Ssz.	Szakkérdés	Intézmény	Vélemény		Észrevételek	Tervező válasza	
			kérés dátuma	érkezés dátuma			
1	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A BAVS stratégiai környezeti vizsgálati eljárásában készült dokumentáció átfogó képet nyújt a vasúti infrastruktúra tervezett fejlesztésének rövid-, közép- és hosszú távú jövőképéről (2020-2030-2050) és a tervezett intézkedésekről. Az ismertetett célok mellett jól látható, hogy a közúti forgalom kiváltására tervezett vasúti fejlesztések lényegesen kedvezőbb hatást fejtenek ki a környezetre. A tervezett intézkedések nagy része Budapest közigazgatási területére esik, kisebb mértékben érintik az országos vasúthálózat forgalmi viszonyait és a nemzetközi vasúti kapcsolatrendszert. Mindebből megállapítható, hogy a tervezett intézkedések hatásai – természeti, társadalmi, gazdasági, egészségi – a sűrűn lakott területeket érintik	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.	1
2	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 8. §-ának (1) bekezdése, valamint *a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízgazdálkodási és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló 297/2009. (XII. 21.) Korm. rendelet* előírásai alapján **kérem a kidolgozásban közreműködő szakértők nevének és szakértői nyilvántartási (engedély) számának feltüntetését a dokumentumokon, illetve azt, hogy az egyes szakértők mely részek kidolgozásában vettek részt.**	Az észrevétel a dokumentumban átvezetésre került (14-15. oldal).	2
3	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	Budapest agglomerációjának vasúti fejlesztésével az AM egyetért, azt támogatja. A vasúti közlekedés a többi közlekedési/szállítási módhoz képest preferálandó mind a gazdasági (fajlagos költségek és externáliák), mind a társadalmi (tartós munkalehetőségek, térségek feltárása, bekapcsolása a gazdaság vérkeringésébe, fajlagosan alacsony balesetszám, az ingázással töltött idő csökkentése), mind pedig környezeti meggondolások (területigény, légszennyezés, üvegházgáz-kibocsátás, az élővilág – a többi közlekedési/szállítási módhoz viszonyított – kisebb mértékű zavarása) alapján.	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.	3
4	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	**Javasolom megfontolni, hogy az életminőség javítása ne célként, hanem *átfogó célként* , azaz a BAVS egyik fő prioritásaként jelenjen meg.** Ennek az átfogó célnak lehet az alcélja a fenntartható közlekedési rendszer előmozdítása, a közlekedési ágazat környezeti teljesítményének országos és városi szintű javítása, illetve az éghajlatváltozás mérséklése.	A BAVS célja Budapest vasúti átjárhatóságának, a vasúti szűk keresztmetszet feloldási lehetőségeinek vizsgálata. Az életminőség javításának átfogó cél szintjére emelése e cél megvalósulásának hatékonyságát csökkenti, holott az életminőség javítása több az életminőség javításában hatékonyabb fővárosi, agglomerációs stratégia célkitűzésében szerepel. A BAVS ugyanakkor több ponton foglalkozik az életminőség javításával (vasúti elérhetőség, barnamezős területek fejlesztése, stb.)	4
5	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A környezeti értékelés nagyon sok ismétlést tartalmaz a BAVS szövegéből és ábraanyagából. Ez csúsztegelen, és azt eredményezi, hogy a környezeti értékelés terjedelmesebb lett, mint maga a BAVS. **Sajnos a terjedelem ellenére számos környezeti kérdés nem kellő mértékben és minőségben került kidolgozásra, mint a hulladékgazdálkodást érintő javaslatok vagy az alagútépítéssel összefüggő felszíni forgalmi zavarok, az ezek által okozott környezeti terhelésre vonatkozó információk pedig egyáltalán nem találhatók meg a rendelkezésre álló dokumentációban.**	A BASV bemutatása a hatótényezők azonosítása céljából szükséges. Az SKV vonatkozó munkarészei a BAVS részeire való konkrét hivatkozással, az érthetőség szem előtt tartásával rövidítésre, átalakításra kerültek (15-37.oldal). A hulladékgazdálkodási fejezet kiegészítésre került a beérkezett észrevételek szerint	5
6	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A környezeti értékelés 185. oldalán kezdődő „Környezetvédelmi és fenntarthatósági célú javaslatok" című fejezetben megjelenő javaslatok inkább általános tanácsokat adnak a BAVS számára, a **részleteket érintő javaslatok, intézkedési tervek hiányoznak, ennek pótlása szükséges.**	A javaslatok pontosításra illetve kiegészítésre kerültek.	6
7	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A környezeti értékelés 13. oldalán és a 72. oldalán megfogalmazottak szerint a *„fenntarthatósági értékrend a Nemzeti Fenntartható Fejlődés Stratégiában, Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégiában, valamint a Nemzeti Közlekedési infrastrukturafejlesztési stratégiában rögzített alapelvek mentén épült fel."* Tekintettel arra, hogy a Nemzeti Fenntartható Fejlődés Stratégia helyét 2012-től a jelenleg is aktuális *Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia* vette át, első ezt szerepeltetni a környezeti értékelésben.	Az észrevétel a dokumentumban átvezetésre került.	7
8	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A BAVS és a környezeti értékelés dokumentumaiban keverednek a fenntarthatósági célú vizsgálathoz és a stratégiai környezeti vizsgálati eljáráshoz kapcsolódó szempontok és értékelések, de – az SKV környezet- és természetvédelmi fő funkciójával szemben – túlsúlyban van a fenntarthatósági szempontok vizsgálata. A környezeti értékelés a hulladék- és klímaügyeket kizárólag fenntarthatósági kérdésként tárgyalja (például a környezeti értékelés 4.1 alfejezetében), jóllehet azok egyértelműen a stratégiai környezeti vizsgálati eljárás keretében vizsgálandó témakörök, és ugyanakkor például a vizek, vízbázisok védelme – bár máshol tárgyalják – a környezeti értékelés 4. fejezetében meg sem jelenik.	Az említett fejezeteken kívül a hulladékgazdálkodási célok az 58-59. oldalon, a BAVS nélküli állapot hulladékgazdálkodási kérdései a 115-118., a BAVS megvalósításával kapcsolatos hulladékgazdálkodási kérdések a 166-168. oldalon szerepelnek az SKV-ban. A klímaváltozáshoz kapcsolható célkitűzések a 63-66., a jelenlegi állapot a 122-124., a klíma gyakorolt hatások a 174-175., az intézkedések a 188.oldalon találhatók. A 4.2 pont kiegészítésre került - a releváns fejezetekben már szereplő - talaj- és vízvédelmi valamint hulladékgazdálkodási célú környezetvédelmi javaslatokkal.	8
9	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A BAVS és a környezeti értékelés minőket dokumentuma szilárd és megkérdőjelezhetetlen tényként hivatkozik arra, hogy a szóba jövő alternatívák közül a Déli pályaudvar térségét a Nyugati pályaudvarral összekötő vasúti alagút kiépítése került ki győztesen. *„A funkcionális vizsgálat eredménye alapján megállapítható, hogy a hosszútávon, optimális szabályozási környezetben, megfelelő szolgáltatás eredményeként megnövelhető személy és teherforgalmat a Déli pályaudvar térségét a Nyugati pályaudvarral összekötő vasúti alagút kiépítése szolgálja legjobban."* (környezeti értékelés 22. oldal). Sem a BAVS, sem a környezeti értékelés nem tartalmaz áttekinthető, az egyes változatok különböző szempontú összehasonlítását biztosító változatelemzést. Ennél fogva a legjobb megoldásnak nevezett alagutas változat tényleges (a többi változathoz viszonyított) előnyei és hátrányai nem kellő megalapozottsággal megindokoltak. Nincs utalás arra sem a BAVS, sem a környezeti értékelés dokumentumaiban, hogy hogyan választották ki az egyes alternatívákat, és azokat milyen szempontok alapján milyen eredménnyel hasonlították össze. Ez az egész stratégiai gondolkodásnak alapvető eleme, és egy *„400-800 milliárd forint"* (BAVS 88. oldal) nagyságrendű beruházás esetében elengedhetetlen. **Kérem a változatok közötti választás indokolását, valamint a választást alátámasztó vizsgálat rövid leírásának bemutatását a**	A változatelemzés módszertana a 21. oldalon került bemutatásra, melyen belül az alagút a funcionális elemzés során kerül kiválasztásra. A funkcionális telemzés változatai, a vizsgálat szempontjai a 22. oldalon kerülnek bemutatásra. A jobb áttekinthetőség érdekében átstrukturáltuk ezt a fejezetrészt és kiemeljük a funkcionális elemzés eredményeit.	9
10	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A dokumentáció tényként kezeli az 5-ös metró meglétét és annak vasúti hálózatba való bekapcsolhatóságát is, de annak még nagyságrendi költségbecslése sincsen. **Kérem ennek a BAVS dokumentációjában történő bemutatását.**	A BAVS célja Budapest vasúti átjárhatóságának, a vasúti szűk keresztmetszet feloldási lehetőségeinek vizsgálata. Ennek megfelelően az 5-ös metró definíciószerűen a BAVS vizsgálati terjedelmén kívül esik, befogadó környezetként tekint rá.	10
11	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A BAVS 57. oldalán a négy bemutatott beruházási változat közül három a déli összekötő vasúti híd 3 vágányos, jelenleg már folyamatban levő kialakítására még a jövőben megvalósítandó fejlesztéseként hivatkozik a dokumentációban, azonban az információink szerint a 3. vágány üzembe helyezése heteken belül megtörténik, így az adottságként, a jövőbeli beruházások feltételeként kezelendő. A negyedik változat a hid új 4. vágánnyal való áteresztőkapacitás-bővítését tervezi. **Kérem a BAVS felülvizsgálatát és szükség szerinti módosítását.**	Magának a hídszerkezetnek a fejlesztése van folyamatban. A 3. vágány, a megállóhelyek, az egyvágányú különszintű kapcsolat Ferencváros végponti váltókörzetében, vagyis a Déli körvasút projekt megalapozása a BAVS feladata volt.	11
12	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	Megfontolásra javasolom, hogy a BAVS hangsúlyozza a stratégia előnyeit a közúti és vasúti balesetek vonatkozásában is. A KSH adatai szerint 2019-ben 181 vasúti baleset és 16 627 közúti baleset történt (https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ods001.html).	A stratégia előnye a közlekedési balesetek szempontjából is ismertetésre kerül.	12
