

---

## **II. A Tököli repülőtér Szabályozási Terve**

### **Meglévő állapot értékelése**

#### **1. Településszerkezet, terület-felhasználás**

A tervezési terület Tököl közigazgatási területének északi részén az 5101. jelű országos mellékút mellett helyezkedik el.

A repülőtér területe keleti irányban közvetlen a Dunai Repülőgépgyár területével, délnyugati irányban Tököl város Pesti úti lakótelepével határos. Nyugati irányban részben a Duna árvízvédelmi töltése, továbbá a nyugati és déli irányban mezőgazdasági területek határolják. Mivel Tököl közigazgatási területének északi szélén helyezkedik el a repülőtér, így több szomszédos településsel – Halásztelekkel, Szigetszentmiklóssal és Szigethalommal – is van közvetlen kapcsolata.

*A tervezési területet az alábbi ingatlanok jelentik:*

- 0322/4-es és 0317/1-es ingatlanok együttes területe a földhivatali nyilvántartás szerint 407 ha 4021 m<sup>2</sup> (ez a kivett repülőtér terület)
- 0322/3-as hrsz-ú ingatlan területe 8152 m<sup>2</sup> (amely mint „kivett lakóház és udvar” szerepel a földhivatalnál)

A terület elhelyezkedését tekintve jó adottságokkal rendelkezik. Közúton az M0 autópályán felől az 5101. jelű országos mellékútról közelíthető meg. Az országos mellékútról kettő bejárata van. Az egyik Halásztelek felől az ún. I-es kapu, a másik Tököl felől az ún. II-es kapu. A halásztelki nagykanyarnál található bejárat csak rendezvények alkalmával működik.

A Duna közelsége a vízi-közlekedési kapcsolat megteremtésére is lehetőséget biztosít. Délnyugati irányban iparvágány maradványok találhatóak. Az iparvágány rekonstrukciójával a vasúti közlekedési kapcsolat a Szigethalmi állomás felől megoldható.

Természetesen a repülőtér funkcionak megfelelően a légi-közlekedés is adott.

A futópálya 1988-ban állami beruházásként került felújításra, ezt követően a rendszerváltásig, mint szovjet katonai repülőtér működött. Az elmúlt években kihasználatlan volt. A területen csak környezetvédelmi kármentesítés folyt, valamint jelentéktelen repülési és raktározási tevékenység. A terület déli sarkában korábbi bányászati tevékenység eredményeként visszamaradt tó helyezkedik el.

A terület nemcsak a magyarországi, de közép-Európai viszonyok között is egyedülálló adottságokkal rendelkezik.

A közlekedési ágak – közúti, vízi, légi, vasúti – mindegyikével rendelkezik.

A terület épülettel, építménnyel történő beépítése igen laza, az összterületnek az 1%-át sem éri el (lásd. Összefoglaló vizsgálat című tervlapot)

A hasznosított épületek bérbe adott épületek, melyeket az alábbi cégek bérlik. A bérleményekben különböző tevékenységek folytatódnak. A területen telepengedéllyel rendelkező telephely nincsen.

