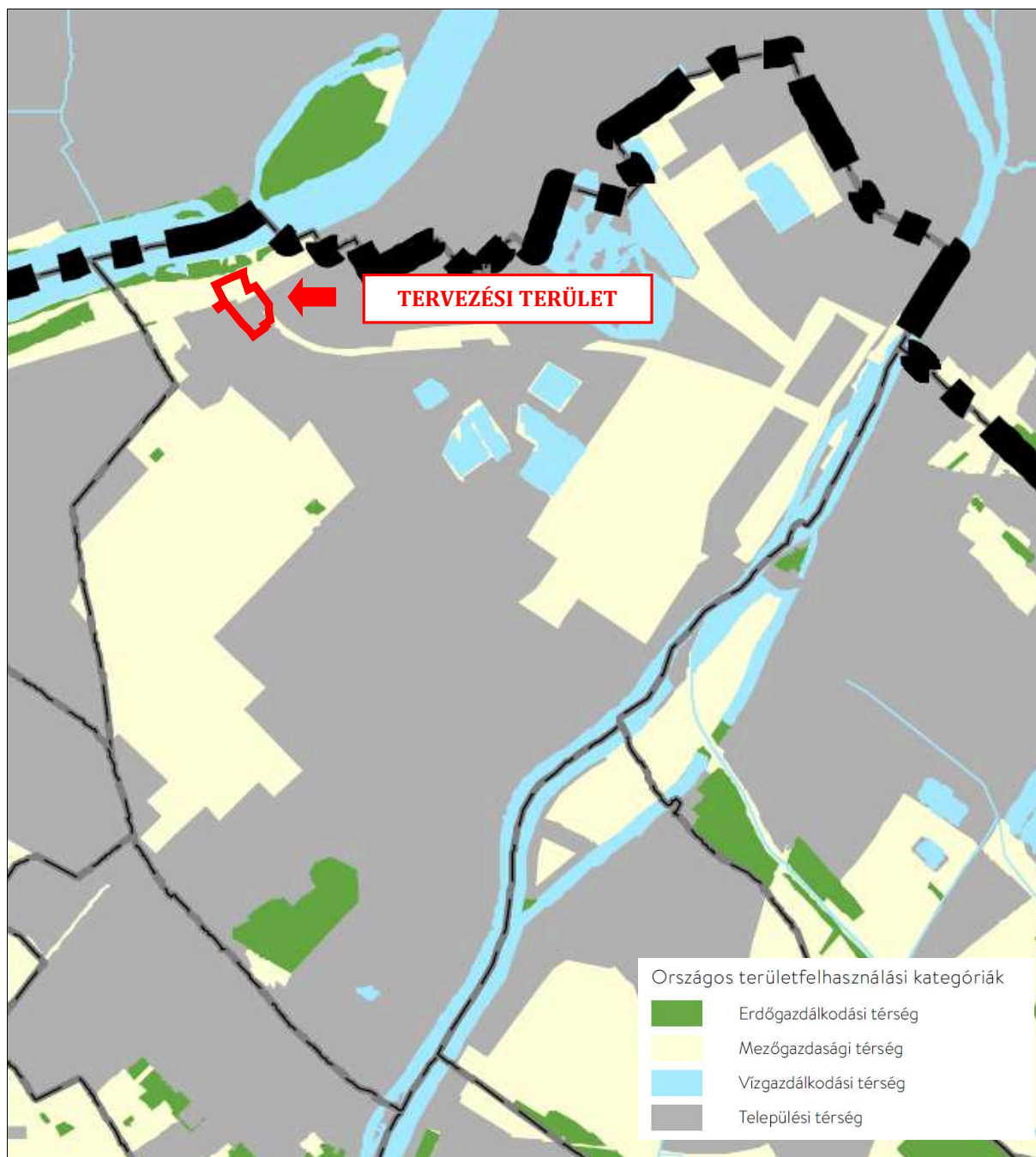
MATrT 2. melléklet: Az Ország Szerkezeti Terve Szigetszentmiklós városra vonatkozó részlete a tervezési terület jelölésével

A MATrT 2. melléklet alapján az Ország Szerkezeti Tervének térségi területfelhasználása szerint a szóban forgó terület települési és mezőgazdasági térségként jelölt.

A tervezési területen a tervezett új útszabályozás következményeként új beépítésre szánt terület kijelölése nem történik.

A tervezési terület térségi területfelhasználása:

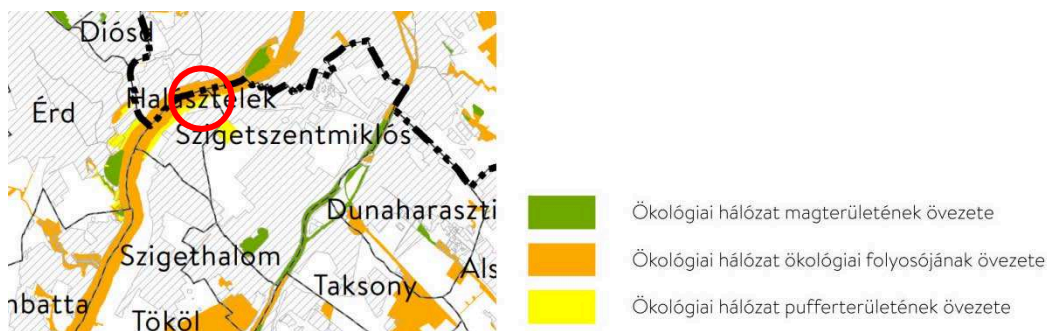
- települési térség
- mezőgazdasági térség



*MATrT 2. melléklet: Az Ország Szerkezeti Terve
(a térkép kivágaton csak a térségi területfelhasználás látható)*

Matr 3. mellékletében meghatározott országos övezetek

Szigetszentmiklós város közigazgatási területét az ökológiai hálózat magterületének övezete, az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete és az ökológiai hálózat pufferterületének övezete is érinti.



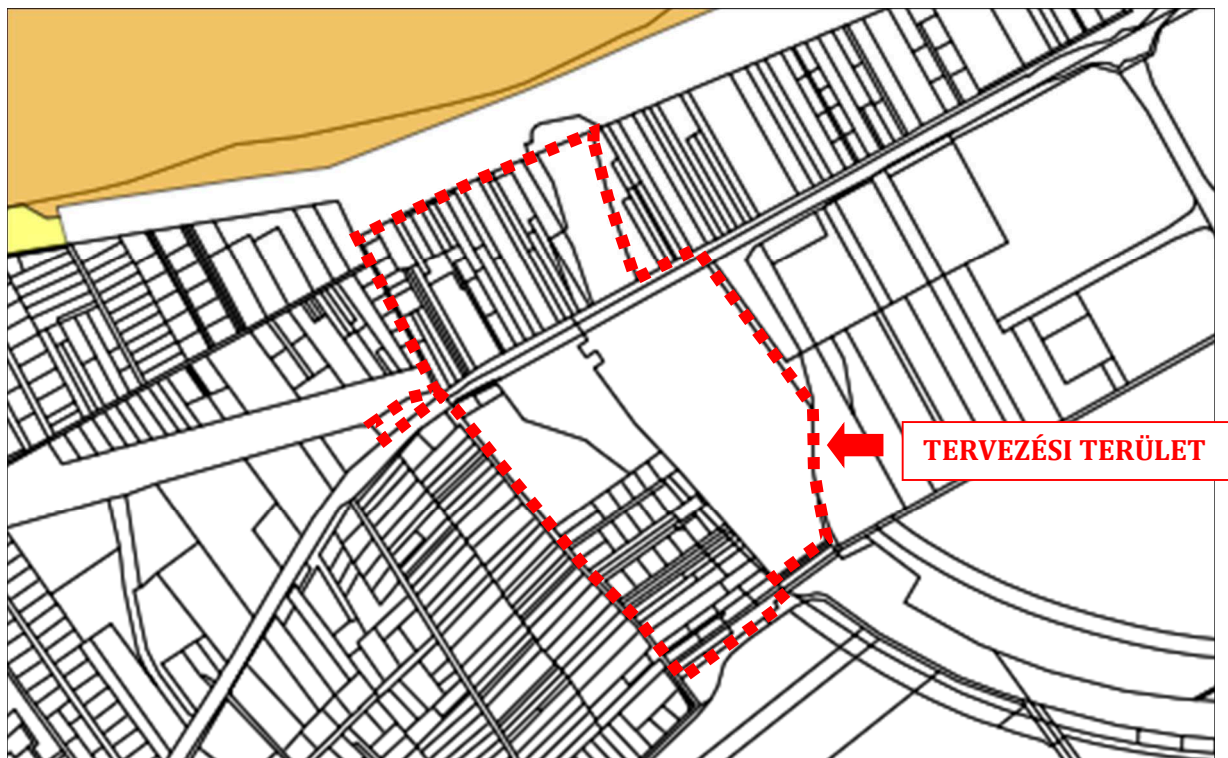
TERVEZÉSI TERÜLET



Az ökológiai hálózat magterületének övezete, az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete és az ökológiai hálózat pufferterülete övezetének ábrázolása Szigetszentmiklós város közigazgatási területére vonatkozó adatszolgáltatás alapján a tervezési terület jelölésével

A tervezési területet azonban az ökológiai hálózat magterületének övezete, az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete és az ökológiai hálózat pufferterületének övezete közül egyik övezet sem érinti.

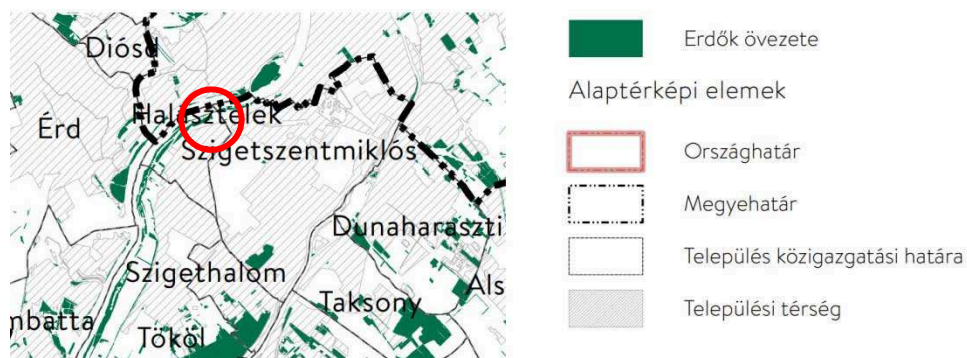
A Matr 3.1. melléklete szerint a tervezési terület határától északra a Duna folyam parti sávját az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete érinti, de a tervezési területet nem érinti az övezet.



Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete és az ökológiai hálózat pufferterülete övezetének ábrázolása Szigetszentmiklós város közigazgatási területére vonatkozó adatszolgáltatás alapján a tervezési terület jelölésével

A Matrt 3.2, 3.4, 3.5. mellékletei szerint a tervezési terület nem érint a Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezetét, Szigetszentmiklós város nem tartozik a Világörökségi és világörökségi várományos terület övezete, valamint a Honvédelmi és katonai célú terület övezete által érintett települések közé.

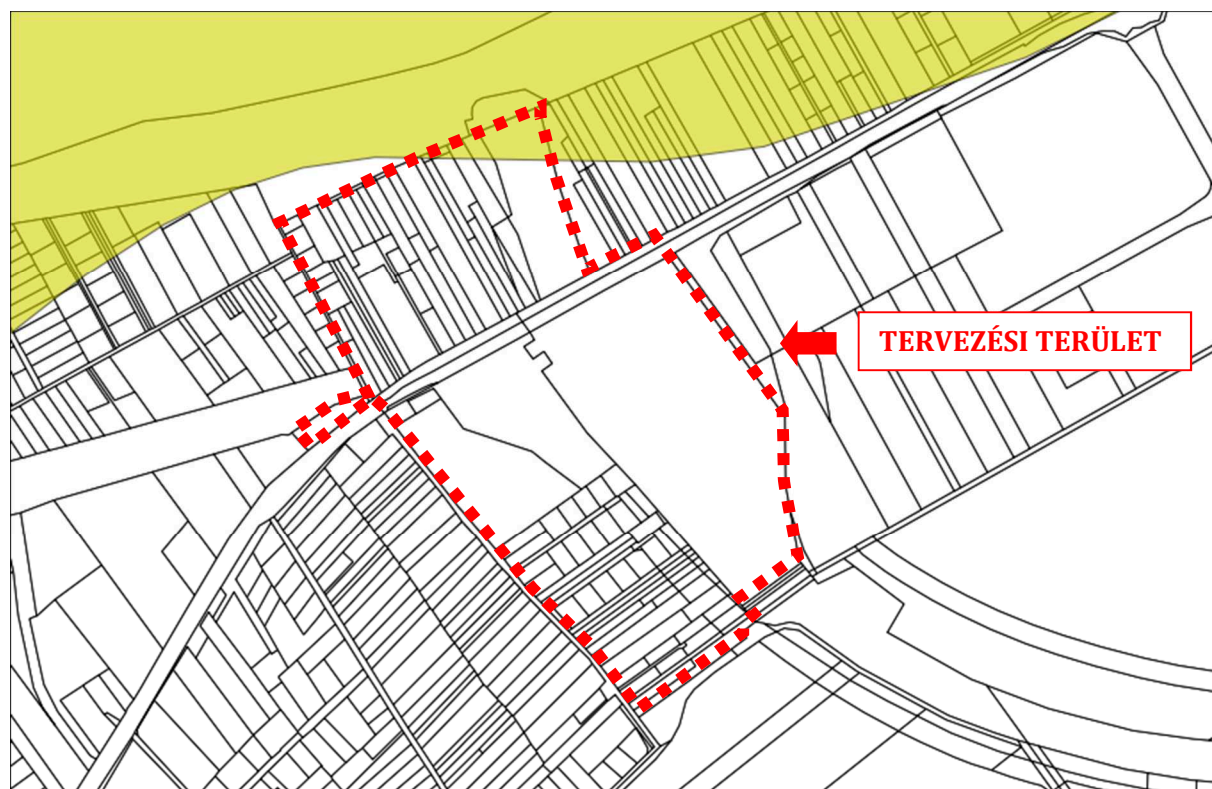
A Matrt 3.3. melléklete szerint a tervezési terület határától északra a Duna folyam parti sávját az Erdők övezete érinti, de a tervezési területet nem érint az övezet.