13	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	Javasolom a vasúton utazók számának növelésekor figyelembe venni, hogy az nem önálló közlekedési mód. A vasúton utazók gyalogosan, kerékpárral, metróval, villamossal, autóval közeltik meg a vasútállomást, azaz más közlekedési módot is alkalmaznak. Ezért a közlekedést rendszerként kell tekinteni, amelyben az egyes közlekedési módok kiegészítő szerepjel bírnak. Kiemelten fontos a vasútállomások és megállók megközelíthetőségének a kérdése, ezen belül is kiemelt hangsúlyt kell kapniuk a gyalogos közlekedés tényezőinek, mint amilyen a megfelelő szélességű és akadálymentes járda, a közvilágítás, az árnyékolt padok, a hulladékgyűjtők, az ivócsapok, a babaszobás és akadálymentes mosdók, a kiszolgáló üzletek (büfé, étterem, virágbolt, újságos, élelmiszerbolt, patika, pékség) elérhetősége. Nagyon örvendetes a metrókra való átszállás megkönnyítése (Mexikói út – M1, Pillangó utca – M2 és Ecseri út – M3). **Törekedni kell arra, hogy az átszállás közvetlenül és akadálymentesen megoldható legyen minden peronról minden peronra. Javasolom ennek megjelenítését a BAVS-ban, és a kapcsolódó környezeti értékelésben, illetve kérem ennek ajánlásként történő megjelenítését a dokumentumokban.**	A BAVS intézkedéseket azonosít, projekteket nem definiál, az átszállás megkönnyítésére a BAVS intézkedéseket (A01, A02, V03, H01, H03, H05) határozott meg, részletei az engedélyezési tervek elkészítése során kerülnek meghatározásra.	13
14	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A vasútüzemi döntések sok évtizedre előre meghatározzák a környező települések fejlődését, azok térbeli elrendeződését. A BAVS megalkotása és annak végrehajtása remek alkalmat nyújt mindezek átgondolására. Az egyes fejlesztések pontos megtervezése széles körű gondolkodást igényel. Ennek során mindenképpen figyelembe kell venni a helyi városfejlesztési igényeket, elképzeléseket. **Az egyeztetésekbe be kell vonni az önkormányzatokat, az érintett közszolgáltatókat, az érdekelt magánbefektetőket, a helyi nagyobb munkáltatókat és oktatási intézményeket is.** A Városliget állomás fejlesztési terveinek véglegesítéséhez szükséges az 1-es metró hosszú távú fejlesztésének átgondolása, a Szegedi út fejlesztésének áttekintése (a Városliget gépjárműforgalom előli elzárása okán az M3 autópálya forgalmának figyelembevételével) és a Rákosrendező vasútállomás komplex fejlesztési lehetőségeinek átgondolása – mindez nem megvalósítható az érintett önkormányzatok és beruházók bevonása nélkül. Hasonlóan nem megvalósítható a helyi önkormányzatok bevonása nélkül a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér vasútvonallal történő	A BAVS intézkedéseket azonosít, projekteket nem definiál, az érintettek/érdekeltek bevonására a BAVS intézkedéseket (H01, 201, 207, I01, I02, I03, I04, A01, A02, A03, E2, E3 intézkedések illetve "Városfejlesztés" kategóriájú intézkedések) határozott meg, projektszintű részletek az engedélyezési tervek elkészítése során kerülnek meghatározásra.	14
15	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A 150a vasútvonal nyomvonalának áthelyezésével **a funkciót vesztő Ferencvárosi pályaudvar térségének komplex városrészi fejlesztése, illetve a Soroksári út menti területek hasznosításának komplex átgondolása szükséges.** Ennek hiányában üzemek maradhatnak vasúti kiszolgálás nélkül, ugyanakkor a tervezett fejlesztéssel a jelenleg vasútüzem által elfoglalt területek válhatnak értékesíthetővé.	A Ferencvárosi pályaudvar vasúti funkcióinak meghatározása az Országos Teherforgalmi Stratégia szintjén lehetséges, az észrevételre a BAVS intézkedést határoz meg.	15
16	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	Ismerve a hely fontosságát és problematikusságát, **javasolom annak átgondolását, hogy a Rákospalota-Újpest vasútállomás és a Nyugati pályaudvar közötti vasúti szakasz kapacitásának bővítése lehet-e az azonnali intézkedések része.** Meglátásom szerint ez – a környezeti értékelés azonnali beavatkozásokat definiáló megfogalmazását használva – *„igen rövid átfutási idővel megvalósítható, és a szolgáltatási színvonalban jelentős emelkedést jelenthet"* .	A tárgyi terület az alagút előkészítési területe, a hivatkozott kapacitásbővítés csak az alagútkivitelezés részleteinek tisztázása után, a BAVS elfogadása után indulhat.	16
17	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	Javasolom továbbá annak megvizsgálását, hogy **szükséges-e (és ha igen, milyen célból) az Angyalföld és Vízafogó városrészek közötti néhai MÁV területre fenntartani a fejlesztési tilalmat.**	A BAVS azonosítja a vasút számára fontos területeket, azon kívüleket a MÁV-nak visszautalja.	17
18	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	Javasolom a tervezett Marcheggi híd megállóhely átgondolását. Bár a vasútról vasútra való átszállás szempontjából a hely ideális lehet, azonban annak egyéb elérhetősége erősen kétséges. Tekintettel az elnevezés idegen hangzására, **szintén átgondolásra javasolom a tervezett megállóhely *leendő nevét* .**	Konkrét projektelőkészítés keretében (MT) vizsgálandó kérdés.	18
19	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A tervekből és a térképekről nem egyértelmű, hogy a Nádorkert tervezett vonatmegálló a villamosok Budafoki úti vagy infoparki megállójához fog-e csatlakozni. **Kérem ennek egyértelműsítését a dokumentációban.**	Konkrét projektelőkészítés keretében (MT) vizsgálandó kérdés. Elsősorban az Infoparkhoz, hátsó kijáraton keresztül lesz elgyaloglási lehetőség a Budafoki út felé is.	19
20	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	Felhívom a figyelmet, hogy a BAVS nem konzekvens a 150a vonalról érkező személyforgalom kezelését illetően. A G9. oldali térkép szerint ez az 5-ös metró alagútjába fut, míg a 70. oldal térképe szerint ez a jelenlegi Ferencvárosi teherpályaudvar területén keresztül a Keleti pályaudvara menne. **Kérem ennek felülvizsgálatát és szükség szerinti javítását a BAVS-ban.**	Az észrevétel különböző személyforgalmi szegmensekre vonatkozik: az elővárosi személyforgalom a Kálvin tér, távolsági személyforgalom a Keleti pályaudvarra irányul. Konkretizálása projektszinten történhet.	20
21	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A BAVS és a környezeti értékelés is kikerüli a Ferencváros rendező-pályaudvar hasznosításának komplex, más ágazatokat is érintő kérdéskörét. A nyitott kérdések, megoldatlan problémák a városrész fejlődését is késleltetik. A környezeti értékelés úgy fogalmaz a 26. oldalon, hogy *„Ferencváros rendező-pályaudvar teljes kiváltására rövidtávon könnyű, magától értetődő, költséghatékony megoldás nem látszik. Funkcióinak áthelyezése a Budapest vasúti csomópont átjárhatóságának növelése szempontjából pedig jelenleg nem sürgető. A rendező-pályaudvari funkciók elhelyezése tekintetében a vasúti áruforgalmi szempontok meghatározóak. A továbblépéshez részletesebb vizsgálatok szükségesek, melynek érdekében a BAVS intézkedést fogalmaz meg egy célzott koncepció elkészítésére".* **Az átfogó stratégiai tervezéshez szükség lenne ennek a kérdéskörnek is az átgondolására, illetve a BAVS dokumentációban történő megjelenítésére.**	A Ferencvárosi pályaudvar vasúti funkcióinak meghatározása az Országos Teherforgalmi Stratégia szintjén lehetséges, az észrevételre a BAVS intézkedést határoz meg.	21
22	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	**Szintén hiányolom, hogy nem foglal egyértelműen állást sem a BAVS, sem a környezeti értékelés egy lehetséges, várost elkerülő teherforgalmi körgyűrű (V0) kérdésében.** Az országot kelet-nyugati irányban átszelő árufuvarolás várhatóan nőni fog, és ez reméllhetően – és környezeti szempontból különösen kívánatosan – vasúton fog történni. Ezt különösen előségű a távol-keleti árufuvarolás vasútra terelése (lásd „Selyemút koncepció", illetve Budapest–Belgrád vasútvonal) és a belvízi hajózás vízszintingadozások miatti és környezeti megfontolásokon alapuló várható háttérbe szorulása. Mindezek miatt a kérdés nyitva hagyása az egész szektor fejlődését gátolhatja.	A Stratégia egyértelműen állást foglalt a témában a 67. oldalon és intézkedést fogalmazott meg ezzel kapcsolatban (E6): "A BAVS által feltételezett középtávú vasúti teherforgalom-növekedés kezeléséhez a Budapest vasúti csomópont szempontjából a Déli Körvasút teljes körű, a Duna-hidat is magába foglaló háromvágányúsítása szükséges és elégséges, a bővítés viszont nem jár együtt az itt átmenő teherforgalom azonnali és érdemi növekedésével. A Budapestet elkerülő, akár új nyomvonalon, akár meglévő vonalak fejlesztésével létrehozott teherforgalmi körgyűrű (V0) szükségessége egy hosszú távú, a BAVS által feltételezettet meghaladó áruszállítási növekedés eseténmerül fel, a Déli körvasút teherforgalmának részleges tehermentesítésére." Továbbá lásd: 58.o. 2.bk, 64.o. lap alja, 92.o. lap alja.	22
23	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	Felhívom a figyelmet arra, hogy a fenntarthatóság egyik alapelve az, hogy lehetőleg a meglévő infrastrukturális elemeket kell fejleszteni – új elemek létesítése nélkül (Forrás: A fenntartható fejlődés fogalma https://eionet.kormany.hu/a-fenntarthato-fejlodes-fogalma). **Ehhez kapcsolódóan javasolom a szóba jövő fejlesztéseket olyan szempontból is elemezni, hogy azok mekkora létesítési és fenntartási költségigénnyel milyen hozadékokat eredményeznek.**	A stratégia alkotás során az intézkedések azonosításához, a költségek mint értékelési szempontok azonosításra kerültek, a projektelőkészítés szakaszában a projektek azonosítása során definiált projektekhez lehet majd pontos költségeket rendelni.	23