- Master Sky Szolgáltató Kft.  
Tevékenység: üzemeltető

- 
- Foglalkoztatottak száma: 10 fő  
PANNON AIRSERVICE Kft.  
Tevékenység: Repülési és karbantartási tevékenység repülőgép értékesítéssel és iskolával  
Foglalkoztatottak száma: 10 fő
  - EUROMAXTOR Bt.  
Tevékenység: Gépkocsi és repülőgépfestés  
Foglalkoztatottak száma: 3 fő
  - Gie. Mo. Bt.  
Tevékenység: tanácsadás, szolgáltató kereskedelem az öntöde, mintakészítő és építő területen  
Foglalkoztatottak száma: 2 fő
  - Vezetéstechnika – Teszt - tréning Bt.  
Tevékenység: autós vezetéstechnikai továbbképzések  
Foglalkoztatottak száma: 1 állandó fő  
4 fő fizikai megbízásból
  - AVICRAFT Kft.  
Tevékenység: Légi-jármű üzemeltetés és karbantartás  
Foglalkoztatottak száma: 6 fő
  - PRIMEX-AIRSERVICE Kft.  
Tevékenység: Légi-jármű raktározás alkatrésztárolás, javítás  
Foglalkoztatottak száma: 7 fő
  - Bak József  
Tevékenység: Hobby alkatrészek tárolása
  - Pásztor Zoltán  
Tevékenység: raktározás  
Foglalkoztatottak száma: 1 fő
  - NUSI FARM Kft.  
Tevékenység: állattartás és takarmánytárolás  
Foglalkoztatottak száma: 2 fő
  - Kunzer László  
Tevékenység: gépjármű tárolás  
Foglalkoztatottak száma: 4 fő
  - JET-STREAM 2004 Kft.  
Tevékenység: Légi-járművek karbantartása, javítása, üzemeltetése, légi áru és személyszállítás, oktatás, egyéb légi szolgáltatás  
Foglalkoztatottak száma: 9 fő
  - Geoprotect Kft.  
Tevékenység: raktározás, gépek karbantartása  
Foglalkoztatottak száma: 2 fő
  - RWT Kft.  
Tevékenység: építőipar, raktározás  
Foglalkoztatottak száma: 19 fő
  - PAINTBALL Játékok Kft.  
Tevékenység: Paintball játék szervezése és bonyolítása  
Foglalkoztatottak száma: 3 fő
  - Közlekedésbiztonsági Szervezet  
Tevékenység: légi-jármű raktározás  
Foglalkoztatottak száma: nincsenek állandó foglalkoztatottak
  - LAKIHEGY 2000Kft.  
Tevékenység: gépjárművek polírozása

- 
- Foglalkoztatottak száma: 2 fő
  - NIMBUS Repülőklub  
Tevékenység: repülés  
Foglalkoztatottak száma: 30 fő
  - HALLEY Kft.  
Tevékenység: ultrakönnyű repülőgépek gyártása, forgalmazása  
Foglalkoztatottak száma: nincsenek állandó foglalkoztatottak
  - Hoffmann János  
Tevékenység: zöldség-gyümölcs kereskedés  
Foglalkoztatottak száma: 2 fő
  - FS-100 Kft.  
Tevékenység: repülés oktatás, repülés klub  
Foglalkoztatottak száma: nincsenek állandó foglalkoztatottak

A jelenlegi bérleti szerződések lejárat hatálya 2006. december 31.

A fentieket figyelembe véve a területen jelenleg cca. 120-150 munkahely van.

## **2. Tulajdonviszonyok**

A volt állami tulajdonban álló és az ÁPV Rt. kezelésében lévő tököli repülőtér nyilvános privatizációs eljárás keretében került eladásra. Az ÁPV Rt. 2004.-ben írta ki pályázatát a terület polgári légiközlekedési és egyéb célú hasznosítására. A nyertes a Tököl AIRPORT Rt. lett.

Az ÁPV Rt.-vel megkötött ingatlan adásvételi szerződését törvényi szabályozás alapján kormányhatározat hagyta jóvá 2004. december 26.-án.

A terület birtokbaadása a vevő pénzügyi teljesítését követően 2005. március 10.-én zárult le.

A fentiek értelmében jogutód a TÖKÖL AIRPORT Rt. lett, így a tököli repülőteret üzemeltető Master Sky Kft, mint bérlővel szemben bérbeadóvá vált az új tulajdonos.

A Master Sky Kft. bérleti szerződése időközben megszűnt, és az üzemeltetőnek a határozott időtartamra szóló üzemeltetői szerződése 2006. december 31.-én jár le.

Az üzemeltetőnek „a nem nyilvános le- és felszállóhelyként üzemeltetett repülőtérre” vonatkozóan a Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség már korábban előírta a repülőtér zajgátló védőövezetének kijelölését.

„A Tököli Repülőtér zajgátló védőövezetének kijelölése” című dokumentációt az üzemeltető megbízására a Rep-Rét Bt. készítette el 2004. decemberében, melyet a PLH a 176/1997. sz Kormány rendeletnek megfelelően 2005. febr. 04-én záradékolt.

A fenti dokumentációban foglaltakat a PLH – törvényi kötelezettségének megfelelően – az érintett önkormányzatok lakosságával közmeghallgatásokon megismertette.

Az új tulajdonos felelőssége, hogy a határozat kiadása után, az abban foglaltakat betartsa, illetve a repülőtér üzemeltetőjével betartassa. A Tököl Airprt Rt. ezzel tisztában van.

Az új tulajdonos másik felelőssége, hogy a repülőtér lőszermentesítését a tervezett beruházások megkezdése előtt, az alapozási mélységnek megfelelően elvégezze.