A Matrt 19. § (4) bekezdésével összhangban, az Országos Övezeti Terv részét képező, a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI.14.) MvM rendeletben (a továbbiakban: MvMr) megállapított országos övezetek

Az MvMr 1. melléklet: Jó termőhelyi adottságú szántók övezete, a 2. melléklet: Erdőtelepítésre javasolt terület övezete, valamint a 6. melléklet: VTT tározók övezete Szigetszentmiklós Város közigazgatási területét nem érinti, így a tervezési területet sem érinti egyik övezet sem.

Az MvMr 3. melléklet: Tájképvédelmi terület övezete a tervezési terület határán a Duna folyam parti sávját érinti



A Tájképvédelmi terület övezetének ábrázolása Szigetszentmiklós város közigazgatási területére vonatkozó adatszolgáltatás alapján a tervezési terület jelölésével

4. Tájképvédelmi terület övezete

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 településképi védelméről szóló törvény vagy annak felhatalmazása alapján kiadott jogszabály eltérő rendelkezésének hiányában – meg kell határozni

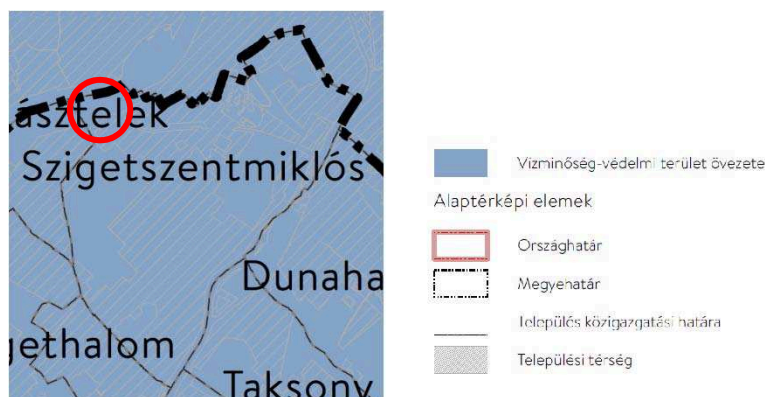
a) a településrendezési eszközökben a területfelhasználás és az építés helyi rendjének egyedi szabályait,

b) a településképi 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.

Az MvMr 4. melléklet: vízminőség-védelmi terület övezete érinti Szigetszentmiklós város közigazgatási területét, így a tervezési területet is érinti az övezet



5. Vízminőség-védelmi terület övezete

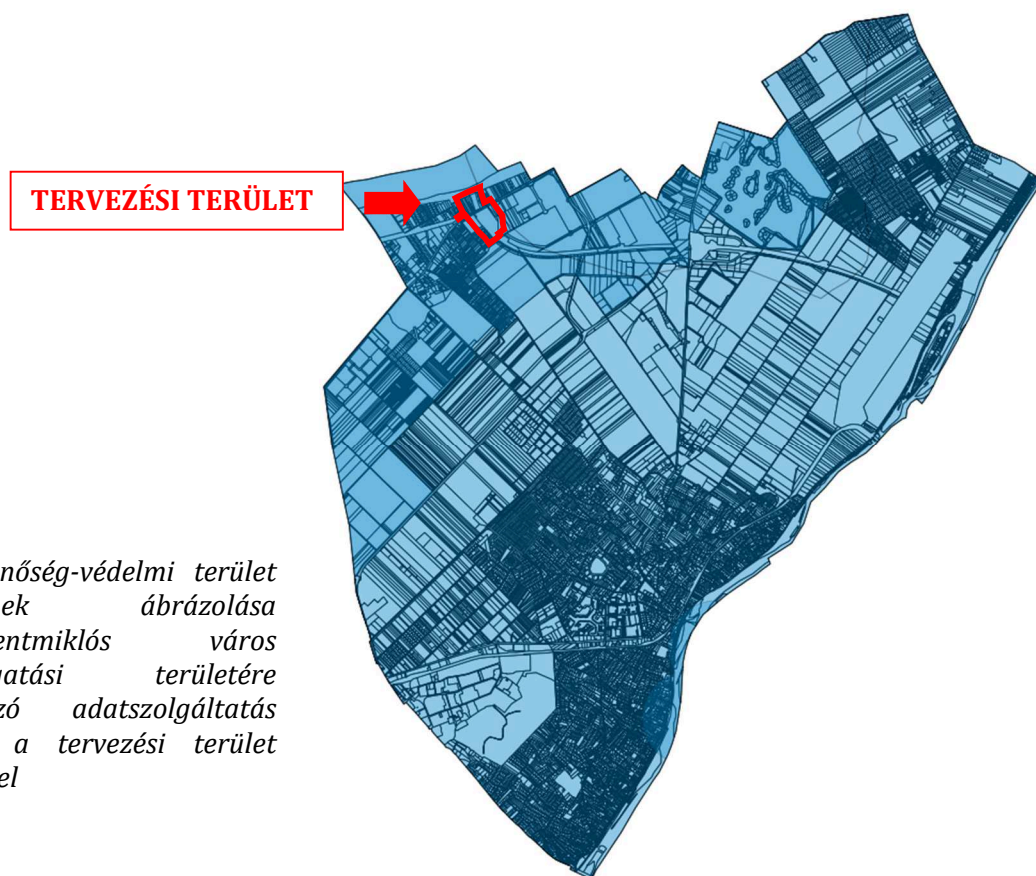
5.§ (1) A vízminőség-védelmi terület övezetében keletkezett szennyvíz övezetből történő kivezetéséről és az övezeten kívül keletkezett szennyvizek övezetbe történő bevezetéséről, illetve a szennyvíz övezeten belüli kezelésének feltételeiről a vármegye területrendezési tervében rendelkezni kell.

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

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

(4) A Balaton Kiemelt Üdülőkörzet hatálya alá tartozó területen a vízminőség-védelmi terület övezet területén, az (1)–(3) bekezdésben foglaltak mellett

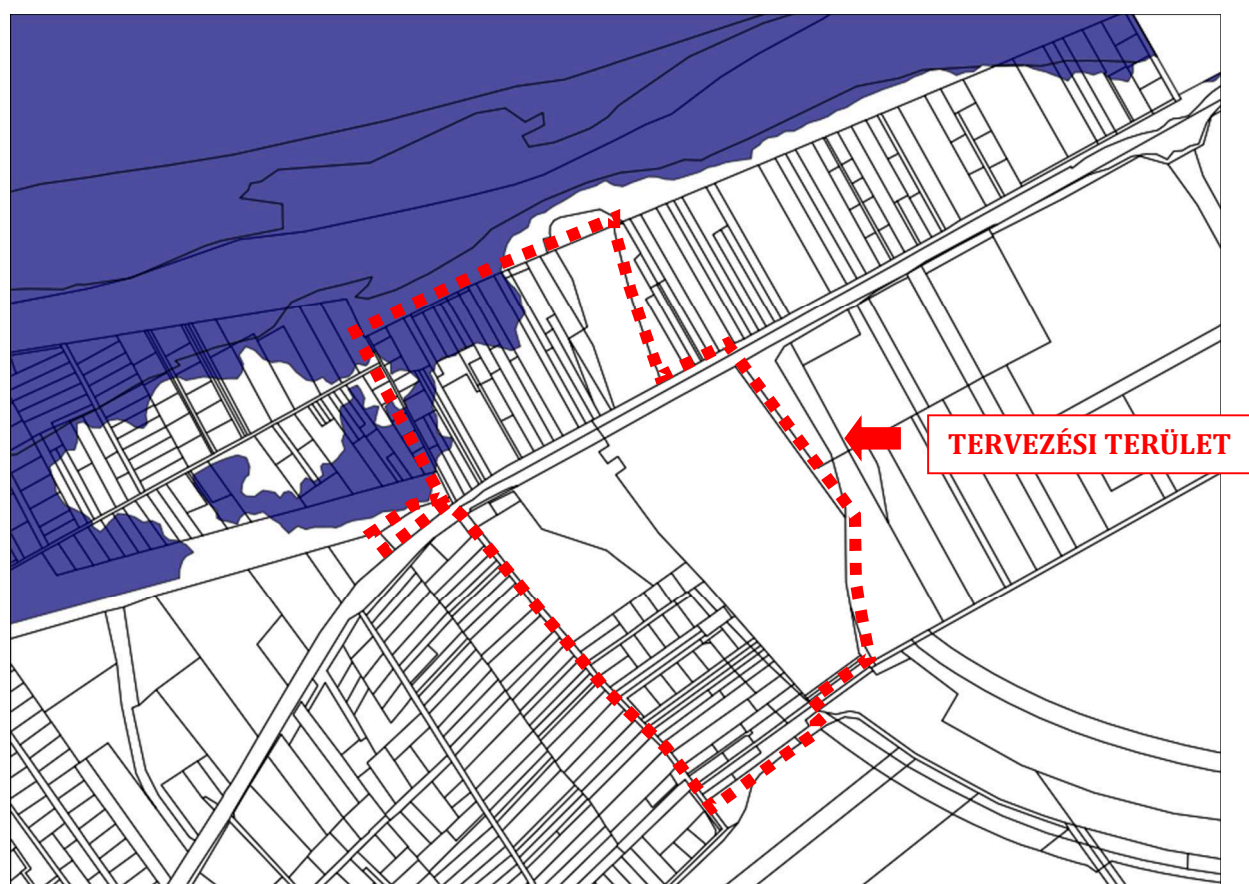
- a) korlátozott vegyszer- és műtrágya-használatú, környezetkímélő vagy extenzív mezőgazdasági termelés folytatható;
- b) új vegyszertároló, hulladékkezelő létesítmény – a komposztáló telepet és az átrakóállomást kivéve – nem létesíthető.



A Vízminőség-védelmi terület övezetének ábrázolása Szigetszentmiklós város közigazgatási területére vonatkozó adatszolgáltatás alapján a tervezési terület jelölésével



Az MvMr 5. melléklet: Nagyvízi meder övezete a tervezési terület határán a Duna folyam parti sávját érinti



A Nagyvízi meder övezetének ábrázolása Szigetszentmiklós város közigazgatási területére vonatkozó adatszolgáltatás alapján a tervezési terület jelölésével

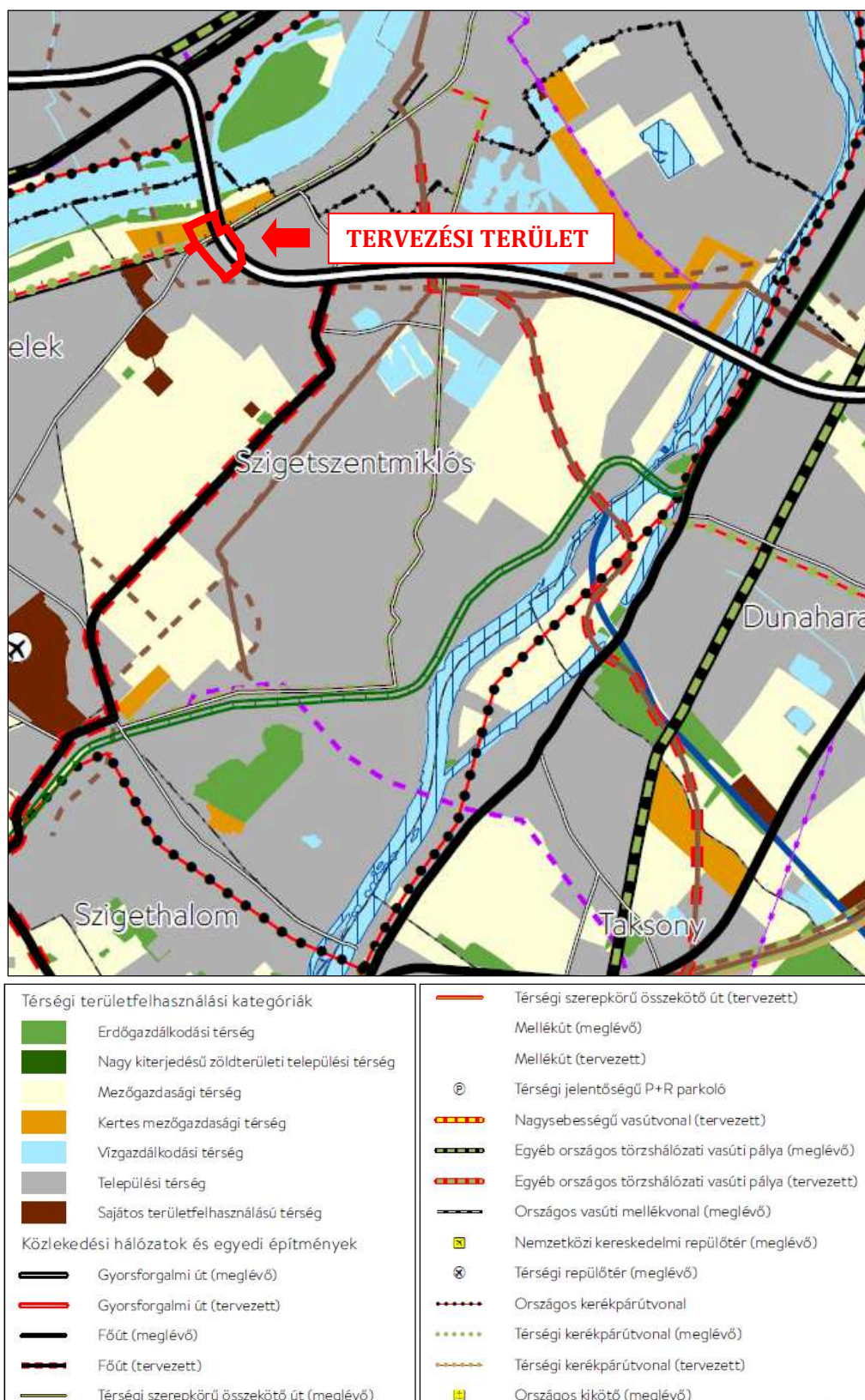
6. Nagyvízi meder övezete

6. § (1) A nagyvízi meder övezetében új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki.