24	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	Mind a BAVS, mind pedig a környezeti értékelés alapvető érve a dunai vasúti alagút építése mellett, hogy a fejpályaudvarok kapacitása a szükséges vonatfordítások miatt nem növelhető. Azonban egyik dokumentumban sincsen definiálva, hogy mit értünk vonatfordítás alatt. Amennyiben a dokumentumok vonatfordítás alatt a vonat mozdony általi kerülését értik, akkor erre vonatkozóan elmondható, hogy a budapesti fejpályaudvarok vonatforgalmának legfeljebb 20 %-a olyan vonat, amelyek esetében a mozdonynak vonatot kell kerülnie. A többi vonat motorvonat vagy két vezetőállásos ingavonat. A budapesti fejpályaudvarok kapacitását tehát aligha ez határolja be. A valós korlátot mindhárom fejpályaudvar esetén a megközelítő vágányrendszer kapacitása jelenti. (Ahogyan azt a 17. pontban is jeleztem, ez a Rákospalota-Újpest–Nyugati pályaudvar közötti szakasz fejlesztésével viszonylag kis költséggel és nagyon hatékonyan bővíthető).	Üzemeltetési koncepciónál (funkcionális elemzésben is) vizsgálatra került elővárosi közlekedés esetében teljes mértékben motorvonati kiszolgálással számolt.	24

25	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A Nyugati és a Déli pályaudvarokat összekötő dunai alagút megépítése nagy mennyiségű földtani közeg kitermelésével jár együtt. A környezeti értékelés szerint a kitermelt anyagot építkezéseken tervezik felhasználni. A vasútvonal korszerűsítése során a szennyezett talajok kitermelését és elszállíttatását tervezik az ahhoz engedéllyel rendelkező illetékesekkel. **A környezeti értékelésben nem szerepel, hogy milyen mennyiségű földtani közeg, talaj kerül kitermelésre. Javasolom ennek pótlását, hiszen csak ennek tudatában lehet tervezni annak megfelelő elszállításával, elhelyezésével, felhasználásával.**	Konkrét projektelőkészítés keretében (KHT) vizsgálandó kérdés.	25
26	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A környezeti értékelés említi, hogy az alagút megépítésével a talajvízszint változása is bekövetkezhet, azonban ezt konkrét tényként kezeli. Nem derül ki a dokumentumokból, hogy a **megvalósítás a talajvíz szintjére milyen mértékben hat, és ennek ellensúlyozására sem tesz javaslatot a környezeti értékelés, ennek pótlása elengedhetetlen a várható környezeti hatások vizsgálatához.**	Konkrét projektelőkészítés keretében (KHT) vizsgálandó kérdés.	26
27	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A környezeti értékelés 152. és 202. oldalán az alábbiakban idézett szövegezéssel kapcsolatban a következő észrevételt teszem. *„Bizonyosra vehető az is, hogy az alagút felszínközeli szakaszai befolyásolják az adott terület talajvíz áramlási rendszerét.”* **Kérem a BAVS kidolgozóit, hogy mutassák be részletesen azt, hogy ez milyen mértékben befolyásolhatja a talajvízszintet, és milyen intézkedéseket terveznek végrehajtani ennek ellensúlyozására.**	Konkrét projektelőkészítés keretében (KHT) vizsgálandó kérdés.	27
28	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	Mind a BAVS 65. oldalán, mind a környezeti értékelés 24. oldalán utalás található a „Pongrácz áttörés”-re. **Ezt a kifejezést javasolom megmagyarázni, mert így nem értelmezhető a szövegben.**	Az említett dokumentumok kiegészítésre kerülnek a magyarázattal.	28
29	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	Mindenképpen **javasolom figyelembe venni a fejlesztések által érintett építészeti értékek védelmét** annak érdekében, hogy véletlenül se kerüljön sor műemléki védelem alatt álló épületek lebontására, mint ami a pesterzsébeti vasútállomással történt az 1990-es évek végén.	Az észrevétel a dokumentumban átvezetésre került (175. oldal).	29
30	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A környezeti értékelés 18. oldalán a célok ismertetésénél a jelenlegi szövegben a BAVS-ra hivatkozva az a célkitűzés szerepel, hogy *„szállítási igény csökkentése”* . **Ez nyilvánvalóan hibás, kérem szükség szerinti javítását.**	A hivatkozott szöveg a teljes szállítási igényre vonatkozik, melybe a személygépkocsival történő szállítási igény is beletartozik, ezutóbbinak csökkentésére hivatkozik a dokumentum, a szöveg pontosításra került.	30
31	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A környezeti értékeléshez kapcsolódó közérthető összefoglaló kijelenti ugyan, hogy a *„BAVS kidolgozása az alábbi szigorú általános lépéssorozat alapján történt, amikor mind az elemzés, mind a célkitűzések megfogalmazása, illetve az azokból fakadó intézkedések kidolgozása fázisában kifejezetten épített a társadalmi konzultációra és az abban megjelenő gondolatokra, javaslatokra és prioritásokra”* , azonban a **társadalmi konzultáció eddigi eredményeit érdemben nem mutatja be, de még a BAVS két honlapjának** (*http://bvs.hu* , illetve *http://www.budapestvasut2040.hu/*) **elérhetőségére sem hivatkozik, kérem ennek pótlását.**	Az észrevétel a dokumentumban átvezetésre került (205-206. oldal).	31
32	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	Környezeti szempontból üdvözlendő az a tény, hogy a jelen fejlesztési lehetőségek mérlegelésekor előnyt kaphatnak a barnamezős területeket használó megoldások, az úgynevezett „zöld intézkedések”. A BAVS a szennyezett vagy funkciójukat vesztett területek hasznosításával 200 hektár barnamezős terület mentesítését, újrahasznosítását tűzi ki célul. Ugyanakkor csak általánosságban ismertetik a barnamezős területeket, mint például vasúti üzem menti területeket, elhagyott raktártelepeket, omladozó gyárépületeket. A Soroksár, Ferencváros, Kőbánya, Rákosrendező, Istvántelek vasúti pályaudvarok területén ezért csak becsülhető, de pontosan nem meghatározható a hasznosítható barnamezős terület nagysága. **A konkrét barnamezős területek – mint viszonyítási alap – bemutatásának elmaradása miatt a várható környezeti hatásokat nem lehet objektíven értékelni. Erre figyelemmel javasolom ennek pótlását.**	Konkrét projektelőkészítés keretében (KHT) vizsgálandó kérdés	32
33	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A többi környezeti elem (például levegő, termőtalaj, élővilág) tekintetében is körültekintően és széles spektrumban ismertetik a környezeti elemeket érintő problémákat, ugyanakkor nélkülözik az elért számszerűsíthető eredmények bemutatását. Így véleményem szerint a hatáselemzés nehezen kivitelezhető. **Erre tekintettel javasolom ezek együttes elemzését is bemutatni.**	Az üzemeltetési vizsgálatok elemzésénél externális hatások számszerűsítése megtörtént, továbbá intézkedéseket is megfogalmaz a stratégia ezek vizsgálatára. Az SKV-ban a BAVS változatok környezeti értékelése a 182-185 oldalon kerül bemutatásra. Ebben a szakaszban az egyes változatok környezeti szempontú értékelésének eredménye közötti különbséget %-ban fejeztük ki.	33
34	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	A közúti forgalom kiváltására tervezett vasúti fejlesztések között szerepel a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér bekötésére – új, zöldmezős beruházás keretében – tervezett gyorsvasút nyomvonala (100d vonal). Ez nem érinti a repülőtér közvetlen térségében lévő agglomerációs településrészeket, településeket (Szemeretelep, Pestszentlőrinc, Pestszentimre, Ferihegy, Vecsés, Üllő). Ezért várhatóan továbbra is fennmarad a zsúfolt közúti közlekedés számtalan –légszennyezéssel, zajterheléssel – járulékos negatív hatása. **Megfontolásra javasolom ezért, hogy a tervezett nyomvonal megvalósításánál vegyék figyelembe az agglomerációban élő, de a fővárosban dolgozók számát, a naponta a fővárosba érkező, illetve ott közlekedő személygépjárművek számát, valamint az azok által kibocsátott légszennyező anyagok mennyiségét.**	A 100d fejlesztés hármas szereppel bír: i) biztosítja a repülőtér kötöttpályás kiszolgálását ii) megteremeti a 100. Sz. Vasútvonal forgalmának sebesség szerinti könnyebb szétválasztását (nagysebességű és távolsági vonatok, illetve tehervonatok leválasztása az elővárosi személy és zónázó forgalomról, iii) növeli a 100. sz. vv. kapacitását (35.o.). Ennek köszönhetően a meglévő nyomvonalon a megjelölt területek kiszolgálása jelentősen fejleszthetővé válik, az új nyomvonal bevonása a kiszolgálásba nem indokolt. A Stratégia által megofgalmazott K100 és B28 intézkedések fogalmazzák meg a fejlesztés szükségességét, amelynek pontos műszaki tartalma későbbi tervfázisokban alakul ki (megállási rend, pontos nyomvonal). A légszennyező anyagok kibocsátott mennyisége az üzemeltetési változatelemzés (3.7 fejezet) egyik értékelési tényezője volt.	34
35	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	Bár a környezeti értékelés vizsgálja a környezeti elemekre, így a földtani közegre gyakorolt hatásokat, azonban csak nagy vonalakban és általánosságban fogalmaz. **A talajvédelem szempontjából hiányolom a stratégia megvalósulásával járó esetleges negatív hatások ellensúlyozására vonatkozó intézkedések részletezését, kérem ennek pótlását.**	A hulladékgazdálkodási fejezet kiegészítésre került a talajszennyezés megelőzésére, mérséklésére vonatkozó intézkedésekkel (szennyezett talaj gyanúja esetén, előírásoknak megfelelő deponálás, szállítás, ártalmatlanítás) (168.oldal). A BAVS a témában intézkedéseket (Z01, Z02) fogalmaz meg.	35
36	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	Hiányolom a hulladék keletkezésével járó talajszennyező hatások figyelembevételét. A kivitelezés során keletkező kommunális hulladék kezeléséről nem esik szó, bár a hulladék kezelésével külön fejezet is foglalkozik. Az épülő vasútvonal mellett a kivitelezés során kommunális hulladék is keletkezik (flakon, zsugorfólia, műanyag zacskó, egyéb kommunális hulladék). **A kivitelezés során keletkező kommunális hulladék folyamatos gyűjtése és elszállítása is elengedhetetlen. Javasolom az ehhez kapcsolódó intézkedési terveket is belefoglalni a környezeti értékelésbe.**	A hulladékgazdálkodási fejezet kiegészítésre került (167. oldal).	36
37	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	Kérem a fenti **szempontok, észrevételek és ajánlások** egyértelmű megjelenítését a BAVS dokumentumban és a kapcsolódó környezeti értékelésben. A **stratégiai környezeti vizsgálati eljárás dokumentációjának kiegészítése elengedhetetlen az álláspontban megfogalmazott észrevételeknek megfelelően, tekintettel arra, hogy azok** szoros összefüggésben vannak *a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet* [a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet] szerinti környezetvédelmi engedélyezési eljárással a projektszintű megvalósítás során. A környezeti hatásvizsgálati eljárást megelőző stratégiai környezeti vizsgálati eljárás eredményét az eljáró hatóság a környezetvédelmi engedélyezési eljárás egyes szakaszaiban megalapozó információként figyelembe veszi a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet alábbi rendelkezései alapján: az *előzetes vizsgálat* során a 3. § (2a) bekezdés, az előzetes konzultáció során az 5/A. § (3a) bekezdés, és a *környezeti hatásvizsgálati* szakaszban a 7. § (3b) bekezdés előírásai szerint.	A fenti észrevételek megerősítése, külön kiegészítést nem igényel.	37