---

A korábbi tulajdonos, illetve az ingatlan korábbi kezelőjének kötelezettsége, hogy a megkezdett és várhatóan 2007. év végéig befejezésre kerülő környezeti kárelhárítási feladatokat ellássa.

#### Tulajdoni viszonyok kimutatása

Hrsz	Tulajdonos	Művelési ág	Terület	
			Ha	m <sup>2</sup>
0322/4	Tököl AIRPORT Rt.	Repülőtér	404	3297
0322/3*	Tököl AIRPORT Rt.	Lakóház és udvar	-	8152
0317/1	Tököl AIRPORT Rt.	Repülőtér	3	0724

\*kivett terület

### 3. A meglévő épületállomány értékelése

A tervezési terület épületeit, ill. felépítményeit 3 kategóriába soroltuk be (lásd. Összefoglaló vizsgálati tervlapot)

- meglévő, fennmaradásra javasolható épület
- avult, rossz állagú bontandó épület
- bontandó föld-hangárok (fedezékek)

#### Meglévő, fennmaradásra javasolható épületek

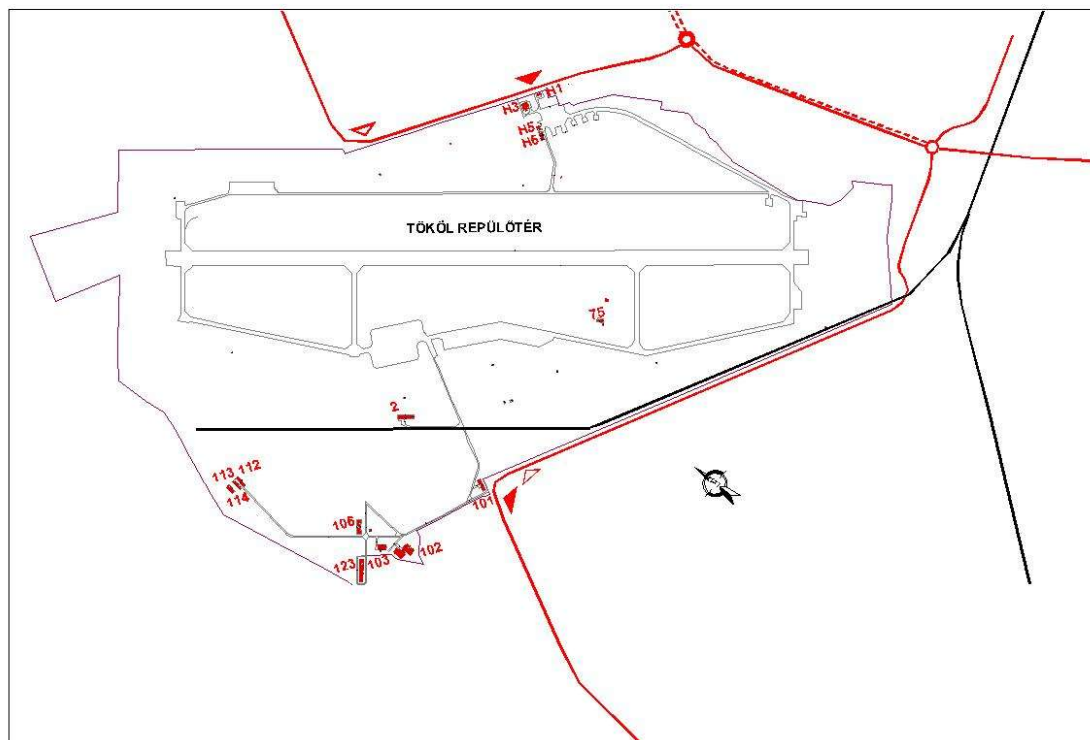
Az épületek szerkezetileg megfelelő állapotban vannak. Homlokzatuk jó vagy megfelelő anyagú. Általában ezek az épületek jelenleg használatban vannak. További használatban tartásukhoz elégséges a kisebb hibák kijavítás, festés, mázolás, burkolás.

Valószínűsíthető, hogy amikor elkezdődik a terület beépítése, az épületek felvonulási épületekként fognak funkcionálni.