(2) A nagyvízi meder övezetében a településrendezési eszközökben, a jogszerűen kijelölt beépítésre szánt területen a helyi építési szabályzatnak megfelelően, a vízügyi igazgatási szerv hozzájárulásával lehet építési tevékenységet folytatni.

(3) A településrendezési eszköz módosítása esetén a vízügyi igazgatási szerv egyetértésével lehet új beépítésre szánt területet kijelölni.

Szigetszentmiklós város közigazgatási területe és így a tervezési terület is a Budapest Agglomeráció területéhez tartozik. A Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve az Országos Szerkezeti Tervvel azonos módon ábrázolja a meglévő M0 gyorsforgalmi utat, a külön szintű csomópont ábrázolása nélkül.



MATrT 7. melléklet A Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve Szigetszentmiklós városra vonatkozó részlete a tervezési terület jelölésével

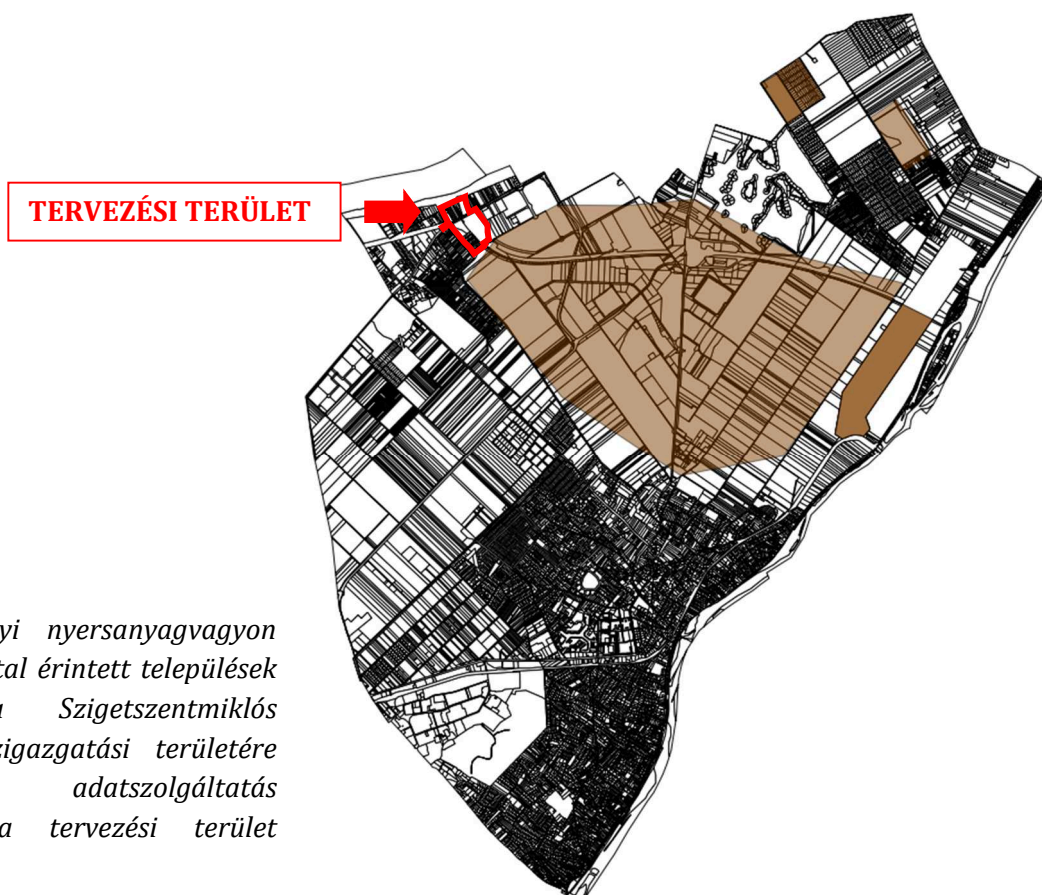
A II. Rákóczi Ferenc úttal párhuzamosan tervezett térségi kerékpárút van jelölve. A tervezési területen meglévő gázelosztó vezeték nyomvonala jelölt.

A tervezési terület térségi területfelhasználása:

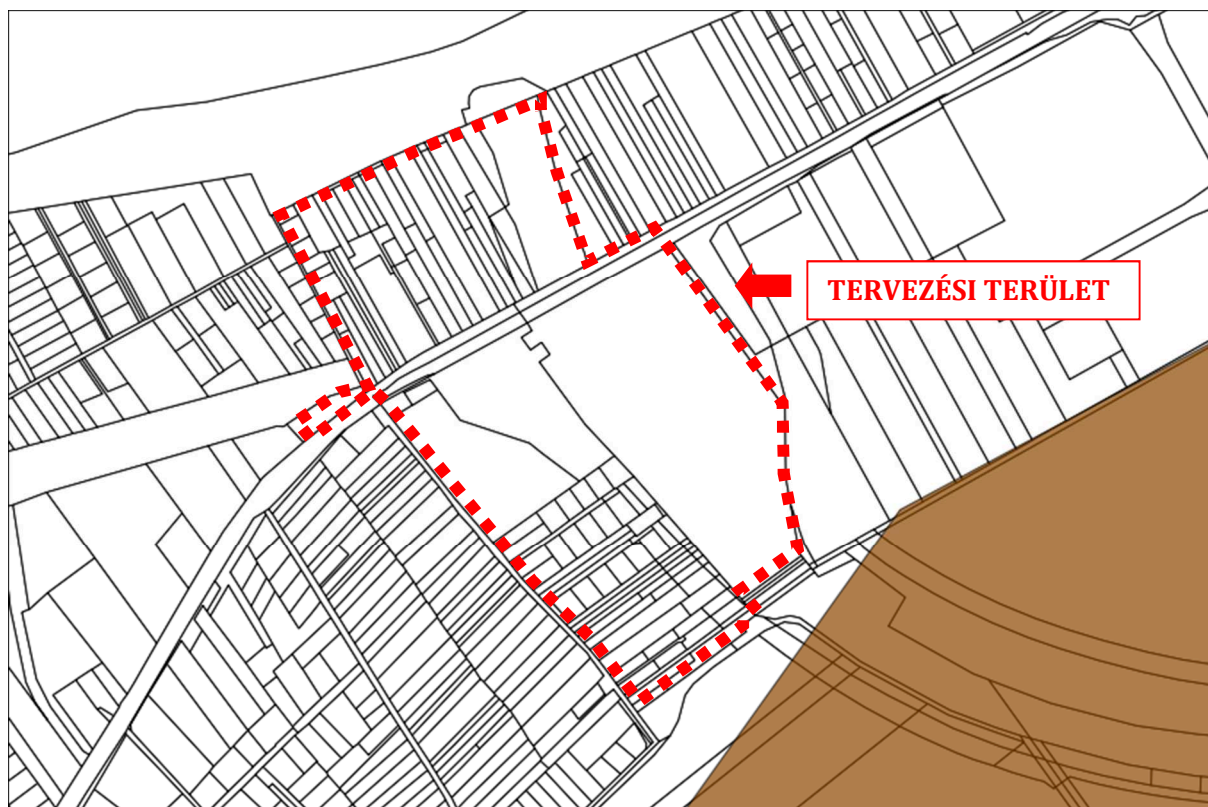
- települési térség
- kertes mezőgazdasági térség

A Matrt 42. § (2) bekezdésével összhangban, a Budapesti Agglomeráció Övezeti Tervének részét képező, a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI.14.) MvM rendeletben megállapított kiemelt térségi övezetek

Az MvMr 7. melléklet szerint Szigetszentmiklós az Ásványi nyersanyagvagyon övezete által érintett települések közé tartozik, de a tervezési terület – az adatszolgáltatás alapján – nem érintett.



Az Ásványi nyersanyagvagyon övezete által érintett települések ábrázolása Szigetszentmiklós város közigazgatási területére vonatkozó adatszolgáltatás alapján a tervezési terület jelölésével



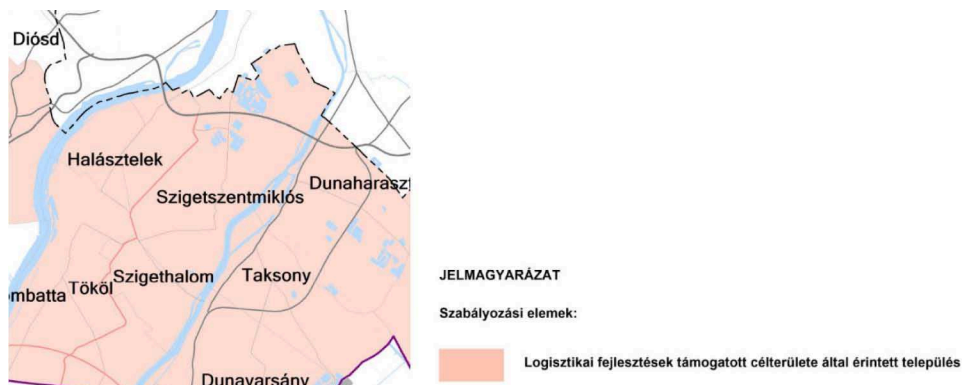
Az Ásványi nyersanyagvagyon övezetének ábrázolása Szigetszentmiklós város közigazgatási területére vonatkozó adatszolgáltatás alapján a tervezési terület jelölésével

Az MvMr 8. melléklet: Rendszeresen belvízjárta terület övezete Szigetszentmiklós város közigazgatási területét nem érinti, így a tervezési területet sem érinti az övezet. Szigetszentmiklós város közigazgatási területe nem tartozik az MvMr 9. melléklet: Földtani veszélyforrás terület övezet által érintett települések közé, így a tervezési terület sem érintett.

Pest megye területrendezési tervéről szóló Pest Megye Önkormányzata Közgyűlésének 10/2020. (VI. 30.) önkormányzati rendelete (a továbbiakban: PMTrT) 3.13. melléklete

PMTrT 3.13.1. melléklet: Innovációs-technológiai fejlesztés támogatott célterületének övezete Szigetszentmiklós város területét nem érinti, így a tervezési területet sem érinti.

PMTrT 3.13.2. melléklet: Logisztikai fejlesztések támogatott célterületének övezete érinti Szigetszentmiklós város közigazgatási területét



Az Önkormányzat döntése alapján lehetőség van kiemelt logisztikai fejlesztési terület kijelölésére, amennyiben Pest megye területrendezési tervéről szóló Pest Megye Önkormányzata Közgyűlésének 10/2020. (VI. 30.) önkormányzati rendelete 9. §-ban meghatározott feltételek teljesülnek. A tervezési terület azonban nem logisztikai fejlesztésre kijelölt terület.

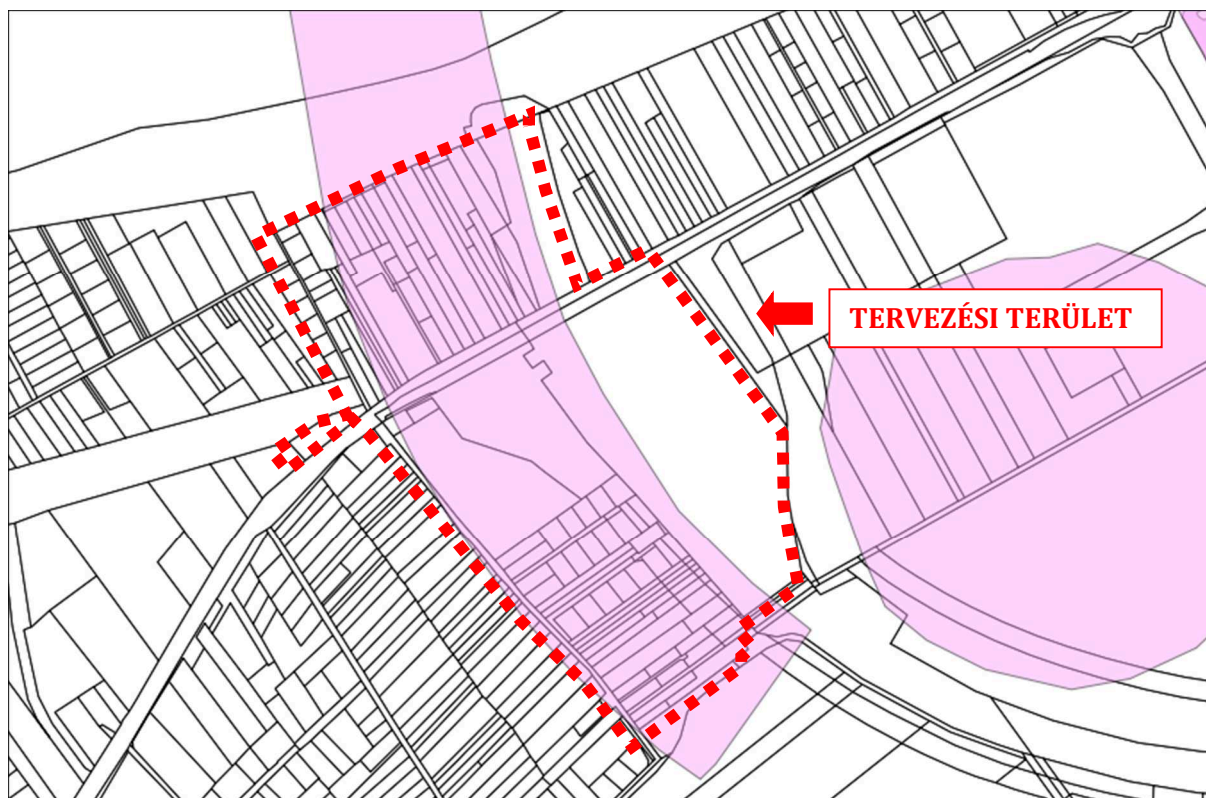
A PMTrT 3.13.3. melléklet: Turisztikai fejlesztések támogatott célterületének övezete, a 3.13.4. melléklet: Kertés mezőgazdasági területek övezete és a 3.13.5. melléklet: Klímaváltozásnak fokozottan kitett területek övezete nem érinti Szigetszentmiklós város közigazgatási területét, így a tervezési területet sem érinti egyik övezet sem.