38	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont c) alpont*	Agrárminisztérium	2021.02.11.	2021.03.22	Kérem a fenti észrevételek szíves figyelembevételét a stratégia és a kapcsolódó környezeti értékelés végleges szövegének kialakítása során. - Kérem, írásban szíveskedjenek **a 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 10. §-a előírásainak megfelelően a fenti észrevételek kezelésének módját bemutatni.** - Kérem továbbá a fenti ajánlásokat megjeleníteni **a BAVS-ban és a környezeti értékelésben** annak érdekében, hogy azokat az engedélyező hatóság a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet előírásai szerint a környezetvédelmi engedélyezési eljárás során figyelembe vehesse. - **Kérem a BAVS elfogadása előtt az észrevételeknek megfelelően szakmai válaszokkal kiegészített és a kért kiegészítésekkel módosított stratégiai környezeti vizsgálati dokumentáció visszamutatását a 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 8. §-a szerinti eljárási szakasz lezárhatósága érdekében.**	A fenti észrevételek megerősítése, külön kiegészítést nem igényel.	38
39	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.2. pont a) alpont*	Innovációs és Technológiai Minisztérium Energiapolitikáért Felelős Helyettes Államtitkár	2021.02.11.	2021.03.23.	Földtani és ásványvagyon védelem szempontjából fontos kiemelni, hogy míg a stratégia végrehajtása a stratégia végrehajtási területén az SKV-ban bemutatott módon lehet hatással a terület földtanára, addig tágabb környezetében az az ásványvagyon védelemmel nem összeegyeztethető, ugyanis valamennyi beruházáshoz építési alapanyagra van szükség, amelyek egy része bányászat útján kerül kitermelésre, előállításra. Javasoljuk, hogy valamelyik dokumentumban **kerüljön meghatározásra a BAVS közép- és hosszú távú nyersanyagigénye a tervezhető természeti erőforrás gazdálkodás érdekében**. Nagyban csökkentené továbbá a primer ásványi nyersanyagok felhasználási igényét, ha a beruházások során keletkező építési bontási hulladékok az átlagosnál nagyobb arányban kerülnének újrahasznosításra (recycling) a végrehajtás során. Az újrahasznosítás helyéül akár a vasúti infrastruktúrához kapcsolódó használaton kívüli területek is szóba jöhetnének. Összességében egyetértek a BAVS célkitűzéseivel, ütemezésével, a vázolt rövid- és hosszú távú intézkedésekkel. A fenntarthatóság érdekében kérem, kerüljenek beépítésre a fenti javaslatok.	A BAVS intézkedéseket azonosít, projekteket nem definiál, ezért a nyersanyagigény mértékére vonatkozó becslés a stratégiai tervezés szintjén nem adható. A bontott anyagok újrahasznosítására vonatkozó minőségi követelményeket a BAVS által érintett vonalszakaszok fokozott igénybevételének figyelembevételével kell kialakítani. A nyersanyaglelőhelyek kijelölésére vonatkozó környezetvédelmi intézkedésekre vonatkozóan javaslatokat teszünk.	9
40	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont b) alpont és I.2. pont e) alpont*	Nemzeti Népegészségügyi Központ	2021.02.11.	2021.02.26.	A BAVS Stratégiai Környezeti Vizsgálatát tartalmazó egyeztetési anyag 73-74. oldalán található táblázatban azonban a fenntarthatósági értékekhez rendelt mutatók esetében a BAVS tervezett célrendszerében a bamamezős beruházások ösztönzése az értékelés szerint „kifejezetten nem jelenik meg”, ezért a környezet eltartó-képességének megőrzéséhez, mint fenntarthatósági értékrendhez képest az elmozdulás a +/- értékelési rendszerben - értéket kapott. Fentiek alapján javasoljuk, hogy a bamamezős beruházások ösztönzése, mint szempont besorolása a BAVS Stratégiai Környezeti Vizsgálat részletezett táblázatában kerüljön módosításra: „A célrendszerben kifejezetten nem jelenik meg” helyett „A célrendszerben részben szerepel” besorolást kapjon, és az „Elmozdulás” értékelése + legyen.	Az észrevétel a dokumentumban átvezetésre került.	28
41	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont b) alpont és I.2. pont e) alpont*	Nemzeti Népegészségügyi Központ	2021.02.11.	2021.02.26.	Az illegális hulladéklerakás megelőzésére, főleg a nyílt pályák környezetében fekvő vasúti területeken környezetvédelmi szempontból kiemelt figyelmet kell fordítani.	Az észrevétel a dokumentumban átvezetésre került.	29
42	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont b) alpont és I.2. pont e) alpont*	Nemzeti Népegészségügyi Központ	2021.02.11.	2021.02.26.	Tekintettel arra, hogy a budapesti ivóvízbázisok mindegyike sérülékeny vízbázis, szükségesnek tartjuk hangsúlyozni, hogy a BAVS megvalósítása alkalmával az érintett területeken maradéktalanul be kell tartani a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízi létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet előírásait figyelemmel a védőterületek kijelölésére, valamint a védelmük érdekében szükséges területhasználati korlátozásokra is	Az észrevétel a dokumentumban részben átvezetésre került: az érintett ivóvízbázisok védőterületeinek kijelölése a vízbázist üzemeltető vízmű feladata.	30
43	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont b) alpont és I.2. pont e) alpont*	Nemzeti Népegészségügyi Központ	2021.02.11.	2021.02.26.	A BAVS stratégiai környezeti vizsgálatának összeállítása során **beépítésre kerültek a Nemzeti Népegészségügyi Központ 29026-5/2019/KBKHF iktatószámú állásfoglalásában javasolt, a Budapest Vasúti Stratégia Környezeti (BVS) értékelés tematikájára vonatkozó módosítások.** A BAVS általános céljai környezet- és település-egészségügyi szempontból is összhangban vannak az Európai Unió közlekedéspolitikájában és Magyarország fejlesztéspolitikájában megfogalmazott fenntartható célkitűzésekkel, és megfelelnek Budapest Mobilitási Tervében foglalt céloknak, mint például: • a fenntartható közlekedési rendszer előmozdítása érdekében a vasúti személy- és áruszállítás részarányának növelése, használatának és hatékonyságának maximalizálása az energiahatékonyság, illetve az energiatakarékosság növelésével; • a közlekedési ágazat környezeti teljesítményének országos és városi szintű javítása; • az éghajlatváltozás mérséklése az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése révén.	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.	34
44	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont b) alpont és I.2. pont e) alpont*	Nemzeti Népegészségügyi Központ	2021.02.11.	2021.02.26.	A környezet eltartó-képességének megőrzése érdekében a BAVS célkitűzéseinek megvalósítására komplex intézkedéscsomagot fogalmazott meg, amely magában foglalja az infrastruktúra-, a város- a szolgáltatás és az üzemeltetés fejlesztését, így elérhető a közlekedésből adódó környezeti terhelés mérséklése, illetve a jövőbeli káros hatások megelőzése, ezért a BAVS megvalósítását különösen a városi levegő védelme, a közlekedésből eredő jelentős zajterhelés csökkentése, valamint az üvegház hatású gázok kibocsátásának mérséklése érdekében környezet- és település-egészségügyi szempontból **támogatjuk**.	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.	35
45	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont b) alpont és I.2. pont e) alpont*	Nemzeti Népegészségügyi Központ	2021.02.11.	2021.02.26.	**Egyetértünk továbbá** a BAVS Stratégiai Környezeti Vizsgálatában foglalt javaslatokkal, amelyek a BAVS megvalósítása során fellépő káros környezeti hatások mérséklésére és a pozitív hatások erősítésére szolgálnak, illetve a fenntarthatóság irányába történő elmozdulást segítik. Kiemelten fontosnak tartjuk egy adott időtávban bekövetkező állapotváltozások követését a környezeti monitoring eszközeivel környezeti elemenként, illetve rendszerenként.	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.	36
46	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont b) alpont és I.2. pont e) alpont*	Nemzeti Népegészségügyi Központ	2021.02.11.	2021.02.26.	A meglévő vasúthálózat és a kapcsolódó állomások fejlesztése, az új vonali kapcsolat kialakítása, az új megállóhelyek létesítése során nagymennyiségű hulladék keletkezésével kell számolni, ezért támogatjuk a BAVS Stratégiai Környezeti Vizsgálat javaslatát, mely szerint a keletkező hulladékok mennyiségének csökkentése érdekében már a hulladék gyűjtésének és feldolgozásának tervezése során is törekedni kell arra, hogy a hulladékok szelektív gyűjtése megvalósuljon, valamint az újrahasznosítható anyagok mennyisége minél nagyobb legyen.	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.	37
47	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont b) alpont és I.2. pont e) alpont*	Nemzeti Népegészségügyi Központ	2021.02.11.	2021.02.26.	A Déli és a Nyugati pályaudvarokat a Duna alatt összekötő Alagút építési hulladékának nagy volumene a lehetséges felhasználási, hasznosítási lehetőségeket nehezítheti, ezért fontosnak tartjuk, hogy az elhelyezéséről, hasznosításáról a kivitelezést megelőzően műszaki-, gazdasági- és környezetvédelmi szempontok alapján összeállított felhasználási/hasznosítási és elhelyezési terv készüljön, azonban javasoljuk, hogy a megvalósítás során a szükségesnek ítélt módosítások folyamatosan be legyenek építve az elhelyezési tervbe.	Az észrevétel a környezeti értékelésben átvezetésre került.	38
48	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont b) alpont és I.2. pont e) alpont*	Nemzeti Népegészségügyi Központ	2021.02.11.	2021.02.26.	A Budapesti Agglomerációs Vasúthálózat fejlesztése során kitermelt föld szintén építési hulladéknak minősül, mindezek alapján elengedhetetlen, hogy az így keletkező hulladéknak az Országos Hulladékgazdálkodási Tervben foglaltak szerinti, környezetvédelmi szempontból megfelelő hasznosítása megtörténjen.	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.	