A hasznosítható épületek (UVATERV adatszolgáltatása alapján):

1. C-épület (H6) a jelenlegi üzemeltető Master SKY Szolgáltató Kft. irodaépülete
2. raktárak: 112, 113, 114
3. Konyha, étkező: 102
4. Magyar légénységi épület 103
5. Nőtlen szálló 103
6. Orosz légénységi épület (H3)
7. Porta Halásztelek (H1)
8. Tököli ör- és portaépület 101
9. Tűzoltószertár (H5)
10. Parancsnoki épület 2
11. 80 lakásos épület 123
12. Fénytechnikai épület 75

### A hasznosítható épületek elhelyezkedése a területen



#### Avult, rossz állagú bontandó épületek

A vizsgált terület nagy részét avult, rossz állagú épületek alkotják. Alapvető tartószerkezeti problémákkal rendelkeznek, a felhasznált anyagok kifogásolhatóak mind felület, mind minőség tekintetében.

Emberi tevékenység folytatására, még raktározásra is alkalmatlanok.

Ugyanakkor nem kizárt, hogy egyes épületek jelentősebb statikai megerősítés és költségesebb felújítás után megtarthatók ebből az épületállományból is.

#### Bontandó föld-hangárok (fedezékek)

A korábbi hasznosításból eredendően a területen kisebb, nagyobb harci repülőgépek tárolására földdel fedett hangárok és egyéb fedezékek találhatóak, melyek a ma használatos repülőgépek tárolására többé-kevésbé alkalmatlanok.

A hangárok egy része jelenleg raktárként kerül hasznosításra.

A terület új tulajdonosai a későbbiekben a fedezékek bontásával számolnak, de nem kizárt, hogy egyes föld-hangárok beépülve az épített környezetbe, alárendelt céllal hosszabb távon raktárként legyenek hasznosíthatók.

#### Összefoglalva

A területen található épületek, építmények építészeti értéket nem képviselnek, ezért bontásukkal és csak átmeneti hasznosításukkal lehet egyetérteni.

A föld-hangárok (fedezékek) kortörténeti jelentőségűek, bemutató jelleggel néhányat kívánatos megtartani.

---

## 4. Közlekedés

Meglévő állapot

### *Közúti közlekedés*

A Tököli repülőtérnek nincs közvetlen országos főúthálózati kapcsolata, az M0 autópályára felé az 5101 jelű összekötő úton, és az 51101 jelű bekötő úton bonyolódik le a forgalom. Az 5101 jelű út a repülőtér keleti irányból megkerüli, közvetlen megközelítést biztosít déli és északi irányból. Az 5101 jelű út a repülőtér mentén külterületi jellegű, észak felé Halásztelek belterületén halad át. Az út forgalmi terhelés szempontjából két különböző szakaszon érinti a repülőtér területét: Halásztelek területén az 51104 jelű út csomópontjától északra a terhelés 10600 E/járó/nap, Szigethalom és Tököl északi külterületén levő szakaszon 8400 E/járó/nap. A 2x1 sávos úton a csomópontok nincsenek megfelelően kiépítve.

Az 5101 jelű út a Tököli repülőtér keleti végétől Szigetszentmiklós belterületén halad át, forgalmi szempontból az 5101 jelű úthoz hasonlóan túlterhelt (9000 E/nap).

A repülőtér területét az 51. sz. főúttal összekötő 51104 jelű országos mellékút, Szigethalom belterületén halad végig a másik két közúthoz hasonló forgalmi problémákkal. Az út szintben keresztezi a Ráckevei HÉV vonalat.

A repülőtértől délre Tököl területén a Pesti úti lakóterületen belül kiépült lakóút hálózat a Duna után kapcsolódik az 5101 jelű út tököli szakaszához (Pesti út).

A repülőtér meglévő közúti kapcsolatát Halásztelek területén az 5101 jelű úton, a Dunai Repülőgépgyár Rt. területétől nyugatra levő kapu (I-es kapu) biztosítja. A csomópont egyszerű útsatlakozás, a jelenlegi kis forgalmi igényeknek megfelelően.

A repülőtér területén a repülőgépek közlekedési területétől délre levő létesítményeket belső kiszolgáló utakon lehet megközelíteni. A belső utak és a terület déli határán kiépült út az 5101 jelű úthoz a Pesti úti lakóterülettől északra csatlakozik. A belső utak 5-5,6m széles nehéz forgalomra igénybe vehető burkolattal épültek ki.

### *Vasúti kiszolgálás*

A tököli repülőtér vasúti kiszolgálása – a MÁV Kelebiai vonal felőli iparvágány felszámolása óta – a BKV Budapest-Ráckeve HÉV vonala felől lehetséges. A terület déli részén a felleszálló pályával közel párhuzamosan húzódik az iparvágány.