A 2018. évi CXXXIX. törvénytől eltérő, más jogszabály szerinti korlátozások:

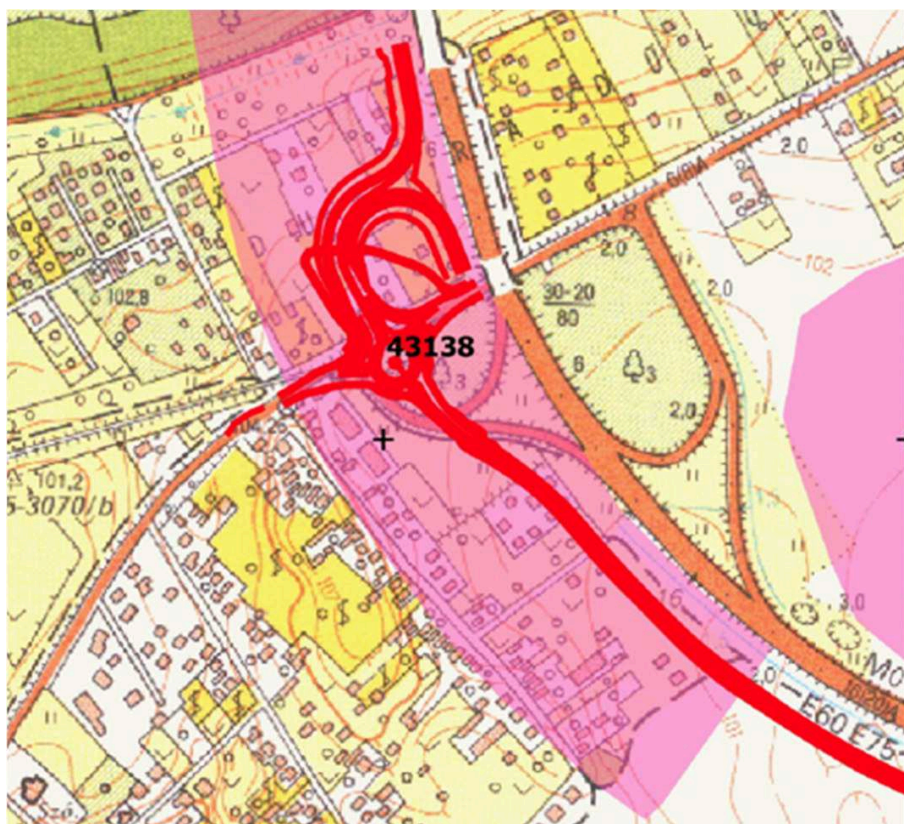
A tervezési területen 2022. júliusában Előzetes Régészeti Dokumentáció készült. Az M0 csomópont területén egy nagy lelőhelyet érint a tervezett nyomvonal.



A nyilvántartott régészeti lelőhelyek ábrázolása Szigetszentmiklós város közigazgatási területére vonatkozó adatszolgáltatás alapján a tervezési terület jelölésével



A nyilvántartott régészeti lelőhelyek ábrázolása Szigetszentmiklós város közigazgatási területére vonatkozó adatszolgáltatás alapján a tervezési terület jelölésével



A régészeti lelőhelyek a Kötv. alapján általános védelem alatt állnak. A Kötv. 19. § (2) szerint a régészeti örökség elemei eredeti helyzetükből csak régészeti feltárás keretében mozdíthatók el.

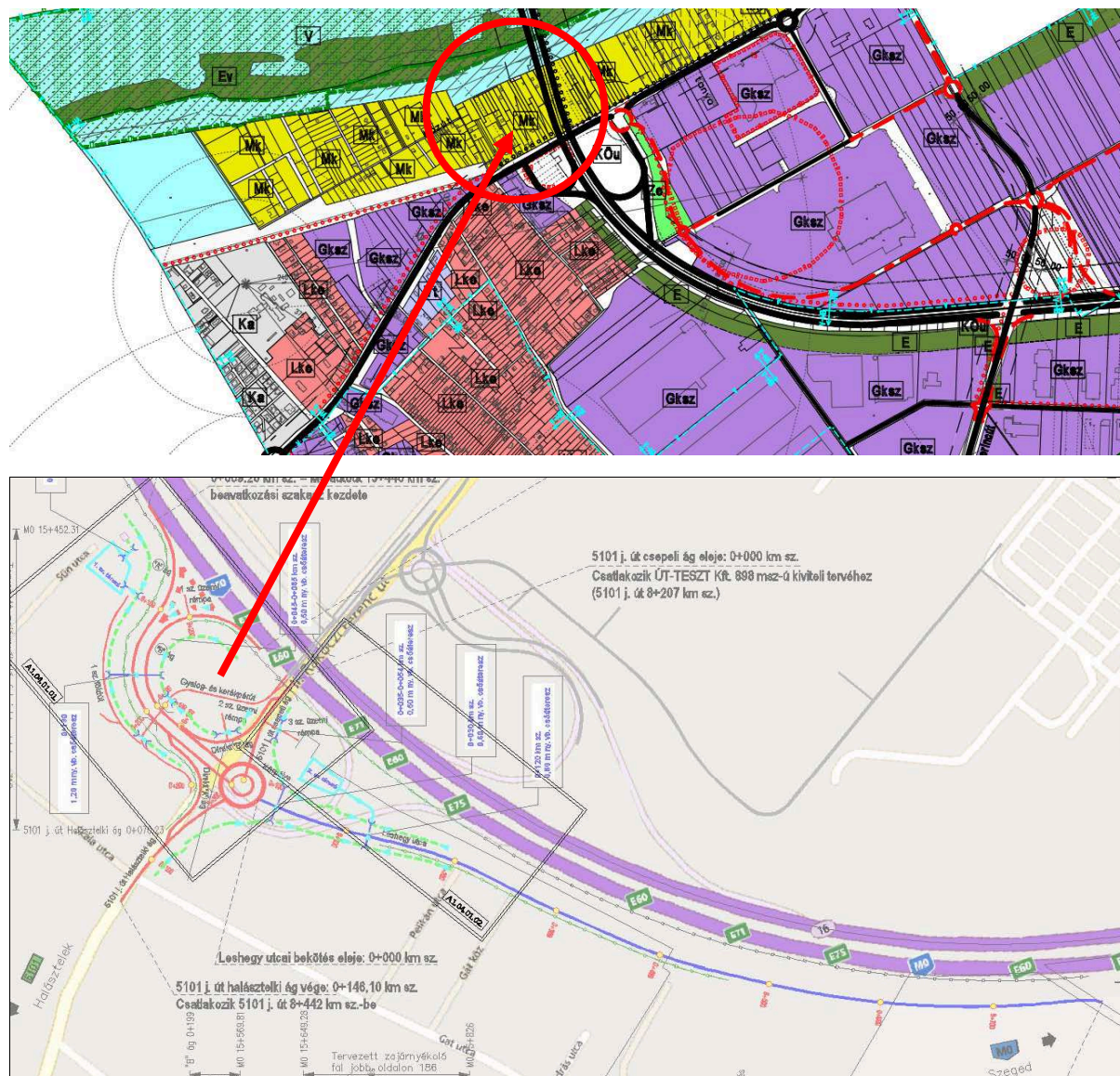
A tervezési terület érinti a Szigetszentmiklós Város Önkormányzata Képviselő-testületének 1/2012.(II. 01) Önkormányzati Rendeletével jóváhagyott, Szigetszentmiklós Város Helyi Építési Szabályzata és Szabályozási Terve, 2. függeléke alapján a Szabályozási Terv 11. jelű szelvényében található, Szigetszentmiklós 9. lh.: Laki-hegy: kora bronzkori telep és sírok, Árpád-kori telep régészeti lelőhelyet.

Helyi szabályozás

A vizsgálati területen Szigetszentmiklós Város Önkormányzata Képviselő-testületének 1/2012.(II. 01) Önkormányzati Rendeletével jóváhagyott, többször módosított, Szigetszentmiklós Város Helyi Építési Szabályzata és Szabályozási Terve van érvényben. A Szabályozási Tervlapok a 1/2012. (II. 01.) rendelet mellékletei. A vizsgálati terület a Szabályozási Terv 11. jelű szelvényét érinti.

4.2. Tervezett módosítás

Településszerkezeti terv:



A településszerkezeti terven a módosítani tervezett autópálya csomópont nem szerepel.

A településszerkezeti terv módosítása szükséges az infrastruktúra elem megfelelő helyen történő ábrázolása érdekében.

Szabályozási terv:

A Szabályozási Tervlap 11.-j szelvényének módosítása szükséges a következők tekintetében:

A tervezett autópálya csomópontot és a pálya víztelenítését szolgáló tározót KÖu-1 övezetbe szükséges sorolni. A KÖu-1 övezet határán szabályozási vonallal jelölve.

Az új közúti területek és a beépített terület közötti területet javasolt Ze-1 övezetbe sorolni a Sodrás utcáig. A terület mérete miatt nem sorolható erdőövezetbe, alakja és megközelíthetősége miatt közparkként nem hasznosítható.

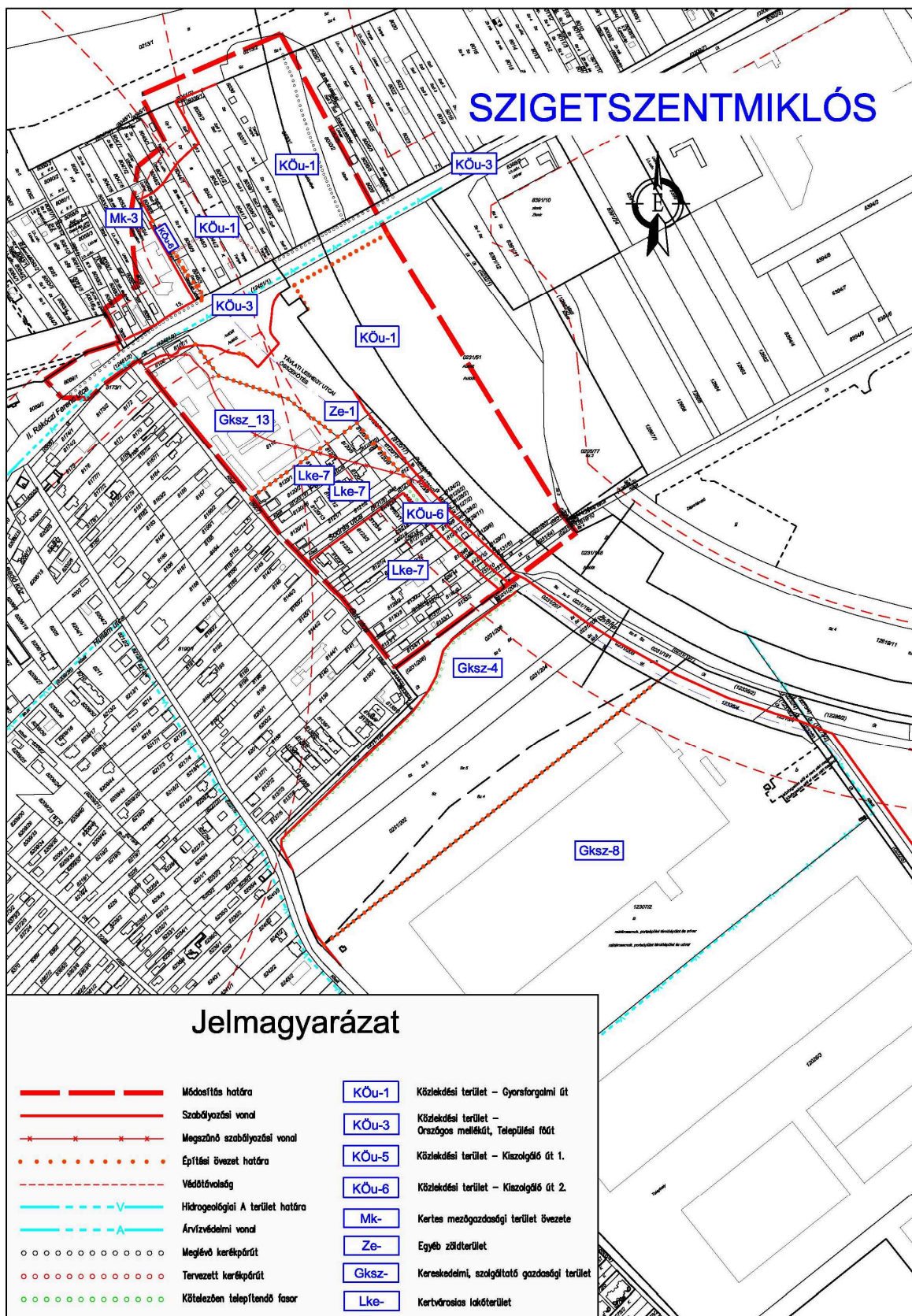
A körforgalmú csomópont tervezési területének nagy része a Köu-1 jelű gyorsforgalmi út közúti közlekedési terület része, a kijelölt szabályozási vonalon belül marad. A tervezett le-és felhajtó ág érinti az MK-3, kertes mezőgazdasági övezetet. A II. Rákóczi Ferenc út Köu-3 jelű Országos mellékút, települési főút közúti közlekedési terület. A II. Rákóczi Ferenc út északi oldalán kerékpárút szabályozási elem található.