49	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont b) alpont és I.2. pont e) alpont*	Nemzeti Népegészségügyi Központ	2021.02.11.	2021.02.26.	A BAVS intézkedései között szerepel a bamamezős területek hasznosítása, amely új zöldfelületek létrehozására is irányulhat, így kedvező klimatikus hatása mellett a levegő minőségét is javíthatja.	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.	
50	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont a) alpont*	Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály	2021.02.11.	2021.03.12	A Kormányhivatal figyelemmel a 2/2005. Korm. rendelet 3. számú mellékletének I. pontjának I.1.a) pontjában foglaltakra véleménye kialakítása során a PE-KTFO/1325-2/2021. számú iratával megkereste az Országos Meteorológiai Szolgálatot (továbbiakban: OMSZ) annak érdekében, hogy a tárgyi dokumentációk tekintetében levegőtisztaság-védelmi szempontú véleményét adja meg. Az OMSZ ELN-85-2/2021. ügyiratszámú iratában az alábbi nyilatkozatot tette: „...A dokumentumokat áttekintettük, a Stratégiával kapcsolatban az **Országos Meteorológiai Szolgálat részéről észrevételt nem kívánunk tenni**."	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.	

51	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont a) alpont*	Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály	2021.02.11.	2021.03.12	**Természetvédelem** A környezeti értékelés általános, felsorolás szerű áttekintést ad Budapest és környezetének természetvédelmi helyzetéről, az országos jelentőségű és helyi jelentőségű védett természeti területekről, Natura 2000 területekről, az ökológiai hálózat elemeiről, erdőterületekről (92. oldal). Az áttekintés azonban nem mutatja be azt, hogy a felsorolt különböző kategóriájú területeknek milyen kapcsolatai, érintettsége van a meglévő vasúthálózattal. A természeti (ökológiai) rendszer, biodiverzitás című fejezet (124. oldal) Budapest Környezeti Programja 2017-2021., Nemzeti Biodiverzitás Stratégia II. 2015-2020. anyagaiból közöl részleteket. Kiemelhetők a Nemzeti Biodiverzitás Stratégia megállapításai. „A biodiverzitás megőrzésében a természetvédelmi oltalomban nem részesülő területeknek is jelentős szerepe van. A zöld infrastruktúra koncepció az ökológiai és tájökológiai kapcsolatok által alkotott rendszer működőképességének fenntartására, kialakítására törekszik. A zöld infrastruktúra a természetes és félig természetes területek részben meglévő, részben stratégiailag megtervezett hálózata, amely széleskörű ökoszisztéma-szolgáltatások nyújtására képes." Továbbá: „A beépítettség és a közlekedési infrastruktúra elemei jelentős mértékben járulnak hozzá az élőhelyek feldarabolódásához. A vonalas létesítmények (utak, vasutak) kis területigényük ellenére is nagy fragmentációt okozhatnak." Valamint: „Elsősorban növények esetén jelenthetnek inváziós folyosót a különböző vonalas létesítmények, így a közutak, vasutak mentén is számítani lehet invazív növényfajok betelepülésére. '' A Környezeti rendszerekre gyakorolt hatások, Élővilág, természeti (ökológiai) rendszer, biodiverzitás című fejezet (164. oldal) szerint: „Vonalas létesítmények kialakításához szükséges területeken (a terület¬foglalással) az eredeti élőhelyek véglegesen megszűnnek. A területfoglalással közvetlenül nem érintett szomszédos területeken az élőhelyek állapota leromolhat a közvetett hatások révén (zajterhelés zavaró hatása, vízháztartási viszonyok megváltozása stb.). Ezeknek a zavart területeknek a mérete vasutak mentén általában 50-100 m-re tehető, természetesen ez az érték az érintett terület érzékenységétől jelentősen függ. ” „Az üzemelés során a zajterheléshez kapcsolódó zavaró hatások jelentkezhetnek, melyek a zavarásra érzékenyebb állatfajok esetében általában elvándorlást, menekülési reakciót eredményeznek. Ez a hatás elsősorban madárfajok és emlősfajok esetében jelentkezik, de kétéltű és hüllő fajok is érintettek lehetnek. Érzékenyebb fajok esetében a hatásterület akár 500 m is lehet. Üzemelése során a járművekkel való ütközés egyes állatfajok esetében (pl. gerincesek, egyes repülő rovarfajok) jelentős mértékű lehet” A BAVS már a jelenlegi, stratégiai tervfázisban is több, körülhatárolt fejlesztést, átalakítást, létesítési és építési tevékenységet is megjelöl, azonban ezek a már jelenleg is ismert tervezett beavatkozások nem kerültek egyértelmű egybevetésre a természetvédelmi szempontokkal, a környezeti értékelés természetvédelmi szempontból többségében az általánosságok szintjén marad. A meglévő vasúthálózati elemek fejlesztése védett természeti területek és Natura 2000 területek újabb területi igénybevételével várhatóan nem fog járni, azonban a környezeti értékelésben megjelölt általános kockázati elemek (védett fajokra gyakorolt közvetlen és közvetett hatás, zavarás, ökológiai folyosók igénybevétele) jelentkezésével számolni kell. A Kormányhivatal javasolja a környezeti értékelés kiegészítését a fontosabb fejlesztési elemek természeti környezetre gyakorolt hatásának fejlesztési elemenként körülhatárolt, egyértelműbb vizsgálatával. A fenti észrevételekkel a Stratégiában foglaltakat a Kormányhivatal elfogadásra javasolja.	A 3.4 Környezeti elemek jelenlegi állapota fejezetben szerepel a budapesti védett természeti területek és az érintett vasútvonalak kapcsolatának bemutatása, ez kiegészítésre került az agglomerációra vonatkozóan. A BAVS nem tartalmaz konkrét, körülhatárolt projekteket. A stratégiában intézkedések kerültek meghatározásra, azaz a célok eléréséhez vezető feladatok és tevékenységek, melyek a stratégia társadalmi, környezeti, gazdasági, műszaki, jogi területeit lefedik. Az infrastruktúrafejlesztési intézkedések, amelyek főként műszaki jellegű beavatkozások logikai csoportokba rendezésével álltak elő, megágyaznak a későbbi „projektesítésnek”, ugyanakkor a jelenlegi stratégiai tervfázisban még nincs lehetőség konkrét, projektszintű fejlesztések vizsgálatára. A környezeti értékelés ezért csak az intézkedések ismeretében várható hatások általános bemutatását tartalmazhatja, a részletesebb vizsgálatok a későbbi, konkrét projektelőkészítések (KHT) során valósulhatnak meg.	2
52	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont a) alpont*	Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály	2021.02.11.	2021.03.12	**Tájvédelem** A környezeti értékelés külön fejezetben mutatja be Budapestet, mint települési tájat, annak zöldinfrastruktúra elemeivel (126. oldal, 165. oldal). A tematika véleményezése során a Kormányhivatal felhívta a figyelmet arra, hogy az államigazgatási feladatkörben végzett tájvédelem feladatkörét milyen keretek között jelöli ki a jelenleg hatályos jogszabályi környezet. A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (továbbiakban: Tvt.) fogalom- és hatáskör értelmezéséből következően a hazai tájvédelem feladata a települések közigazgatási területének külterületeire és az országos jelentőségű kiemelt természetvédelmi oltalom alatt álló települési belterületekre terjed ki. Azaz a budapesti, kiemelt természetvédelmi oltalom alatt nem álló belterületek esetében a fenti fogalomértelmezésből következően tájvédelemről nem beszélhetünk. Új belterületi vasúti épületeknek településképi, városképi hatása, jelentősége lehet, tájképi hatások ezeken a települési belterületeken nem értelmezhetőek. Ez alól kivételt képeznek azok a vasúttörténeti szempontból jelentős emlékek, amelyek egyedi tájértékké történő nyilvánítása megtörtént. A Tvt. értelmében: *6.§ (3) Egyedi tájértéknek minősül az adott tájra jellemző természeti érték, képződmény és az emberi tevékenységgel létrehozott tájalkotó elem, amelynek természeti, történelmi, kultúrtörténeti, tudományos vagy esztétikai szempontból a társadalom számára jelentősége van.* *(4) Az egyedi tájértékek megállapítása és nyilvántartásba vétele a védett természeti területek természetvédelmi kezeléséért felelős szerv (a továbbiakban: igazgatóság) feladata.* *(5) A településrendezési terv tartalmazza a tervezési területen található egyedi tájértékek felsorolását.* A fenti megállapításokon túlmenően azonban a Kormányhivatal egyetért a környezeti értékelésben foglaltakkal, miszerint a közlekedési kapcsolatok fejlesztése, a területek feltárása miatt agglomerációs szinten „táji léptékben a tájszerkezet - az elmúlt évtizedekben sajnálatos módon tapasztalható romlásának - kismértékű erősödése várható, amely tájrészlet szinten lehet jelentősebb, pl. a zöldfelületek beépítésén, a zöld infrastruktúra további gyengítésén keresztül". A Kormányhivatal ugyancsak egyetért a környezeti értékelés települési zöldfelületi rendszerre vonatkozó megállapításával: „A vasúti területek zöldfelületi szempontból kifejezetten kritikusnak tekinthetők. A je¬lentős nagyságú, sokszor barnamezős területként értelmezhető vasúti közlekedési területek zöldfelületi intenzitása kifejezetten magas, és az elmúlt évtizedekben jelentősen növekedett.” Továbbá: „A vasúti területeken - a korlátozott források miatt elmaradó területgondozás és a területhasználat intenzitásának csökkenése miatt - a növényzet spontán megjelenése tapasztalható, amely elsősorban cserjék, és exóta fás- és lágyszárú - sokszor allergén - özönfajokból álló, korlátozott ökológiai értékű, fiatal, többszintű növényállományok formáját ölti. A használat és a területgondozás intenzitásának növekedésével ezen állományok visszaszorulása, ezzel a zöldfelületi intenzitás csökkenése várható, amely - a korlátozott ökológiai funkciók és gyakorlatilag nem létező rekreációs funkciók ellenére is - városi zöldinfrastruktúrára kis-közepes mértékű kedvezőtlen hatással van.” A település zöldfelületi rendszere szempontjából az egyre sűrűsödő beépítések mellett - mint biológiailag aktív felületeknek - még a degradált zöldfelületi elemeknek is fontos szerepük van. Amint arra már a tematika véleményezése során is felhívta a Kormányhivatal a figyelmet: A vasúti pályák mellett kisebb nagyobb szélességű zöldfelületi sávok (pl. vasúti töltések rézsűfelületei), esetleg nagyobb települési zöldfelületi elemek (erdősávok) találhatóak. A Főváros egyre csökkenő zöldfelületi ellátottsága miatt és annak hiányos zöldfelületi rendszerében a vasútvonalak mellett zöldfelületek fontos szerepet tölthetnek be a települési, városi életminőség szempontjából, egyrészt mint védelmi, másrészt mint	Kiegészítés a tájvédelmij feladatok értelemzéséről A településrendezési tervben felsorolt, érintett egyedi tájértékek felsorolása, ezek érintettségével kapcsolatos megállapítások A zöldfelületek, zöld infrastruktúra általános védelmével kapcsolatos javaslatok megfogalmazása - hatás versus törekvés	
53	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont a) alpont*	Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály	2021.02.11.	2021.03.12	**Földtani közeg védelme** A Stratégia környezeti értékelésében a földtani közeg védelme kapcsán az alábbi beavatkozások fejthetnek ki potenciális hatást: Az új megállóhelyek létesítése, a meglévő vasúthálózat és kapcsolódó állomások fejlesztése, valamint új vonali kapcsolatok, összeköttetések kialakítása. Ezen beavatkozások mind területfoglalással járnak. Az újonnan tervezett területfoglalások esetén fontos szempontnak kell lennie a környezeti szempontból kevésbé értékes területek (barnamezős) felhasználásának az egyes beruházások helyszíneként.	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.	