### *Tömegközlekedés*

A Csepel-sziget tömegközlekedési tengelyét jelentő Budapest-Ráckeve HÉV vonal közvetlenül a repülőtér területét nem szolgálja ki. A legközelebbi HÉV állomások (Szigethalom vá., Szigetszentmiklós-Gyártelep vá.) a repülőtér kapuitól több mint 1 km-re, a terület keleti határától 3-400 méterre vannak.

A repülőtéri munkahelyi utasforgalmat a VOLÁN busz helyközi járatai bonyolítják le. A Ráckeve-Tököl felől az 5101 jelű úton közlekednek a járatok Csepel központjában levő végállomásig, megállója a járatoknak a repülőtér északi és déli bejárata környezetében van.

---

## 5. Közműellátás

### *Vízellátás*

A repülőtér jelenlegi vízellátása két oldalról van üzemeltetve, részben a Dunai Repülőgépgyártó Rt. vízellátó rendszeréről - ahonnan átlagosan kb. 25 m<sup>3</sup>/d az átvett ivóvíz mennyisége. A repülőtér területén saját vízóra akna van, és a korábbi igényeknek megfelelően kiépített vezetékrendszer. A Dunai Repülőgépgyár területéről becsatlakozó vezeték NA 80 ac. átmérőjű. A Dunai Repülőgépgyár biztosítja a hálózati nyomást és a napi tározást is erre a területre.

A repülőtér NY-i oldalának vízbázisa a Szigeti Vízművek Kft vízellátó rendszere. Az átvett víz mennyisége minimális 3 m<sup>3</sup> /hó. A hálózati nyomást és a tározást is a Szigeti Vízművek Kft biztosítja. A repülőtér becsatlakozó vezetéke NA 200 mm. A belső hálózat ezen az oldalon rossz állapotú, mivel itt egy 3-4 évtizedes rendszer lett folyamatosan kiegészítve, illetve módosítva.

### *Tűzi-vízellátás*

A repülőtér É-K-i oldalán a tűzi-víz ellátást 2x 50 m<sup>3</sup>-es zárt vb. tározó biztosítja. A medence feltöltését a Dunai Repülőgépgyár Rt.-től vezetett tűzi-víz vezetékről lehet biztosítani. A medence üzemeltetéséhez saját nyomásfokozó berendezéssel rendelkező tűzoltó gépkocsi szükséges, mely biztosítja a medencéből a szükséges vízmennyiséget és víznyomást.

A D-NY-i oldal tűzi-víz ellátása tűzcsapokkal biztosított, melyek az ivóvízhálózatra vannak telepítve. Ennek megfelelően a tűzi-vízellátás kapacitása, nyomásviszonyai, üzemi állapota azonos a repülőtér ezen oldali belső vízellátó rendszerével.

### *Szennyvízelvezetés*

A repülőtér É-K- i oldalán kb. 20 m<sup>3</sup>/d kommunális szennyvíz keletkezik. Ezt korábban a Dunai Repülőgépgyár Rt. szennyvízelvezető rendszerébe vezették be, de ez az összeköttetés jelenleg már megszűnt.

Az itt keletkezett szennyvizet szippantják. A szippantott szennyvíz mennyiségét növeli, hogy a csapadékvíz is ebbe a hálózatba kerül, így lényegesen több a szippantott szennyvíz mennyisége.

Ezt feltétlenül meg kell szüntetni, a csapadékvizeket elválasztott rendszerben kell összegyűjteni.

A repülőtér tököli oldalán kb. 40 m<sup>3</sup>/d kommunális szennyvíz keletkezik. Ezeket a szennyvizeteket egy régi gravitációs szennyvízcsatorna rendszer gyűjti össze és vezeti az 1999-ben épült lakótelepi átemelőbe. Az átemelőből kb. 1 km hosszú NA 150 KM-PVC szennyvíz nyomócső vezeti a szennyvizeteket Tököl község szennyvízcsatorna rendszerébe.

### *Csapadékvíz elvezetés*

A repülőtér É-K-i oldala nem rendelkezik csapadékvíz- elvezetéssel. A D-NY-i oldalon csak a futópályának és a gurulóút rendszer egy részének van a csapadékvíz-elvezetése megoldva, mely szikkasztó-kutakkal történik.

Ez a rendszer is előregedett állapotban van.