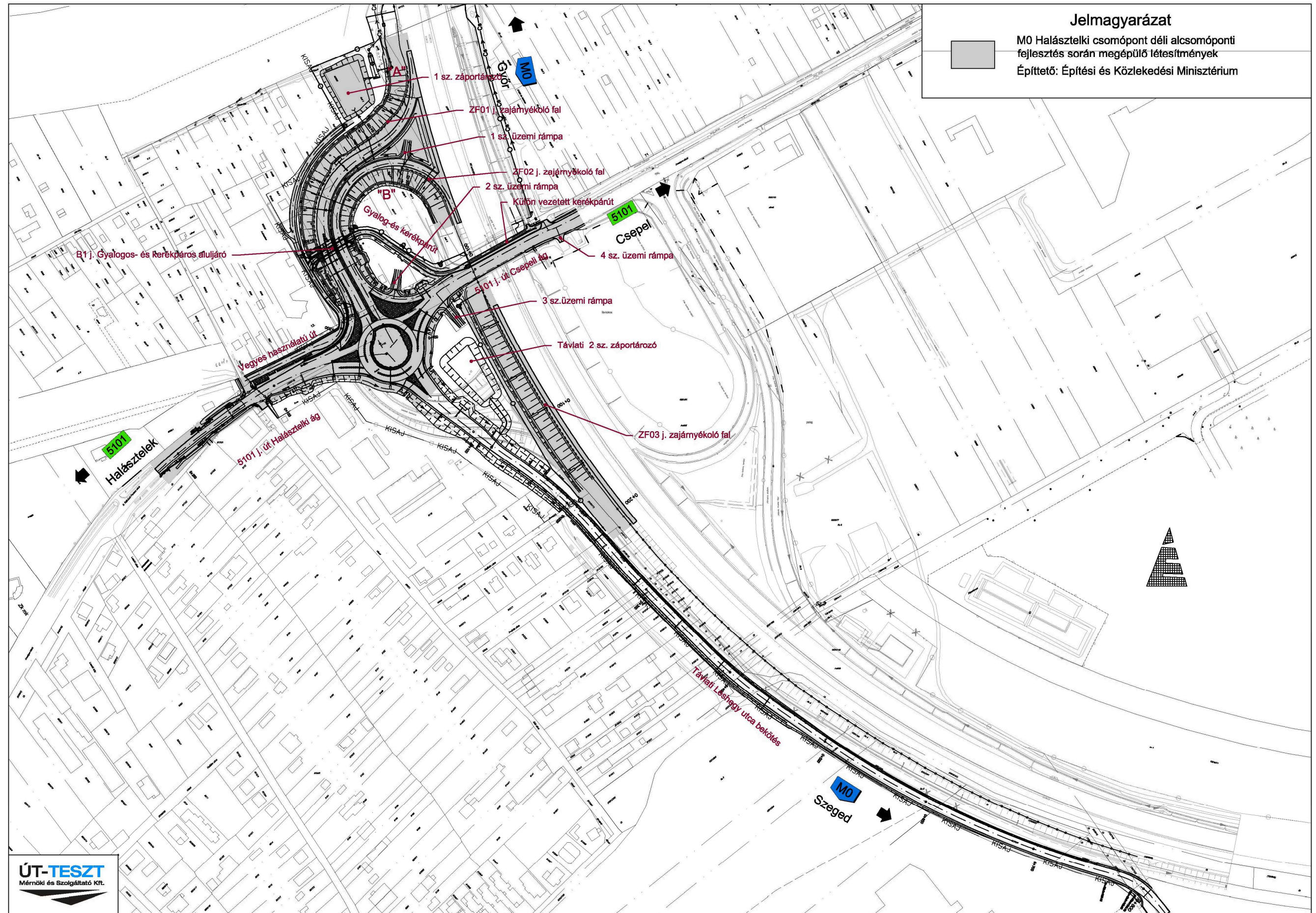
A tervlap szerint a II. Rákóczi Ferenc út I. rendű árvízvédelmi vonal.

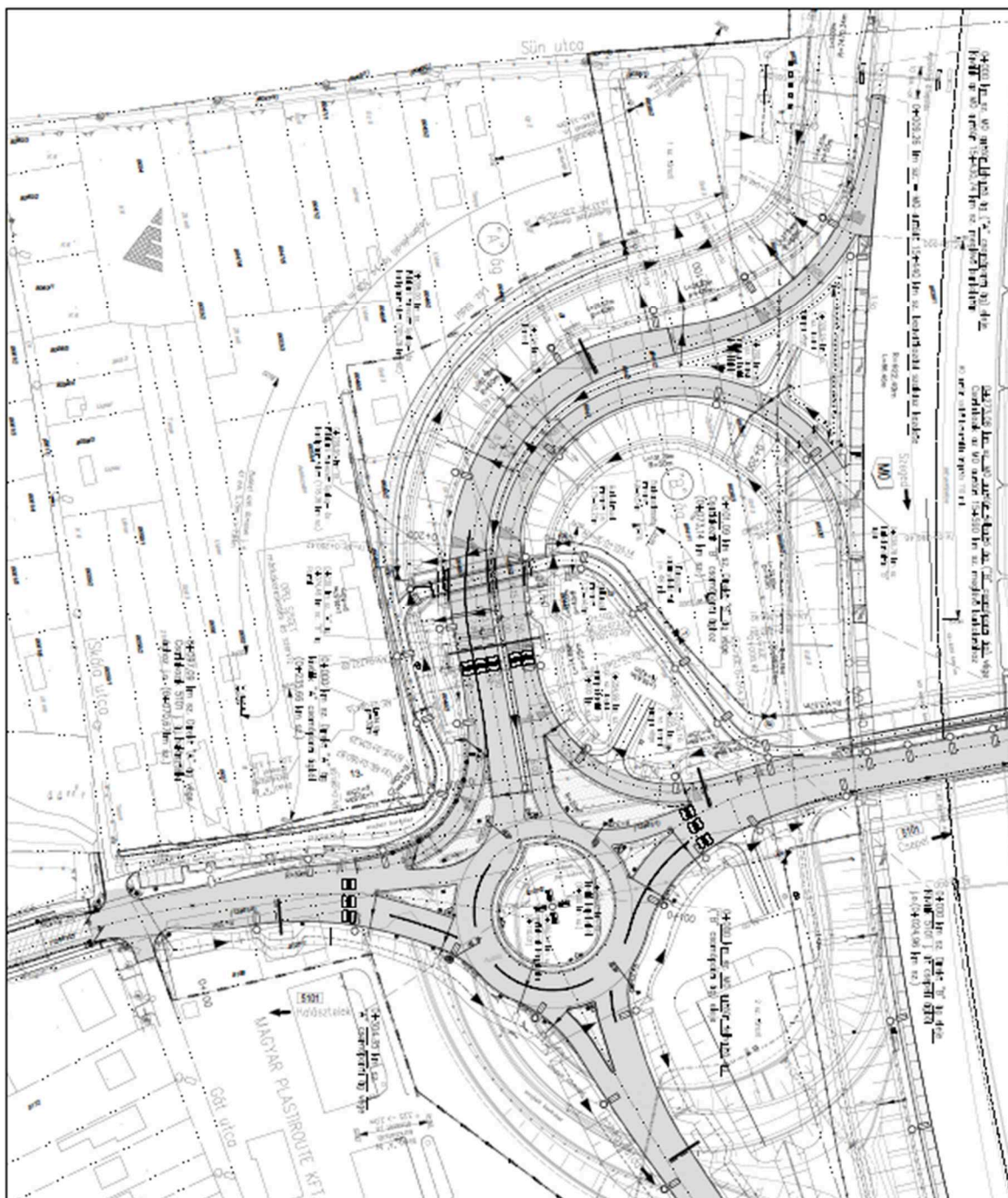
Az 5101 jelű út mellett futó szervízút jogi és természetbeni ingatlanhatára nem egyezik. A pontos műszaki kialakítás ismeretében az ingatlanok jogi határának rendezése válhat szükségessé a tervezett és meglévő természetbeni állapot figyelembevételével.

A HÉSZ módosítása az alábbi ingatlanokat érinti:

- Szigetszentmiklós belterület 8089/1, 8106, 8107/1-2, 8607, 12461/1-3
- Szigetszentmiklós külterület: 0209/5-6, 0213/2, 0231/51
- Szigetszentmiklós zártkert: 8030/1, 8036, 8037/1-2, 8038/1-3, 8039/1-2, 8041/1-3, 8042, 8043, 8044/1-2, 8045/2-3, 8046/2-3, 8048/2-5, 8056, 8057, 8058/1-2, 8059/1, 8611

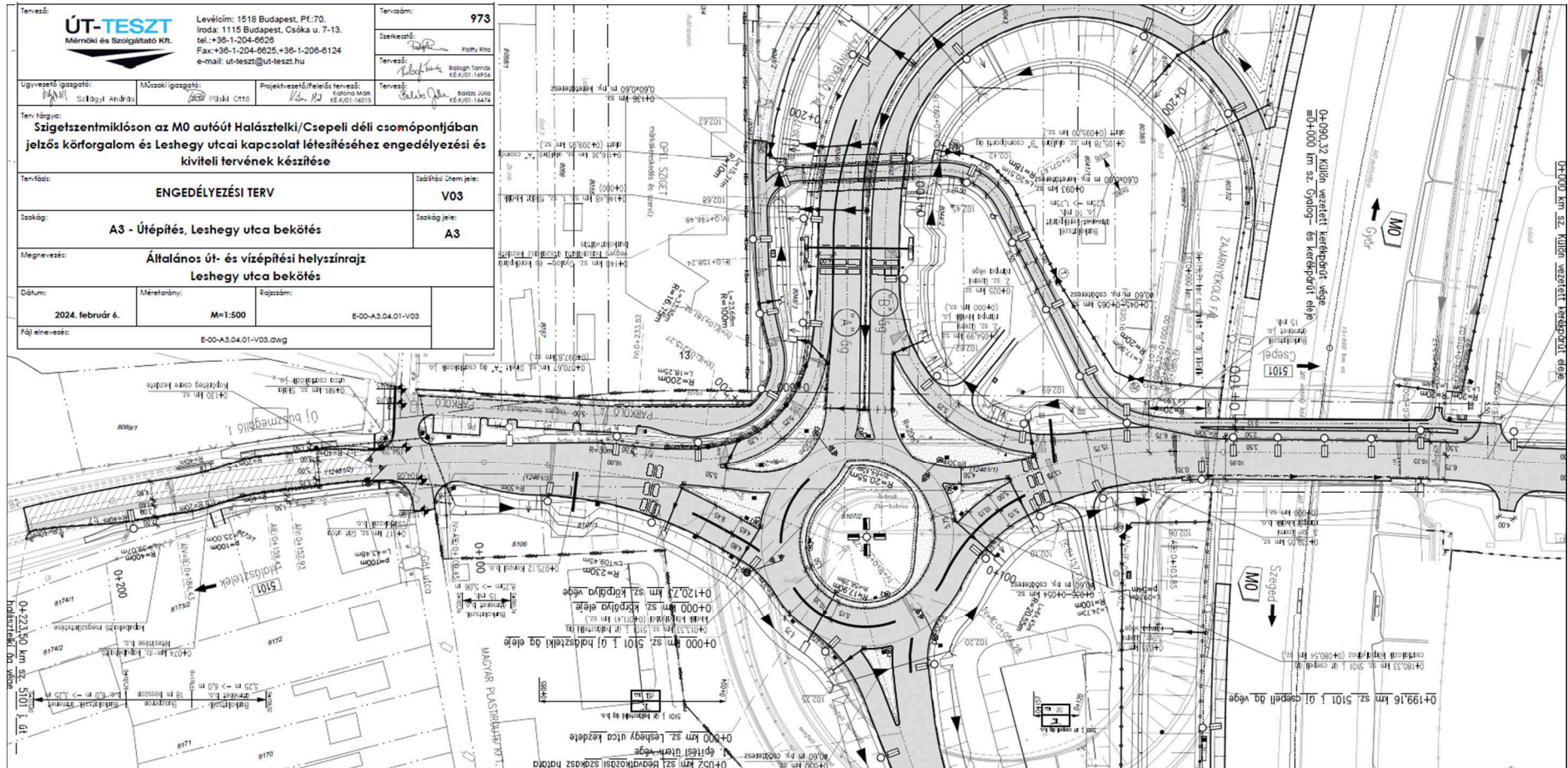




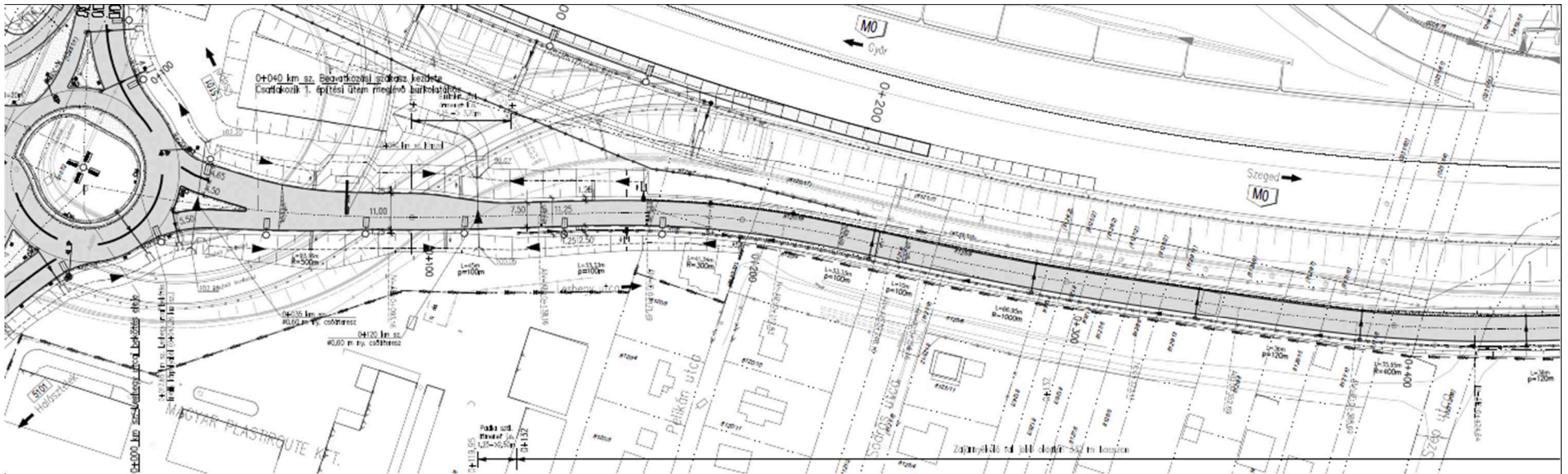


ÚT-TESZT Mérnöki és Szolgáltató Kft.		Levél cím: 1518 Budapest, Pf.:70. Iroda: 1115 Budapest, Csóka u. 7-13. tel.: +36-1-204-6626 Fax: +36-1-204-6625, +36-1-206-6124 e-mail: ut-teszt@ut-teszt.hu	Tervszám: 973
Ügyvezető igazgató: Szilágyi András		Műszaki igazgató: Püski Ottó	Szerkesztő: Pálffy Rita Tervező: Balogh Tamás KE-K/01-16956 Tervező: Balogh József KE-K/01-16474
Terv tárgya: Szigetszentmiklóson az M0 autótút Halásztelki/Csepeli déli csomópontjában jelzős körforgalom és Leshegy utcai kapcsolat létesítéséhez engedélyezési és kiviteli tervének készítése			
Tervtípus: ENGEDÉLYEZÉSI TERV			Szállítási Ötem jelle: V03
Szakág: A1 - Útépítés, Autótút			Szakág jelle: A1
Megnevezés: Általános útépítési helyszínrajz M0 autótút, "A" ág, "B" ág, Direkt "A" ág, Direkt "B" ág			
Dátum: 2024. február 6.	Méretharány: M=1:500	Rajtszám: E-00-A1.04.01-V03	
Fájl elnevezés: E-00-A1.04.01-V03.dwg			