54	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont a) alpont*	Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály	2021.02.11.	2021.03.12	**Hulladékgazdálkodás** A megküldött dokumentáció több fejezetében is foglalkozik a BAVS megvalósítása során tervezett intézkedéseket érintő hulladékgazdálkodási kérdésekkel. A dokumentáció a BAVS várhatóan jelentős hulladékképződéssel járó kritikus pontjainak bemutatásán túl kiemeli a vasútvonalak mentén, a vasúti területeken tapasztalható jogellenes (illegális) hulladék elhelyezések problematikáját, és kellő hangsúlyt fektet azok felszámolásának és megelőzésének fontosságára. A stratégiában tervezettek megvalósításával keletkező hulladékok környezeti hatásainak és a hatások csökkentési lehetőségeinek elemzése során a hulladékcsökkentés érdekében végzett előzetes tervezés, illetve a hulladékok hasznosíthatóságának fontossága mellett a dokumentáció külön rámutat arra, hogy a tervezett beruházások során keletkező hulladékok vasúton történő szállításának megvalósításával a hulladékok okozta környezeti hatások tovább csökkenthetők. Ez, az adott tevékenységre szabott és annak sajátosságaiból adódó, a környezet terhelését csökkentő lehetőség feltárása a dokumentáció, illetve a környezeti értékelés egyik kiemelt erőssége. A dokumentáció bemutatja továbbá, hogy a BAVS miként járul hozzá a 2014-2020 időszakra szóló Országos Hulladékgazdálkodási Tervben megfogalmazott átfogó hulladékgazdálkodási célok megvalósulásához. A fentiek alapján elmondható, hogy a BAVS várható környezeti hatásainak analízise során a hatások hulladékgazdálkodási szempontú elemzése megfelelő hangsúlyt kapott, melyre tekintettel **hulladékgazdálkodási szempontból javasolt a BAVS stratégiai környezeti vizsgálati dokumentációjának elfogadása.**	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.	
55	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont a) alpont*	Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály	2021.02.11.	2021.03.12	**Levegőtisztaság-védelem** A Stratégia környezeti vizsgálata az egyes környezeti elemekre, többek között a környezeti levegő minőségére gyakorolt közvetett és közvetlen hatásait értékeli, vizsgálva ezek összefüggéseit az életminőségben, területhasználatban. Azonosításra kerültek a kedvező és kedvezőtlen hatások, azokat rövid,- közép és hosszú távon vizsgálva, elemezve azok kumulatív és szinergikus hatásait és az egyes járulékos hatásokat, továbbá vizsgálva a megvalósítás elmaradása esetén fennálló helyzetet. Budapest szűk vasúti keresztmetszetének feloldása levegőtisztaság-védelmi szempontból támogatott javaslat, a kötött pályás közlekedés rendezése, fejlesztése a környezeti levegő terheltségének csökkenését idézi elő. Mind a személyszállítás, mind a teherforgalom szempontjából a közúti forgalom kiváltása kedvezően hat a levegő immissziós állapotára. A Stratégia keretében a személyforgalom került vizsgálatra az utasforgalmi adatok modellezése alapján. A levegőminőségre ható tényezők nagyobb részt közvetlenül, kisebb részben közvetve jelentkeznek. A közvetlen hatások közül egyértelmű pozitív hatásként kiemelhető a közúti forgalom és az ebből eredő kibocsátás (főként NO*, szálló por és ózon) csökkenése. A hatás jelentkezhet a személyautó forgalom csökkenésében, a vasúti fejlesztés következtében jelentkező csökkentett buszjáratok számában, illetve a még nem villamosított vasútvonal villamosításában. A folyamatban kedvezőtlen hatásként értékelhető a Stratégia megvalósításából származó építési - kivitelezési munkálatok levegőt terhelő hatása. Jellemzően ezek a hatások lokálisan jelentkeznek, hatásuk időszakos. Ezen tervezett beruházások közül kiemelkedőnek mondható a Déli és Nyugati pályaudvarokat összekötő Alagút létesítése, amely nagy volumenű földmunkával és szállítási forgalommal jellemezhető. Levegőtisztaság-védelmi szempontból negatívnak értékelhető közvetett hatásként értékelhető a közúti forgalom átrendeződése és lokális növekedése (megállók környezetében parkolóhelyek kialakítása), illetve a vasúti forgalom növekedése (közvetve a vontatáshoz szükséges energia többlet előállítása). Utóbbi hatás fajlagosan kisebb légszennyező anyag kibocsátással jár, ami az egészségügyi kockáza¬tokat kedvezőbb irányba befolyásolja. A bemutatott környezetvédelmi intézkedések és fenntarthatósági célú javaslatok levegőtisztaság-védelmi szempontból támogatott célkitűzéseket tartalmaznak. A dokumentációban foglaltak alapján megállapítható, hogy a tervezett intézkedések hatására a főváros és az agglomeráció közlekedéséből származó légszennyező anyag kibocsátás jelentős mértékben csökken, a főváros területén a levegőminőségi trendekben kedvező változás várható. A Stratégia környezeti vizsgálati dokumentációjában foglaltakat **levegőtisztaság-védelmi szempontból a Kormányhivatal elfogadásra javasolja.**	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.	
56	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont a) alpont*	Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály	2021.02.11.	2021.03.12	**Zaj- és rezgésvédelem** A BAVS keretében tervezett infrastrukturális beruházások esetében az építés alatti zajterhelés mértéke jelentősen függ a tervezett beavatkozás volumenétől, valamint a beavatkozással érintett helyszín környezetének érzékenységétől. Nagyobb mértékű hatások jelentkezhetnek a nagyobb pályaudvarok, ál¬lomások korszerűsítési munkái során, valamint a tervezett alagút létesítése közben. A munkagépek, szállítójárművek zajterhelése jelentős hatású lehet, azonban ezek a hatások csak viszonylag kis területre korlátozódnak és csak időszakosan jelentkeznek. A vonali fejlesztések zajterhelése szintén jelentős lehet, de csak viszonylag rövid ideig jelentkezik. A hatások megfelelő munkaszervezéssel, organizációval, munkagépválasztással csökkenthetők, a szállítási tevékenységek útvonalának, valamint időszakának gondos megválasztásával is mérsékelhetők. A BAVS megvalósítása a jelenleg is jelentős zajterheléssel érintett szakaszok esetében a zajterhelés további növekedését eredményezheti, ezen növekedés azonban zajcsökkentő intézkedésekkel mérsékelhető. A terheléssel jelenleg kis mértékben érintett vonalszakaszok esetében a növekvő forgalom új konfliktusokat generálhat. A forgalom növekedéséből eredő zajterhelés mértékét ellensúlyozhatja a gördülőállomány cseréje, új, korszerű, alacsony zajkibocsátású vonatállomány beszerzése, továbbá a vasúti pályák felújítása, amely szintén jelentősen hozzájárulhat a zajterhelés mérsékléséhez. A vasúti közlekedés következtében fellépő rezgésterhelés mértékét jelentősen befolyásolja a vasúti pálya állapota, valamint a pálya és a védendő objektum között elhelyezkedő közeg rezgéscsillapítási tulajdonságai. A felújított pályaszerkezetek kedvezőbb rezgésterhelési mutatókkal rendelkeznek, de különböző műszaki megoldásokkal (pl. rugalmas sínágyazat) tovább lehet csökkenteni a terhelés mértékét. Az új állomások, megállóhelyek, de kisebb mértékben a meglévő, fejlesztésre kerülő megállóhelyek környezetében is megerősödhet ráhordó gépjármű forgalom, ebből zajterhelési konfliktusok keletkezhetnek, ez a hatás azonban várhatóan nem lesz jelentős. A vasúti közlekedés részarányának növekedése a közúti forgalom csökkenését vonja maga után, amely a zajterhelés - várhatóan nem jelentős mértékű - csökkenését fogja eredményezni. A benyújtott stratégiai környezeti vizsgálat a korábban elfogadásra javasolt tematika alapján került kidolgozásra. A stratégiai környezeti vizsgálatban leírtak alapján a BAVS egyes beruházásainak megvalósítását megelőző környezeti hatásvizsgálati eljárás(ok) során a vasúti közlekedés okozta jelentős konfliktushelyzet miatt nagy körültekintéssel, részletesen vizsgálni szükséges a zajterhelés változását, és az adott körülmények közt leghatékonyabb zajcsökkentési megoldások alkalmazására kell javaslatot tenni. A BAVS környezeti vizsgálat értékelő jelentését **zaj- és rezgésvédelmi szempontból a Kormányhivatal elfogadásra javasolja.**	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.	