---

### *Földgázellátás*

A repülőtéren jelenleg egy KÖGÁZ 1500 Nm<sup>3</sup>/ó gázátadó állomás működik a tököli II-es kapu mellett, ahová a Szigethalmi gázfogadótól érkezik a nagy-középnomású NA 160-as vezeték.

Erről a gázfogadóról 2005-ben a jelenlegi fogyasztás 11.000 Nm<sup>3</sup>/év volt, ami lényegesen kevesebb, mint az átadó kapacitása.

A repülőtér korábbi hasznosítása során a gázhálózat a kazánok működését szolgálta.

### *Villamos-energiaellátás*

A tököli repülőtér villamos-energiaellátása Tököl irányából egy gerincvezetékéről történő elágazást követően két db 20kV-os bekötő hálózaton keresztül biztosított. A korábbi Dunai Repülőgépgyár felőli betáplálás megszűnt.

A területen 14 db üzemképes transzformátor állomás található 100-400 kVA. teljesítményekkel. A jelenlegi villamos-energia felhasználás 467 MWó/év.

### *Hírközlés*

A INVITEL Rt. üzemelteti a tököli repülőtérhez bevezető kábelhálózatokat. Korábban két irányból volt betáplálás a tököli repülőtérhez, egyrészt Tököl felől, másrészt a Dunai Repülőgépgyár felől. Mind a kettő rézkábeles hálózat, de az utóbbi már megszüntetésre került, annak bonyolultsága miatt. A Tököl felől érkező jelenleg már telített. A repülőtér üzemeltetője a repülőtéren kívüli telefonközpont mellett mikroláncozott összeköttetés útján üzemelteti belső (Radiolan) hálózatát. A Tököli repülőtéren a polgári közforgalmú repülőtereken szokásos –a hírközlési témába tartozó rendszerek (utas-tájékoztatás, belső információs hálózat, stb.)- a tököli repülőtér rendeltetéséből következően nincsenek.

## **6. Tájrendezési vizsgálat**

### *Táji, természeti adottságok, természetvédelem*

A tervezési terület természetföldrajzi szempontból az Alföld nagytájon belül a Dunamenti-síkság középtáj Csepeli-sík kistájának északi részén található.

A tervezési terület **domborzatát** tekintve ártéri szintű hordalékkúp-síkság. A felszín jellemző magassága 100 mBf. Az átlagos relatív relief kicsi, a vizsgált rész közel sík terület.

A pannóniai üledékekre dunai eredetű durvaszemcsés folyami üledéksor települt. Az általában 10-20 m vastag kavicsos rétegsor felszín közeli helyzetű, jó víztároló. A felszín nagy részét holocén képződmények fedik, a Duna igen hatékony hordalék-áttelepítő tevékenysége következtében gyakran az ó- és újholocén képződmények egymás szomszédságában, azonos szinteken akkumulálódtak. A glaciális és alluviális üledéket, az iszapos alapkőzetet szélsőségesen könnyű mechanikai összetételű (homok), alacsony szervesanyag-tartalmú, felszíntől karbonátos, igen nagy víznyelésű és vízvezető képességű,



---

gyenge vízraktározó képességű, igen gyengén víztartó, gyenge termőképességű fiatal, nyers öntés**talaj** borítja.

A térség **éghajlata** mérsékeltlen meleg, száraz. Az évi napfénytartam 2000 óra körüli, az évi középhőmérséklet 10,2-10,3 °C. Az évi csapadékösszeg mindössze 530-550 mm. Az uralkodó szélirány ÉNy-i, az átlagos szélesség 2,5-3,0 m/s.

A tervezési területen természetes **víz**folyás nem található, a terület a cca. 500 m-re húzódó Duna vízgyűjtőterületéhez tartozik. A Duna vízminősége II. osztályú, mert a főváros és agglomerációjának szennyvize jórészt tisztítatlanul folyik bele. A vizsgált terület a Duna mentén húzódó védgátak révén ármentesített. A talajvíz átlagos mélysége a szakirodalmi adatok alapján 3-4 m közötti, Tököl térségében mélyebb, mert a Duna mentén kiépített sorozat vízmű-kutak leszívó hatása érvényesül. Kémiaiilag kalcium-magnézium-hidrogénkarbonátos jellegű, mennyisége 3-5 l/s.km<sup>2</sup>. A rétegvizek nem különülnek el élesen a talajvizektől, mennyiségük 1-1,5 l/s.km<sup>2</sup> körüli. A vizsgált terület Budapest vízbázisának térségéhez tartozik, a Csepel - Halásztelek vízbázis „B” hidrogéológiai védőidomán belül található.