SZIGETSZENTMIKLÓS VÁROS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSA
AZ M0 AUTÓÚT – 5101 JELŰ ÚT HALÁSZTELKI/CSEPELI DÉLI CSOMÓPONTJA ÉS KÖRNYEZETÉRE VONATKOZÓAN



SZIGETSZENTMIKLÓS VÁROS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSA
AZ M0 AUTÓÚT – 5101 JELŰ ÚT HALÁSZTELKI/CSEPELI DÉLI CSOMÓPONTJA ÉS KÖRNYEZETÉRE VONATKOZÓAN



Tervező: ÚT-TEST Mérnöki és Szolgáltató Kft.		Levélcím: 1518 Budapest, Pf.:70. Iroda: 1115 Budapest, Csóka u. 7-13. tel.: +36-1-204-8626 Fax: +36-1-204-8625, +36-1-206-6124 e-mail: ut-test@ut-test.hu	Tervszám: 973
Ügyvezető igazgató: Szilágyi András		Műszaki igazgató: Páskó Ottó	Szerkesztő: Páthy Rita
Tervező: Balogh Tamás KÉ: K/01-14934		Projektvezető/Felelős tervező: Katona Márk KÉ: K/01-14615	Tervező: Balázs Júlia KÉ: K/01-14474
Terv tárgya: Szigetszentmiklóson az M0 autópálya Halásztelki/Csepeli déli csomópontjában jelzős körforgalom és Leshegy utcai kapcsolat létesítéséhez engedélyezési és kiviteli tervének készítése			
Tervfázis: ENGEDÉLYEZÉSI TERV			Szállítási cím jele: V03
Szakág: A3 - Útépítés, Leshegy utca bekötés			Szakág jele: A3
Megnevezés: Általános út- és vízépítési helyszínrajz Leshegy utca bekötés			
Dátum: 2024. február 6.	Méretarány: M=1:500	Rajzsám: E-00-A3.04.01-V03	
Fáj elnevezés: E-00-A3.04.01-V03.dwg			

5. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

A jelenleg hatályos Településszerkezeti Tervhez, Helyi Építési Szabályzathoz és Szabályozási Tervhez elkészült az összes, jogszabályban előírt kötelező alátámasztó munkarész. A jelenlegi dokumentáció részeként új, részletes alátámasztó munkarészek azért nem készültek, illetve a korábbi alátámasztó munkarészek azért nem kerültek megismétlésre, mert a helyi építési szabályzat és az érintett szabályozási terv szelvény módosítása során olyan változások nincsenek, amelyek miatt az alátámasztó munkarészek átfogó módosítása szükséges lenne.

Az alátámasztó szöveges munkarészek a szóban forgó területekre vonatkozó kiegészítésekkel alapvetően továbbra is változatlanul érvényesek.

5.1. Közlekedés - a létesítmény rövid bemutatása

Vízszintes és magassági vonalvezetés

Az érintett terület az M0 autópályát – 5101 j. (II. Rákóczi Ferenc) úti külön szintű csomópont térsége, mely magába foglalja az M0 autópályát délnyugati oldalán lévő le- és felhajtó ágat, az M0 autópályát nyugati oldalán fekvő Duna part – 5101 j. út – Opel Sziget által közrezárt területet, valamint az M0 autópályát déli oldalán fekvő felhajtó ág – Leshegy utca közötti szakaszt.

A meglévő M0 autópályát-5101 j. út dél-nyugati, jelenleg jelzőlámpás forgalomirányítású alcsomópontja a megnövekedett forgalmi igények, valamint a kapcsolódó fejlesztési beruházás tükrében átalakításra szorul. A térség fejlődése a közúthálózat növekvő terhelését jelenti. Az általános forgalomfejlődés mellett, a távlati Leshegy utcai bekötés által generálódó teherforgalom indokolja a csomópont magasabb szolgáltatási szintre történő emelését.

A forgalmi viszonyok jelzőlámpás forgalomirányítású, négyágú, kör geometriájú csomópont tervezését indokolták. A csomóponti elemeket (körpálya szakaszolt sávszámait, belépés és kilépés sávszámait) a forgalmi modellezés alapján meghatározott irányonként jelentkező forgalmi igények szerint kerültek megválasztásra.

A déli alcsomópont kialakítása során az M0 autópályát és II. Rákóczi Ferenc út külön szintű csomópont északi alcsomópontjának tervezett jelzőlámpás forgalomirányítású, kör geometriájú csomóponti átépítése a tervezés során, mint meglévő állapot lett figyelembe véve. Ennek megfelelően az északi alcsomópont átépítése -az ÚT-Teszt Kft. 898 msz.-ú tervei alapján -jelen csomóponti fejlesztéséhez nélkülözhetetlen projektlem.

Helyszínrajzi kialakítás

A tervezett lehajtó ág tengelye az M0 autópályát 15+430,74 km sz.-ból válik ki. A tényleges beavatkozás határa a meglévő aszfaltburkolat-betonburkolat határa az M0 autópályát 15+440 km sz.-ben van. M0 autópályából való kiválás után 2 forgalmi sávot biztosítunk, melyből 1 forgalmi sáv Halásztelek irányba a körgeometriájú csomópontba való behajtás nélkül, direkt ágon tudja elhagyni a csomópontot. A két irány gömbsüvegsorral került elválasztásra. A körgeometriájú csomópontba történő csatlakozás előtt a lehajtó ág felbővítésre kerül további egy forgalmi sávra, így a csomópontba való belépés 2 forgalmi sávon történik. A körgeometriájú csomópontba történő belépés előtti rövid szakaszon a 2 forgalmi sáv a rendelkezésre álló helyszűke miatt dupla

elválasztóvonallal került elválasztásra egymástól. A gömbsüvegsorral történő szélesebb elválasztás alkalmazása esetén a sávváltási szakasz hossza jelentősen rövidült volna.

Az M0 autótút felhajtó ágán a jelenlegi állapotnak megfelelően 1 forgalmi sávot biztosítunk, valamint Csepel irányból körforgalmi direkt ág kerül kialakításra.

A tervezett M0 autótúti le-és felhajtó ágak kiépítéséhez az autótút meglévő lassítószávján, valamint a meglévő ágak közötti szakaszon beavatkozás szükséges a ki-és becsatlakozások megfelelő oldalesésének kialakítása érdekében. A beavatkozás a meglévő Deák Ferenc híd és a meglévő felhajtó ág közötti szakasz szélső forgalmi sávját, illetve az autótút pályaszerkezetének a szélső betontábláit érinti.

A körpályán kialakított forgalmi sávok:

- lehajtó ág – 5101 j. út Halásztelek irány szakaszon 2 forgalmi sáv + direkt ág,
- 5101 j. út Halásztelek ág – Leshegy utcai bekötés szakaszon 2 forgalmi sáv,
- távlati Leshegy utcai bekötés – 5101 j. út Csepeli irány szakaszon 2 forgalmi sáv
- 5101 j. út Csepeli irány – felhajtó ág szakaszon 1 forgalmi sáv

A forgalmi sávokat gömbsüvegsor választja el egymástól.

Az 5101 j. út csepeli ágán a tervezett beavatkozás az M0 műtárgy után kezdődik és csatlakozik az Út-Teszt Kft. 898 munkaszámú „meglévő 5101 j. úti II. Rákóczi Ferenc út – M0 északi oldali csomóponti ágak jelzőlámpás csomópontjának körforgalommá történő átépítése” kiviteli tervéhez. A meglévő műtárgyat jelen tervezési feladat nem érinti. A csepeli ágon 1+2 forgalmisáv tervezett, igazodva a csatlakozó tervhez, valamint innen válik ki a felhajtó ág direkt ága.

Az 5101 j. út halásztelki ágon 2+1 forgalmi sáv tervezett, valamint a lehajtó ág direkt ága is ide csatlakozik be. A Gát utcára történő kanyarodáshoz, balra kanyarodó sáv került betervezése. A Skála utca – Gát utcai csomópontban már a meglévő 2x1 sávra visszaszűkül a mellékút. A halásztelki irányon lévő Gát utcai autóbusszöblöt érinti a felhajtó ág direkt ága, emiatt a Gát utcai csomópont után egy új buszöblöt létesítése szükséges váróépülettel.

Magassági kialakítás

Magassági vonalvezetés tervezésénél meghatározó szempont volt, hogy az autótúti fel-és lehajtó ágakon ne alakuljon ki túl nagy hosszesés, emiatt a jelzőlámpás körgeometriájú csomópontot a terepszinthez képest 1-2 m magasra kiemeltük. Ennek megfelelően a körpályához való csatlakozás határozta meg a csatlakozó utak magassági vonalvezetését.

Leshegy utcai összekötés

A Leshegy utcai összekötés nem állami beruházás keretében valósul meg, jelen tanulmányterveben csak, mint távlati kialakítást szerepeltetjük, a csatlakozás lehetőségének igazolásához.

Helyszínrajzi kialakítás

A tervezési szakasz eleje az elválasztó sziget feléig, a 0+040 km sz.-ig a már külön ütemben kiépült körgeometriájú csomóponttal együtt megépült szakaszhoz csatlakozik.

A keresztmetszete 2x1 forgalmi sávossal kialakítással tervezett, a csomópont előtt a behajtó ágot 2 forgalmi sávra bővítve. A nyomvonal a körpályából való kiválás után az M0 autótút meglévő

A helyszínrajzi és magassági vonalvezetésnél fő szempont volt az idegen területek érintettségének minimalizálása.

A nyomvonal elején a magassági vonalvezetést a körpályához való csatlakozás határozta meg. Majd közel terepszintre került vezetésre a tervezett pályaszint.

A helyi rendelet módosítási igény közlekedési létesítmény megvalósítása érdekében szükséges. Az infrastrukturális vonatkozásokat az útépitési helyszínrajz tartalmazza.

[illegible]

M0 autópálya Halásztelki csomópont déli alcsomópontjában a meglévő jelzőlámpás 3 ágú csomópont helyett új jelzőlámpás kör geometriájú csomópont kerül kialakításra, melybe távlati elképzelések alapján bekötésre kerül a Leshegy utca is.

Az új csomópont miatt a meglévő autóúti fel-és lehajtó ágakat el kell bontani, majd az 5101 j. út Duna felőli oldalán új csomóponti ágak létesítése szükséges.

A csomóponti ágak párhuzamosan vezetett szakasza alatt külön szinten gyalogos-és kerékpáros átvezetést terveztünk az „A” csomóponti ág 0+209,95 km sz. és a "B" csomóponti ág 0+095 km sz.-ben.

5.2. Közműfejlesztés

Közmű egyeztetési-, adatbeszerzési céllal az ismert szolgáltatók és hálózattulajdonosok megkeresésre kerültek az e-közmű rendszeren keresztül. Az e-közmű rendszerből kapott adatok, a geodéziai felmérés, valamint a helyszíni bejárások során észlelt közművek és kapcsolódó létesítményeik alapján készülnek a közmű kiváltási/védelembe helyezési tervek.

A II. Rákóczi Ferenc úton vezetett közműveket az új csomópont építése előtt ki kell váltani. Az M0 üzemi vezetékeit a csomópont átalakítása miatt ki kell váltani. A tervezéssel elektromos, hírközlő, víz és szénhidrogén elosztó vezetékek érintettek. A közművek részletes tervei a kiviteli terv részeként készülnek el. Közvilágítás: az új csomópontban átépül a közvilágítás is.



A tervezési területre vonatkozó közmű adatszolgáltatás
<https://ekozmu.e-epites.hu/lakossag/#/lakossag/kozmuterkep>

6. A TERVEZETT VÁLTOZÁS VÁRHATÓ KÖRNYEZETI HATÁSAI ÉS KÖVETELMÉNYEI

A tervezett közútfejlesztéshez 2022. évben Környezeti Hatástanulmány (KHT) készült, a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerint. A környezeti hatásokat a KHT mutatja be részletesen. A Pest Váregyei Kormányhivatal PE/KTF0/150-5/2023 számú határozatával a tervezett kialakítást engedélyezte.

6.1. Földtani közeg és talaj védelme

A Magyar Bányászati és Földtani Szolgálat Magyarország Mozdósveszélyes területeit bemutató interaktív térképe alapján a tervezési terület közelében nem található ilyen terület.