57	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.2. pont c)-d) alpont*	Miniszterelnökség Építészeti, Építésügyi és Örökségvédelmi Helyettes Államtitkárság	2021.02.11.	2021.03.11.	Helyettes Államtitkár Úr **nem tesz észrevételt**	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.	
58	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.2. pont b) alpont*	Budapest Főváros Kormányhivatala	2021.02.17.	2021.03.12.	A természetes gyógytényezők érintettsége szempontjából a Stratégia fejlesztési elemei két csoportra oszthatók. A felszínen megvalósuló, és főként a pesti oldalt érintő fejlesztések (vasútvonal kapacitásbővítése, új deltavágányok építése, fejpályaudvarok fejlesztése, új állomások, megállóhelyek kialakítása, stb.) nem gyakorolnak negatív hatást a Budapesten megtalálható gyógytényezőkre. Ettől eltérő a helyzet a felszín alatt építendő létesítmények esetében. A Duna közelében lévő budai gyógyfürdők (Gellért, Rudas, Rácz, Lukács) gyógyvizes kútjainak és forrásainak vízbázisa a Budai termálkarszt rendszer, amely a fürdők közelében a felszíntől csak néhány méternyi mélységben helyezkedik el. A Stratégia két mélybeli vonalvezetéssel számol. A H5 illetve H6-H7 HÉV összekötés esetében a vonal a dokumentáció szerint a Kolosi tér térségében kerülne a felszín alá, majd nyomban keleti irányba fordulna, ezzel elkerülve a Lukács fürdő vízbázisát. Ezután a vonal a mélybe zökkent karsztot fedő harmadidőszaki rétegekben futna, ahol természetes gyógytényező érintettsége már nem áll fenn. A Déli-Nyugati vasúti alagút nyomvonala a dokumentáció alapján a Déli pályaudvar és a Duna vonala között az M2 metró nyomvonala közelében, azzal párhuzamosan futna. Jelenlegi ismereteink szerint ez a vonalvezetés nem gyakorol negatív hatást a termálkarszt rendszerre, de az egzakt vélemény kialakításához szükséges a nyomvonal pontos ismerete. A tervezett két vasúti alagút végleges nyomvonalát úgy kell kijelölni, hogy a termálkarszt rendszert ne érintsék. Fentiek megvalósulása alapján a **BFKH a stratégia ellen kifogást nem emel.**	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.	

59	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont d) alpont*	Belügyminisztérium Közfoglalkoztatási és Vízügyi Helyettes Államtitkárság	2021.02.11	2021.03.12.	A BAVS speciális céljai között szerepel Budapest, valamint a budapesti agglomeráció víztesteinek és vízbázisainak védelme és a megbízható működtetéssel elért vízszennyezések megelőzése. A BAVS vizsgálja: - Budapesten és az agglomerációban talajszennyezéssel potenciálisan érintett területeket (barnamezős, illetve bányák, hulladéklerakók, és az egykori intenzív mezőgazdasági termelés területeit), mely alapján Budapest közigazgatási területén jelenleg 129 kármentesítési eljárás van folyamatban. - Magyarország felülvizsgált, 2015. évi Vízgyűjtő-gazdálkodási Terve (érintett víztestek állapota, ivóvízbázisok, valamint termálvíz-bázis) érintettséget. - Az új megállóhelyek létesítése, új vonali kapcsolatok kialakítása, valamint a meglévő vasúthálózat és kapcsolódó állomások fejlesztése során fellépő közvetlen, illetve közvetett környezeti hatásokat (vízvédelmi szempontból is).	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.
60	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont d) alpont*	Belügyminisztérium Közfoglalkoztatási és Vízügyi Helyettes Államtitkárság	2021.02.11	2021.03.12.	Megállapítható, hogy a BASV megvalósítása során az optimális nyomvonal kiválasztásánál a vízvédelmi szempontok is érvényesülnek, melyek kiterjednek többek között az érintett vízbázisok védelmének figyelembevételére (hatásvizsgálatok elvégzése) és a karsztos területek elkerülésére, így az **SKV dokumentáció a felszíni és felszín alatti vizek minőségi és mennyiségi védelmére kiterjedően elfogadható.**	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.
61	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont d) alpont I.2. pont f) alpont*	Belügyminisztérium OKF	2021.02.11.	2021.03.02.	A BAVS SKV-t három fő pillér mentén dolgozták ki: 1. a BAVS céljainak illeszkedése az EU és a hazai környezetpolitikai célrendszerhez; 2. fenntarthatósági értékrend szerinti értékelés; 3. környezeti teljesítményértékelés. A BAVS SKV elkészítése során a Szakértő többek között az alábbiakat vizsgálata: – a vízre (különös tekintettel a termál kutak, gyógyfürdő vízbázisok érintettségére), mint környezeti elemre gyakorolt közvetlen és közvetett hatásokat; – káros és kedvező hatásokat, rövid-, közép- és hosszútávú hatásokat, ideiglenes és állandó hatásokat, közvetlen és közvetett hatásokat, járulékos (beleértve az átterhelés járulékos hatásait is), kumulatív és szinergikus hatásokat; BAVS SKV-ban kidolgozott intézkedések bevezetése következtében fellépő pozitív, illetve negatív hatások, hatásfolyamatok azonosítása és jelentős negatív hatás esetén mérséklő intézkedések kidolgozása; A BAVS SKV-val kapcsolatos intézkedések közül a Zöld intézkedések (Z) rész kiterjed többek között a vízvédelmi szempontból káros környezeti hatások mérséklésére, jövőbeli káros hatások megelőzésére vagy mérséklésére, ilyen például a kihasználatlan, barnamezős vasúti területek kijelölése, szennyezettségének felmérése, valamint kármentesítésre szoruló vasúti területek kijelölése, a környezeti szempontból érzékeny (karszt terület, vízbázisok, források) vasúti területeken okozott környezetterhelés feltérképezése és a környezetterhelést mérséklő intézkedések végrehajtása.	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.
62	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont d) alpont I.2. pont f) alpont*	Belügyminisztérium OKF	2021.02.11.	2021.03.02.	A BAVS céljai az alábbiak szerint foglalható össze: – A környezetbarát vasút térnyerésének, a módváltásnak a hatására csökken a kibocsátott városi diffúzszennyezésre jellemző nehézfémek és szerves mikroszennyezők mennyisége, így a BAVS megvalósítása közvetetten hozzájárul a diffúz vízszennyezések mérsékléséhez. Továbbá a meglévő vasúti pályák átépítésével, a korszerűbb sín- valamint váltókenési eljárásokat alkalmazó berendezések beépítésével a felszíni vizek ásványi olajszármazékokból eredő szennyezése is csökken. – A vízgazdálkodás hosszú távú céljainak megvalósítása (a veszélyes anyagok vízekbe kerülésének korlátozásával, a diffúz szennyezések csökkentésével tervezi úgy, hogy a szennyezőanyagok terhelése ne lépje túl az asszimilációs képességet.) – A Budapest Zöldinfrastruktúra koncepció célrendszere három pillére közül a második pillér (zöldinfrastruktúra-fejlesztés) érinti a barnamezős (felhagyott vasúti) területek zöldfelületi hasznosítását. A BAVS speciális céljai között szerepel Budapest, valamint a budapesti agglomeráció víztesteinek és vízbázisainak védelme és a megbízható működtetéssel elért vízszennyezések megelőzése. A BAVS vizsgálja: – Budapesten és az agglomerációban talajszennyezéssel potenciálisan érintett területeket (barnamezős, illetve bányák, hulladéklerakók, és az egykori intenzív mezőgazdasági termelés területeit), mely alapján Budapest közigazgatási területén jelenleg 129 kármentesítési eljárás van folyamatban. – A VGT2 (érintett víztestek állapota, ivóvízbázisok, valamint termálvíz-bázis) érintettséget. – Az új megállóhelyek létesítése, új vonali kapcsolatok kialakítása, valamint a meglévő vasúthálózat és kapcsolódó állomások fejlesztése során fellépő közvetlen, illetve közvetett környezeti hatásokat (vízvédelmi szempontból is). A BAVS SKV rögzíti, hogy: – a megvalósítás során a vízvédelmi előírásokon túl figyelembe kell venni az árvízvédelmi előírásokat is; – célszerű megvizsgálni az ivóvízbázisok meglévő monitoring hálózat bővítésének szükségességét, továbbá a vasúti tevékenységet is nyomon követő vízvédelmi monitoring kiépítését (különös tekintettel a teherforgalmi csomópontokra). A BASV SKV kiterjed: – a Déli és a Nyugati pályaudvarra tartó vonatok számára a fejpályaudvarok jelentette kapacitáskorlát feloldásaként egy Duna alatti összekötő alagút (DNA) megépítésére (létesítése során figyelemmel kell lenni a karsztos, vagy ahhoz közeli rétegek szennyezésének elkerülésére, valamint a talajvíz áramlási rendszerre, továbbá az alagút esetében szükséges monitoring hálózat kialakítása), továbbá - A Nyugati pályaudvaron átmenő utasforgalom kezelése, a felszín alatti állomás létesítésére.	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.