A vizsgált terület **növény**földrajzi szempontból a Duna-Tisza közti flórajáráshoz (Praematricum) tartozik. Potenciális erdőtársulásai a tölgy-köris-szil ligeterdők (Querc-Ulmetum hungaricum). Természetes állapotban jelentős területeket borítanak nyílt társulások. A vizsgált területen – jelenlegi és egykori hasznosításából (repülőtér) adódóan – a növényzettel fedett területek jelentős része gyepfelület (repülőtér üzemi területén). A repülőtérhez kapcsolódó létesítmények (hangárok, épületek, közlekedési felületek) között szigetszerűen elhelyezkedő két-, ill. háromszintű növényzettel borított területek, extenzíven fenntartott cserjés, bokros gyepfelületek erősen degradálódnak, gyomosodnak. A fás növényzet fő állományalkotó fajai a hazai flóra képviselői, főként pionír fák, gyakori fa- és cserjefajok: rezgőnyár (Populus tremula), kanadai nyár (P. canescens), fehér nyár (P. alba), fekete nyár (P. nigra), ezüstfa (Elaeagnus angustifolia), fehér akác (Robinia pseudoacacia), fűzek (Salix sp.), kőrisek (Fraxinus sp.), korai juhar (Acer platanoides), vadcsereesznye (Cerasus avium), som (Cornus sp.), közönséges fagyal (Ligustrum vulgare), orgona (Syringa vulgaris).

A tervezési területen sem országos, sem helyi jelentőségű, sem a természetvédelmi törvény erejénél fogva (ex lege) védett **természeti terület, érték** nem található. Természeti területet<sup>1</sup> az illetékes természetvédelmi igazgatóság nem tart nyilván. A tervezési terület nagy része viszont az Országos Területrendezési Terv (OTrT) és a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve értelmében az országos ökológiai hálózat részét képezi, ezen belül az ökológiai(zöld) folyosó övezetbe sorolt. Az ökológiai folyosók a természetvédelmi törvényben meghatározott definíció szerint a természetvédelmi szempontból jelentős területeket kötik össze annak biztosítása végett, hogy a fennmaradásukhoz szükséges ökológiai kapcsolatokat biztosítsa. A repülőtér - egykori és jelenlegi funkciója, elzártsága, jelentős zavarása, a természet-közeli növényzet felszabdaltsága és degradációja, valamint a terület nagymértékű elszennyeződése és a kármentesítéssel érintett területek (roncsolt felületek) nagysága miatt - véleményünk szerint ökológiai folyosó szerepet nem tölt be.

---

<sup>1</sup> természeti terület: a természetvédelmi törvény értelmében olyan természet-közeli állapotú élőhelyek, melyek kialakulására az ember csekély mértékben hatott

---

### *A zöldfelületi állapot értékelése*

A tervezési területre jellemző beépítés és a jelentős nagyságú területet elfoglaló burkolt felületek és roncsolt felületek ellenére a terület jelentős nagyságú zöldfelülettel rendelkezik.

A tervezési terület zöldfelülete megjelenését, gondozottságát és állományát tekintve két jól elhatárolható részre: a repülőtér üzemi területének zöldfelületére és a peremterületek zöldfelületére különíthető el.

Az üzemi terület zöldfelületét a futópálya és guruló-utak közötti szabad felületek természetközeli gyepfelülete alkotja, mely a repülőtérre vonatkozó szigorú üzemelési szabályok miatt rendszeresen gondozott, kaszált terület.

A peremterületek zöldfelülete is természet-közeli állapotokat tükröz, ahol a jellemzően cserjés, ligetes gyepfelületet helyenként sűrűbb, jól záródó növényzet gazdagítja. A tervezési terület Ny-i, D-i részén található zöldfelületeket a repülőtérhez kapcsolódó létesítmények (hangárok, épületek, építmények), a közlekedési felületek, valamint a roncsolt (kármentesítéssel, bontással érintett) felületek sűrűn szabdadják. E zöldfelületek extenzíven fenntartottak, helyenként erősen gyomosodnak, degradálódnak, a faállomány jelentős részét botanikai szempontból kevésbé értékes, sarjról terjedő, töből ágas, megdőlt növényegyedek alkotják.