Az Országos Területrendezési Terv 3/2. melléklete alapján a tervezett beruházás nem érinti a Kiváló termőhelyi adottságú szántók övezetét és az MvMr 1. melléklet: Jó termőhelyi adottságú szántók övezetét sem. A földhivatali adatszolgáltatás alapján az érintett kevés szántó besorolású terület 4-5 minőségi osztályú, közepes minőségű.

A Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatósága (Magyar Bányászati és Földtani Szolgálat) adatbázisa alapján a tervezési területen, illetve annak közvetlen környezetében nyilvántartott, engedéllyel rendelkező bányatelkek, kutatási engedéllyel rendelkező területek nem találhatók.

A Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztályától érkezett PE-06/KTF/01858-2/2022. ügyiratszámú levél alapján a tervezési területen nem található folyamatban lévő kármentesítéssel érintett terület. Az érintett területen a földtani környezet, felszín alatti víz esetleges szennyezettségéről bejelentés nem érkezett.

Az építési munkálatok a talajra elsősorban a beruházás területfoglalásán, a földmunkák nagyságán, a munkagépek használatán, az építőanyagok kitermelésén, a szállítási tevékenységen és az esetleges veszélyes anyagok és hulladékok tárolásán keresztül fejthetnek ki hatást.

Az új útépítéssel érintett területeken területfoglalás történik és burkolt felület keletkezik. A fel- és lehajtó ágak építése zöldmezős beruházás, művelés alatt álló területek (szőlő, szántó, gyep) és kertes lakóingatlanok igénybevételével tervezett. A csomópont átépítése jellemzően közúti területek igénybevételével megvalósítható.

A termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény (Tvt.) alapján a tárgyi útfejlesztéshez talajvédelmi terven alapuló humuszgazdálkodási terv készítése szükséges, mivel a művelt területek igénybevétele meghaladja a 400 m²-t.

A tervezési terület alapvetően sík, a csomópont átépítése 1-2 m magasra kiemelve, de követi a terepszintet, ugyanakkor a fel- és lehajtó ágak a kb. 9 m magas töltésen vezető M0 autóra vezetnek. Nagyobb földmunkával a töltésepítés jár, illetve a felhagyásra kerülő, korábbi fel- és lehajtó ágak bontása. A bontás, tereprendezés során kikerülő földanyag a töltés építéshez várhatóan felhasználható.

Utak üzemelése során főként a csapadékvíz bemosó hatásával, a felszínre kerülő szénhidrogén származékok, légszennyező anyagok, a kopó alkatrészek részecskéi, valamint a síkosságmentesítés, és a gyomirtás során felhasznált szerek okozhatnak vízminőségi állapotváltozást. A gépjárművekből kikerülő (elcseppenő) üzemanyag és kenőanyag, valamint a kopásokból származó azbeszt és nehézfém szennyeződések az útestre kerülve csapadékvízzel lemosódva juthatnak a talajba. A gáz halmazállapotú szennyezők a levegőből ülepedéssel kerülnek a talaj felszínére, ahonnan a csapadékvízzel bemosódhatnak.

A talaj szerkezetére gyakorolt hatás elsősorban magas töltések építése esetén jöhet létre. Ilyen területeken a terhelés (nyomás) eredményeként, mely az altalajt éri, a talaj szerkezetében változás történik. A töltés nyomóereje azonban csak az alatta lévő talajtestre van hatással, tehát a

környező területeken nem érzékelhető. A kb. 9 m magas töltésen vezető M0 autópályához csatlakoznak a fel- és lehajtó ágak.

A földtani közeg és talajvíz védelme szempontjából az útról a csapadékkal lemosódó szennyezések okozhatnak terhelést. A B szennyezettségi határértéket a számolt várható szennyeződés mértéke meg sem közelíti, így ez a hatás nem jelentős.

6.2. Felszín alatti víz védelme

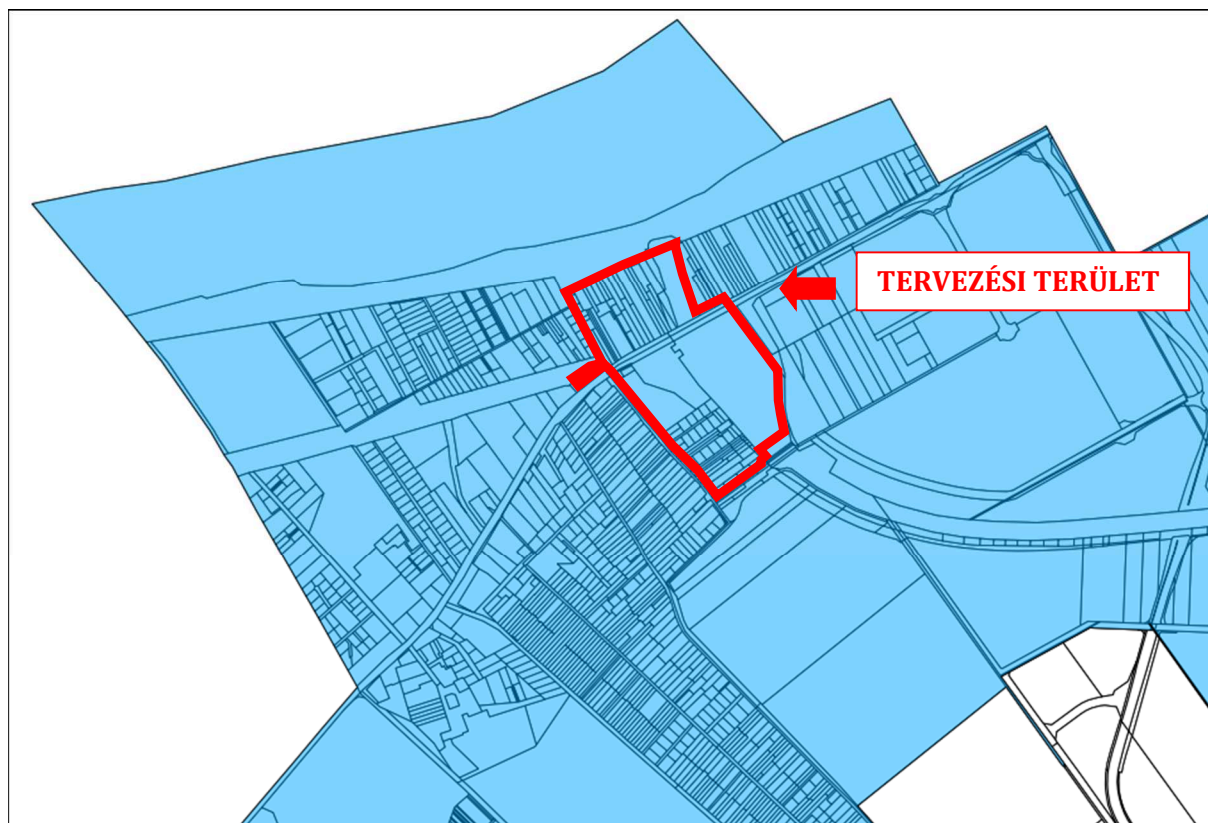
A tervezett nyomvonal a felszín alatti víz állapota szempontjából – a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 2. melléklete szerint – meghatározott érzékenységi kategóriák közül a következő besorolású területeken húzódik:

„1.a” Üzemelő és távlati ivóvízbázisok, ásvány- és gyógyvízhasznosítást szolgáló vízkivételek - külön jogszabály szerint - kijelölt, illetve előzetesen lehatárolt belső-, külső- és végleges vízjogi határozattal kijelölt hidrogeológiai védőterületei. – **fokozottan érzékeny terület.**

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet alapján **Szigetszentmiklós fokozottan és kiemelten érzékeny besorolású, melynek oka a település területét érintő Csepel-Halásztelek vízmű vízbázis.**



Az ivóvízbázis védőövezetének ábrázolása Szigetszentmiklós város közigazgatási területére vonatkozó adatszolgáltatás alapján a tervezési terület jelölésével



Az ivóvízbázis védőövezetének ábrázolása Szigetszentmiklós város közigazgatási területére vonatkozó adatszolgáltatás alapján a tervezési terület jelölésével

Az M0 autópályát új fel- és lehajtó ágai és az M0 autópályát -II. Rákóczi Ferenc út déli alcsomópontjának átépítése érintik a Csepel-Halásztelek vízművek vízbázisának hidrogeológiai A védőterületét.

A Fővárosi Vízművek Zrt. tájékoztatása alapján a Deák Ferenc híd vonalában a védőterület kijelöléséről szóló határozat érvényességi idejének végéig szükséges ún. vízbázis felülvizsgálat keretében (mely egybeesik az útfejlesztési tervezett határidőkkel) változás várható, melynek köszönhetően a tervezett lehajtó -feltételekkel való létesítése -nem akadályoztatott. Létesítéskor a vízbázis hidrogeológiai 'A' védőterületére vonatkozó általános előírásokat kell betartani.

A tervezett beruházás a Csepel-Halásztelek vízbázisának területén tervezett, érinti a hidrogeológiai A védőterületét. A 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet alapján vízbázis hidrogeológiai A védőövezetén környezeti hatásvizsgálat eredményétől függően megengedhető autópálya, autópályát építése vízzáróan burkolt csapadékvízáró rendszerrel, amely feltétel teljesül. Az összeálló felszínű talajvíztükör a területen mély helyzetű, ezért építéskor várhatóan víztelenítésre nem kell majd számítani.

Az útpálya a felszín alatti vízszintekben érzékelhető, számottevő változásokat jellemzően nem okoz. A töltésben haladó pálya duzzasztja a felszíni lefolyás vizeit, amely lokálisan, többlet beszivárgáshoz vezet.

Építés során a felszín alatti vizeket szennyezés csak havária esetben, a kivitelezésben részt vevő munkagépek meghibásodása, balesete esetén érheti. Az esetlegesen bekövetkező Havária eseményekre fel kell készülni, a Havária Tervben a felszín alatti víz szennyeződés megakadályozására külön ki kell térni.

A felszín alatti vizek minőségének védelme érdekében a kockázatos anyagok elhelyezése, továbbá a felszín alatti vízbe történő közvetlen bevezetése a terület érzékenységtől függetlenül tilos. Fokozottan érzékeny területen szennyezőanyag közvetett bevezetése is tilos. Ezen előírásokat figyelembe véve a vízelvezetés (a meglévővel azonos módon) burkolt árok építésével tervezett. Az üzemelés során szennyezés nagysága elsősorban a haváriák, üzemanyag-szállító kamionok, tehergépkocsik balesetével kapcsolatban lehet számottevő. A tervezett útszakaszon és a szállítási útvonalakon havária esetén a szennyeződésből származó károsító hatások túlléphetnek a közvetlen hatásterület határán, a talajvíztükröt elért szennyeződés az áramlási irányokban tovább szállítódik. Havária esetekre a kivitelezőnek, majd üzemelés során a kezelőnek megfelelő havária tervvel kell rendelkeznie.

6.3. Felszíni víz védelme

Felszíni vízfolyást a beruházás közvetlenül nem érint, legközelebb a Duna folyam található, kb. 200 m-re É-ra, mely a csapadékvíz elvezető rendszer vizének végső befogadója.

Az építés a csapadékvíz elvezető rendszer, és a lefolyási viszonyok kismértékű megváltoztatásával járhat, amely átmeneti, nem jelentős hatású.

A vízminőség változás a felszíni lefolyó vizek tekintetében csak csapadékos időszakban léphet fel, amikor is a burkolatlan, fedetlen földfelületnél a felületi erózió következtében talajlemosódás valószínűsíthető.

Utak üzemelése során főként a csapadékvíz bemosó hatásával, a felszínre kerülő szénhidrogén származékok, légszennyező anyagok, a kopó alkatrészek részecskéi, valamint a síkosságmentesítés, és a gyomirtás során felhasznált szerek okozhatnak vízminőségi állapotváltozást.

A szennyezés elkerülése érdekében a tározó túlfolyója egy olajfogó műtárgyon keresztül engedi az útról összegyűjtött csapadékvizet a Dunába.

6.4. Levegőtisztaság-védelem

A fejlesztés területét és annak környezetét nézve, a jelenlegi levegőminőség a zónabesorolás és az OLM adatai alapján országos viszonylatban kissé kedvezőtlennek tekinthető. A környezeti hatástanulmány műszaki leírásában meghatározott alapterheltségi adatok az elvégzett szabványos levegőtisztaságvédelmi számítások során, mint alapterheltség minden esetben figyelembe volt véve.

Az építési, kivitelezési tevékenység levegőszennyezése a munkaterületeken és környezetükben várhatóan magas lesz, illetve a legnagyobb terheléssel járó nagyobb volumenű földmunkák munkafázis védőtávolsága érint légszennyezettségre érzékenyebb területeket is.

A távlati, üzemelés melletti állapotban az útfejlesztések légszennyező hatásának meghatározásához a tervezett fejlesztés legforgalmasabb útszakasz került kiválasztásra. Ennek a szakasznak a forgalmával készültek el a számítások. A számítások szerint a levegőminőségre gyakorolt hatása alig számszerűsíthető, az egészségügyi határértékek az út területfoglalásán belül teljesülnek, a hatásterület pedig mindösszesen 6,6 méter. Mivel ezen szakaszon teljesülnek a betartandó határértékek, úgy minden más, projekt részét képező út mentén is teljesülnek. A tervezett fejlesztés mentén elhelyezkedő légszennyezettségre érzékenyebbnek tekinthető

területek legközelebb 21 méterre találhatók a vizsgált úttengelyektől mérten, így levegőtisztaság-védelmi konfliktusokra és légszennyezettségi egészségügyi határérték túllépésekre nem kell számítani a vizsgált útfejlesztés levegőterhelése kapcsán. A fejlesztés üzemelésével kapcsolatban védelmi intézkedések és monitoring vizsgálatok nem szükségesek.

6.5. Élővilág-védelem

A közlekedésfejlesztési projektek mind a társadalmi-gazdasági helyzetre, mind a környezet-egészségügyi állapotokra hatással vannak, többnyire közvetetten.

Az érintettek köre jelen beruházásban Szigetszentmiklós település lakosai, valamint a közvetetten érintett települések, továbbá azon területrészek lakossága határolható le, ahol a tervezett beruházás által generált forgalmi átrendeződés érvényesül.