63	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.1. pont d) alpont I.2. pont f) alpont*	Belügyminisztérium OKF	2021.02.11.	2021.03.02.	Összességében a cél hosszútávon egy komplex, a Budapest agglomerációs vasúthálózat fejlesztésével egy környezetbarát vasút személy és teherforgalmi vasút kialakítása. A BASV megvalósítása során a legoptimálisabb nyomvonal kiválasztásánál figyelembe veszik a vízvédelmi szempontokat is, mely kiterjed többek között az érintett vízbázisok védelmének figyelembevételére (hatásvizsgálatok elvégzése) és a karsztos területek elkerülésére. A megvalósítás során a barnamezős területek hasznosítását, valamint a kitermelt (nem szennyezett) föld tájsebek vagy ipari területek rekultivációja során történő felhasználását részesítik előnyben. A jelenlegi környezeti helyzet értékelése, a fennálló környezeti konfliktusok bemutatása, valamint a várható környezeti hatások értékelése során súlyos baleseti szempontból a tanulmányok figyelmet fordítanak a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény (a továbbiakban: Kat.), valamint a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezésről szóló 219/2011. (X.20.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R2.) szerinti veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek veszélyeztető hatásainak figyelembe vételére. Az SKV-ban szerepelnek a Kat. és R2. jogszabályok, valamint megjelenik a veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek körül kijelölt veszélyességi övezetben tervezett fejlesztések esetén a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezéssel összefüggő feladatok figyelembevétele. **A fentiek alapján Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia – Stratégiai Környezeti Vizsgálata című, környezeti értékelést tartalmazó dokumentáció a felszín alatti vizek minőségi és mennyiségi védelmére és a súlyos ipari balesetek megelőzésére kiterjedően elfogadható.**	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.
64	*2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének I.2. pont a) alpont*	Innovációs és Technológiai Minisztérium Energiapolitikáért Felelős Helyettes Államtitkár	2021.02.11.	2021.03.23.	Véleményem szerint a közlekedés kiemelt fontosságú mind környezeti, mind gazdasági, mind társadalmi szempontból, ezért a vasúti fejlesztések vizsgálatát kifejezettem örömmel fogadom. Általánosságban elmondható, hogy a vasúti közösségi közlekedés elősegítése több szálon is hozzájárul az üvegházhatású gázok kibocsátás-csökkentéséhez; a vasúti fejlesztések jelentős szerepet töltenek be a dekarbonizációban. A BAVS célkitűzései elsődlegesen a meglévő vasúti hálózat közvetlen és területileg kapcsolódó fejlesztését célozzák, így jelentősebb környezeti hatással az új nyomvonalak és megállóhelyek létesítésénél lehet számolni. Az SKV 3.4 pontjában bemutatásra kerül a vizsgált terület morfológiája és földtani felépítése, továbbá a már potenciálisan talajszennyezett területek is. A 3.6 fejezet részletezi azon közvetlen, illetve közvetett környezeti hatásokat, amelyek a BAVS megvalósítása következtében érinthetik a földtani közeget (ideértve a talajt), valamint bemutatja a nyílt karsztos területek szennyeződésre való érzékenységét, ezen kívül nagy hangsúlyt fektet a rekonstrukciós és rekultivációs jellegű munkálatok kedvező hatásainak szemléltetésére is, amelyet ezúton is üdvözlünk.	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.
65	*Kvt. 43. § (6) bekezdés a) pontja*	Országos Környezetvédelmi Tanács	2021.02.11.	2021.04.03.	A Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia Stratégiai Környezeti Vizsgálatban foglalt **elemzésekkel és következtetésekkel az OKT alapvetően egyetért**. A BAVS SKV, mint ágazati stratégiai SKV, megfelel a 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet Stratégiai Környezeti Vizsgálat [SKV] előírásainak. Az EU módszertani előírások beépítésének érdekében a dokumentum szerint JASPERS szakértők is részt vettek a Stratégia és a környezeti értékelés szempontjainak kidolgozásában. A BAVS minden munkafolyamatában vizsgálta a fenntarthatósági-, illetve környezetvédelmi szempontok érvényesülését. A környezeti értékelés beépülése biztosítja, hogy a megvalósítási tervezés és a kivitelezés során csak olyan intézkedések kerüljenek elfogadásra, melyek környezetileg is értéket teremtenek és óvnak, valamint a fenntarthatósági elvárásokat is kielégítik. A Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia arra vállalkozik, hogy stratégiai szintű javaslatot adjon az átjárhatósági nehézségek miatt létrejött utas- és teherforgalmi szűk keresztmetszetek feloldására. A Stratégia a budapesti vasútfejlesztések céljainak és intézkedéseinek levezetése mellett a vasút és város kapcsolatának rövid leírását, a távlati megoldás bemutatását is tartalmazza, mely alapján azonosíthatók a jövőbeni fejlesztési projektek és intézményi változtatási igények. A stratégia a szűk keresztmetszetek feloldására és az átjárhatóság biztosítására három változatot ajánl megoldásként. A BAVS összhangban van az Országos, térségi és fővárosi fejlesztési, valamint rendezési tervekkel, továbbá a vizsgálat során előzetesen meghatározásra kerültek mindazon környezeti-, természetvédelmi terveknek, stratégiáknak, programoknak a köre, amelyek közvetett vagy	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.
66	*Kvt. 43. § (6) bekezdés a) pontja*	Országos Környezetvédelmi Tanács	2021.02.11.	2021.04.03.	A Stratégia általános céljai összhangban vannak az Európai Unió közlekedéspolitikájában és Magyarország fejlesztéspolitikájában megfogalmazott célkitűzésekkel, és megfelelnek a Budapesti Mobilitási Tervben foglalt céloknak: • a fenntartható közlekedési rendszer előmozdítása, a vasúti rendszer használatának és hatékonyságának maximalizálása; • a közlekedési ágazat környezeti teljesítményének országos és városi szintű javítása; • az éghajlatváltozás mérséklése az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése révén; • a városi lakosság életminőségének javítása a hatékonyabb és integráltabb közlekedéstervezés, területrendezés és városterveze révén.	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.
67	*Kvt. 43. § (6) bekezdés a) pontja*	Országos Környezetvédelmi Tanács	2021.02.11.	2021.04.03.	A BAVS legfőbb célja a Budapesti vasúti csomópontban meglévő szűk keresztmetszet felszámolása, az átjárhatóság biztosítása. Budapesten a vasút városon belülli elhelyezkedéséből számos fejlesztési lehetőség adódik több szempontból is: • Alulhasznosított vagy egyáltalán nem használt vasúti barnamezős területek fejlesztési lehetőségei, kihasználva a vasút adta közlekedési kapcsolatok lehetőségeit is. • A belváros és a külső lakóterületek közötti átmeneti zóna területén található, volt ipari területek fejlesztési lehetőségei a meglévő vasúti kapcsolatok kihasználásával. • A meglévő hálózaton új megállóhelyek létesítésével növelhető a városi területek és a város egyéb közlekedési lehetőségeinek elérése. Ezáltal növekszik a vasút városi közlekedésbe integráltságának esélye. Az új városi területek fejlesztése során alapfeltétellé válhat a vasút feltáró szerepe. • A meglévő hálózat lokális fejlesztéseivel a területi elvágó hatás javítható.	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.
68	*Kvt. 43. § (6) bekezdés a) pontja*	Országos Környezetvédelmi Tanács	2021.02.11.	2021.04.03.	A hálózati integráció következtében az üzemeltetési és mukoöltetési folyamatok optimalizálása, fenntarthatósága is szerepet kap. Az OKT egyetért azzal, hogy a teherforgalom esetében a cél a gazdasággal és a társadalommal együtt élő szerepkörből adódóan a városi térség fokozott tehermentesítése, melynek hosszú távú célkitűzése a Budapest elkerülő vasúti útirányok fejlesztése és az elegyrendezési és logisztikai műveletek csökkentése, a belső városi térségből történő fokozatos kivonása. Az OKT kedvezőnek ítéli meg, hogy a BAVS és a városfejlesztési programok összehangolása további szinergikus hatással járhat; az elővárosi vasút esetében kialakításra kerülő új megállók; vasúti barnamezős területek revitalizációja a vasúti kiszolgálás javításával, a vasúti területek csökkentésével és felszabadításával (pl. Déli pályaudvar, Keleti Pályaudvar stb.). A belső városi gazdasági és társadalmi szerkezet a fejlesztések kapcsán vegyes funkciójú területekkel bővül, így megjelenik a lakóhely- és munkahelyfejlesztés is. Az OKT egyetért azzal, hogy a BAVS olyan átfogó stratégia, amely megvalósítása esetén társadalmi-gazdasági hasznossága mellett a fővárosi további fejlődését generálja úgy, hogy a vasúti közösségi közlekedési fejlődés, a településen belüli gyorsabb elérhetőség jelentősen alacsonyabb kibocsátás és fenntarthatósági elvárások mellett valósul meg (levegőminőség javulása, PM10 és PM2,5 értékeinek csökkenése és az ÜHG	Az észrevétel SKV-ban való módosítást nem igényel.
69	*Kvt. 43. § (6) bekezdés a) pontja*	Országos Környezetvédelmi Tanács	2021.02.11.	2021.04.03.	Az OKT felhívja ugyanakkor a figyelmet arra, hogy a BAVS végrehajtása során a konkrét fejlesztések, átalakítások tervezésekor és kivitelezésekor a beruházó minden esetben tegyen fokozott erőfeszítéseket a kellően alapos és időben történő társadalmi egyeztetésre, igyekezzen elkerülni, hogy a lakosságot az építési és üzemelési időszakban a jelenleginél nagyobb környezeti terhelések (zaj, por) érjék, továbbá, hogy a lakossági ingatlanok értéke csökkenjen. Szintén lényegesnek tartjuk, hogy a tervezés során a beruházó fokozott figyelmet fordítson a biológiailag aktív zöldfelületek csökkenésének elkerülésére, valamint a felszabaduló területeken törekedjen minél nagyobb arányban teljes értékű zöldfelületek kialakítására, és ezeken a területeken tartózkodjon a forgalmat vonzó létesítmények (irodaházak, lakóparkok, bevásárló központok stb.) telepítésétől.	Az észrevétel más programokban, stratégiákban való figyelembevétel érdekében intézkedésként szerepel.