A közvetlen célcsoportja a megvalósuló beruházás használói, és az ezáltal tehermentesülő területek. Közvetlen célcsoportba tartoznak az érintett terület lakosai, ipari és egyéb vállalkozásai turisztikai területei.

Jelen beruházás keretében a területen élő lakosságot a közlekedésből eredő kibocsátások közül egészséget károsító mértékben elsősorban a zaj és légszennyezés érheti. Erre a két környezeti elemre vonatkozó vizsgálatok a KHT keretében megtörténtek.

A társadalmi-gazdasági életre gyakorolt hatások infrastruktúra fejlesztés esetében általában pozitív irányúak. A pozitív hatás elsősorban a gazdasági élet területén jelentkezik. A beruházás hozzájárul továbbá az érintett települések gazdasági folyamatainak bővüléséhez, vonzóbbá téve a térséget a befektetők számára.

A fejlesztési területek bővülése megnövekedett forgalmi viszonyokat és növekvő közúthálózati terhelést hoz magával, ezért szükséges a meglévő csomópont fejlesztése és átalakítása.

A csomópont fejlesztése, a fel-és lehajtó ágak áthelyezése társadalmi-gazdasági hatásain keresztül, a települések lakosságának jobb mobilitási és kapcsolattartási lehetőségei révén közvetlenül hozzájárulhat a mikrotérség lakosságmegtartó képességének növekedéséhez, valamint a kereskedelmi és gazdasági folyamatok bővüléséhez, jobb elérést biztosít az új logisztikai területek felé.

6.6. Élővilág-védelem: Növény-és állatvilág

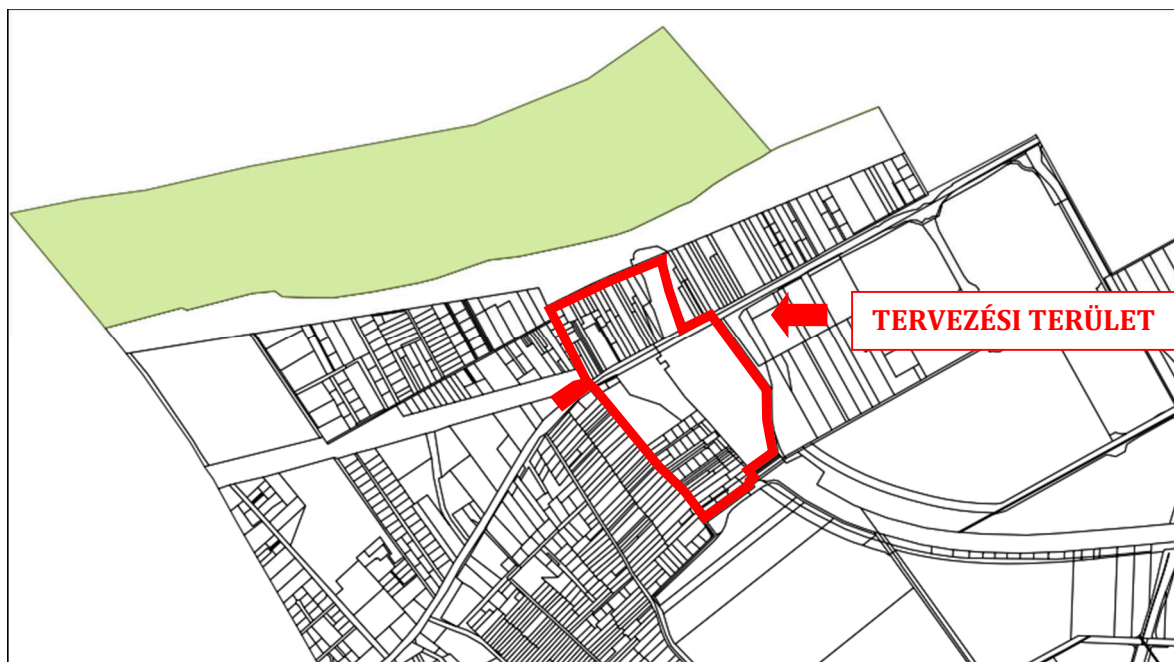
A tervezett beruházás országos jelentőségű védett természeti területet, „ex-lege” védett természeti területet, közösségi jelentőségű természetmegőrzési területet (SCI, SAC), különleges madárvédelmi területet (SPA), az ökológiai hálózat övezeteit, helyi jelentőségű védett természeti területet nem érint. A legközelebbi természetvédelmi jelentőségű terület a Duna és ártere elnevezésű, HUDI20034 kódú, különleges természetmegőrzési terület, mely egyben az ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezete is. A fenti természetvédelmi jelentőségű terület több, mint 60 m-re található a beruházás területétől.

A tervezett beruházás által elfoglalt terület urbanus környezetben található, melyre az erősen antropogén hatás a jellemző. Ebből kifolyólag a tervezési területen megtalálható élőhelyfoltok kifejezetten gyenge természetességűek.

Amennyiben az előkészítő munkák a környezetvédelmi engedélyben meghatározott időszakban történnek, a tervezett munkálatok az élővilágra gyakorolt hatása semleges, vagy elviselhető lesz. Az üzemeltetés hatása semlegesnek tekinthető.



*Az ökológiai hálózat
ökológiai folyosó
övezetének ábrázolása
Szigetszentmiklós város
közigazgatási területére
vonatkozó
adatszolgáltatás alapján
a tervezési terület
jelölésével*



*Az ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezetének ábrázolása Szigetszentmiklós város
közigazgatási területére vonatkozó adatszolgáltatás alapján a tervezési terület jelölésével*

6.7. Tájvédelem

- A tervezett beruházás nem érinti a Natura 2000 hálózat területét.
- A tervezett beruházás **nem érint** országos jelentőségű természetvédelmi területet.
- A beruházással érintett terület közelében helyi jelentőségű védett természeti terület nem található. - A tervezett beruházás környezetében nem található „ex lege” láp, szikes tó, földvár, forrás, víznyelő és barlang.
- A tervezési terület **nem érinti** az ökológiai hálózat övezeteit.
- A tervezett beruházás **nem érint** egyedi tájértéket.

Mivel a tervezési terület városi környezetben található, ezért tájvédelmi szempontból az építés alatt a település belterületén a mostani állapotokhoz képest nem lesz jelentős változás. Az építés/kivitelezés fázisa táj-és településképvédelmi szempontból ideiglenes állapotot jelent. A kivitelezés a jelenlegi tájképre minimális hatással lesz, amit elsősorban a fejlesztés során a tájban megjelenő ideiglenes depónia és felvonulási területek, építőgépek megjelenése okoz. Ez a hatás azonban csak ideiglenesen jelentkezik, az építkezést követően a gépek levonulnak, a felvonulási területek pedig felszámolásra, majd helyreállításra kerülnek.

Mivel a tervezési terület városi környezetben található, ahol magas a művi elemek aránya, ezért a tervezett beruházás során kialakítandó létesítmények látványa nem befolyásolja markánsan a településképet.

Kedvezőtlen látványelemnek minősül a tervezett csomópont az új fel-és lehajtó ágakkal, mely kismértékben ugyan, de negatívan hat a tájképre – azért csak kismértékben, hisz a térség jelentős tájképet befolyásoló eleme az M0 autópálya, valamint a többi alsóbbrendű út, melyek mellett a beruházás tájképre gyakorolt hatása elhanyagolható.

6.8. Épített környezet védelme

Védett műemlékek a tervezési területtől távol helyezkednek el (legközelebb a műemléki védeltséget élvező antennatorony található, kb. 1,3 km-re DNy-ra Szigetszentmiklóson).

A tervezett beruházás kapcsán Előzetes Régészeti Dokumentáció (ERD-I.) készült, melyet az MNM Nemzeti Régészeti Intézet készített el.

A közhiteles lelőhely-nyilvántartás, a múzeumi adattári, szakirodalmi, térképészeti kutatások alapján a tervezett beruházás által érintett területen és 250 méter széles övezetében 2 ismert (nyilvántartott) régészeti lelőhely található:

- Szigetszentmiklós – Dunára-dűlő (nyilvántartási száma: 43138),
- Szigetszentmiklós – Ürge-hegyi-dűlő (nyilvántartási száma: 33229).

Előbbi lelőhely érintett, utóbbi a beruházás pufferzónájában található.

A régészeti lelőhelyek a 2001. évi LXIV. törvény alapján általános védelem alatt állnak.

A törvényben, illetve a kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet szerint az előkészítés időszakában gondoskodni kell a régészeti értékek védelmének biztosításáról.

Amennyiben a Beruházás földmunkái előtt korábbi épületek bontására került sor, abban az esetben a bontási munkálatai csak régészeti megfigyelés mellett folyhatnak. Amennyiben a bontás során olyan bolygatatlan régészeti rétegek, jelenségek kerülnek elő, amelyeket a földmunkák

veszélyeztetnek, az érintett örökségi elemeket fel kell tárni.

6.9. Zaj-és rezgésvédelem

A tervezett fel-és lehajtó ágak a kapcsolódó beruházási elemekkel (5101 j. úti csomópont kialakítása és az 5101 j. út kapacitásnövelése, továbbá a távlati Leshegy utcai bekötés) együttesen gyakorolnak hatást a környezetükre és egymásra, ezért nem lehet szétválasztani őket.

A vizsgálat közúti fejlesztés környezete – mint vizsgálati terület – környezeti zajokkal magasan terhelt. A tervezett útszakaszok Szigetszentmiklós ÉK-i határánál találhatók az M0 autóút és az 5101 j. összekötő út mellett. A vizsgálati területen az M0 autóút mentén a tervezett utak irányába szinte végig találhatók zajárnyékoló falak. A vizsgált közúti fejlesztés zajvédelmi hatásterülete kizárólag Szigetszentmiklós területét érinti, illetve a település hatályos szabályozási terve alapján Gksz, KÖu, Ev, Mk és Lke övezetek érintettek kizárólag.

Az elvégzett vizsgálatok alapján bár magasak a közlekedéstől származó eredő zajterhelések, ugyanakkor, mivel a jelenlegi zajszintek is figyelembe vehetők jogszabály szerint, mint határértékek (amennyiben magasabbak, mint a határértékek), így nem adódik egy helyszínen sem határérték túllépés. A jelenlegi rezgésterhelések nem kerültek meghatározásra a vizsgálatok során.

Az elvégzett szabványos számítások szerint az építési, kivitelezési tevékenység zaj-és rezgésterhelése a munkaterületeken és környezetükben várhatóan magas lesz. Figyelembe véve az építési terület környezetében található zajtől védendő épületeket és azok távolságait, megállapítható, hogy számos zajtől védendő épületnél nem teljesül a vonatkozó határérték. Ebből következik, hogy a vizsgálatok alapján becsült építési munkák várhatóan zajvédelmi konfliktusokkal fognak járni.

Az üzemelési állapot vizsgálatával kapott eredmények alapján az alábbiak kerültek megállapításra.

Minden szituációban az éjjeli megítélési idő volt a mértékadó, így a következőkben a kapott terhelési szinteket kizárólag ezen időszakra lettek kiértékelve.

A védelmi intézkedések nélküli, kizárólag a tervezett utakat, mint zajforrásokat tartalmazó szituációban több vizsgálati helyszín esetében 4-12 dB közötti túllépések adódtak. Ezek alapján bizonyossá vált, hogy szükségesek védelmi intézkedések több helyszínen is.

A tervezett közúti fejlesztés kapcsán meglévő zajárnyékoló falak elbontásra kerülnek az M0 autóút mentén, illetve a jelenlegi, elbontásra kerülő felhajtó ág mentén is.

A falak elbontásából következően az eredő, minden közlekedési forrást tartalmazó szituáció zajterheléseit is szükséges volt érdemben vizsgálni, olyan módon, hogy ezek legalább a jelenlegi zajszinteket meg ne haladják, azoknál alacsonyabbak legyenek.

A védelmi intézkedések nélküli, minden közlekedési zajforrást tartalmazó szituációban a néhány helyszín kivételével mindenhol határérték túllépések voltak, amelyek értéke 1-6 dB közötti. Ezek alapján bizonyossá vált, hogy szükségesek védelmi intézkedések több helyszínen is.

Ennek megfelelően zajvédelmi intézkedések kerültek megtervezésre a közúti fejlesztés kapcsán több helyen is, illetve az M0 autóút mentén is.

Az M0 autóút mentén a zajárnyékoló fal legkisebb mértékű elbontására kerül sor, majd az elbontást követően az 5101 j. út feletti műtárgyig, az ott végződő fallal kerül összekötésre egy új fallal a meglévő fal. Mindenhol egységesen 5,5 méteres szerkezeti magasságot alkalmazva.

A távlati Leshegy utcai bekötés mellé egy 6,0 méter magas zajárnyékoló fal épül. Mivel ezen intézkedések mellett is maradtak határérték túllépések, így ezen ingatlanok esetében szükség lesz passzív zajvédelem alkalmazására.

A passzív zajvédelemre javasolt épületek felsorolását a KHT tartalmazza.

A határérték túllépések igen kismértékűek, számítási hibahatáron belüliek.

A tervezett közúti fejlesztés hatására a szükséges zajvédelmi intézkedéseket követően a vizsgálati helyszíneken javul a közlekedéstől származó zajterhelés.

6.10. Hulladékgazdálkodás

Az okszerű, jogszabályi előírásoknak megfelelő hulladékgazdálkodás mind a kivitelezés, mind a létesítmény üzemeltetése, használata során kötelező.

Minden tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy az a környezetet a lehető legkisebb mértékben érintse, vagy a környezet terhelése és igénybevétele csökkenjen, ne okozzon környezetveszélyeztetést vagy környezetszennyezést.

A környezeti hatástanulmány felsorolt az építés/bontás során várhatóan keletkező veszélyes és veszélyesnek nem minősülő hulladékok típusát, küszöbértékét, kezelési módjukat, valamint felsorolta a legfontosabb előírásokat a hulladékok gyűjtésére, hasznosítására és nyilvántartására.