Az egykor jól funkcionáló terület hasznosítása mára beszűkült, ez az épületállomány mellett a **zöldfelületek állapotában**, gondozottságában is érezteti hatását. A zöldfelületek – az üzemi terület gyepfelületének kivételével - elhanyagoltak, erőteljes gyomosodás indult meg, ami kedvezőtlen megjelenést kölcsönöz a területnek.

A **növényállományt** tekintve a zöldfelület jellegéből adódóan elsősorban a hazai flóra növényfajai képviseltetik magukat a területen, a peremterületek zöldfelületeit főként honos növények, pionír fa- és cserjefajok, ill. természet-közeli lágyszárú növényzet alkotja. Különösen gyakoriak a nyárok (*Populus* sp.), a juharok (*Acer* sp.), a fehér akác (*Robinia pseudoacacia*). Kedvező módon exóta örökzöldek nemigen kapnak helyet, csak néhány épület környezetében lelhetők fel. Telepített növényzettel – fasorral, zöld sávval - továbbá az utak mentén találkozhatunk.

## **7. A környezeti állapot értékelése**

A tervezési terület Tököl külterületének É-i szélén helyezkedik el, nyugati kerítése a Dunától mintegy 600 m-re, az I. rendű árvízvédelmi töltéssel párhuzamosan, attól minden esetben legalább 10 m-re húzódik. A repülőtér lakott területekkel közvetlenül határos, ÉNy-on Halásztelek kiskertjeivel (tervezett lakóterület), a D-i részen Szigethalom és Tököl belterületeivel.

A Tököli repülőtér a rendszerváltozást megelőzően szovjet katonai repülőtérként üzemelt. A rendszerváltozást követő, a szovjet katonák kivonulása óta eltelt 15 évben alulhasznosított terület, jelentéktelen repülési tevékenység, valamint a meglévő épületek, hangárok hasznosításával elsősorban raktározási tevékenység folyik területén átmeneti jelleggel.

---

A vizsgált terület környezeti állapotát a jelenlegi hasznosítás mellett nagy mértékben a korábbi hasznosítás határozza meg. A szovjet katonai területeken folytatott tevékenységek jelentős környezeti kárt hagytak maguk után. A Tököli szovjet repülőtér volt a legszennyezettebb objektum, itt tárták fel az ország egyik legnagyobb környezetszennyezését, mely a földtani közeg elszennyezését jelentette. A Csepel - Halásztelki vízbázis és a lakott területek közvetlen veszélyeztetése miatt a Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium 1991. augusztus 2-án harmadfokú környezetvédelmi kárelhárítási készütséget rendelt el. A kármentesítés az eltelt időszakban kisebb megszakításokkal folyamatosan folyt és egyes feltárt területeken a mai napig tart.

Az alábbiakban a vizsgált terület környezetállapotát a környezeti adottságok legfontosabb jellemzőivel és a szennyező-források bemutatásával környezeti elemenként, illetve hatótényezőnként ismertetjük.

### *A talaj és a vizek állapota*

A terület adottságait és a fent említett szennyezéseket tekintve a környezeti elemek közül a talaj és a felszín alatti vizek érdemelnek kiemelt figyelmet. A felszín alatti vizek és a földtani közeg érzékenysége szempontjából Tököl a 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet besorolása szerint fokozottan érzékeny, illetve kiemelten érzékeny terület. Ennek oka, hogy a település közigazgatási területét mind a Csepel - Halásztelki vízbázis, mind a Tököl - Szigatújfalu vízbázis érinti. A térség földtani, vízföldtani jelentősége a pleisztocén korú Duna-üledék miatt felbecsülhetetlen. A szigetről termelődik ki a főváros vízellátásának több mint harmada, és tartalék vízkészlete sem elhanyagolható.

A vizsgált terület teljes egészében a Csepel-Halásztelki vízbázis „B” hidrológiai védőidomán belül található. A „Csepel-Halásztelki vízbázis” a sérülékeny vízbázisok közé tartozik. A kavicsot fedő néhány méter vastagságú laza üledékek jó vízáteresztő képessége miatt bármely vízzel együtt mozgó szennyeződés könnyen bejut a talajvízbe, ahol a vízáramlás révén gyorsan továbbterjed. A felszíni eredetű szennyeződések így rövidebb-hosszabb idő alatt képesek elszennyezni a víztartót. A vízbázisra jellemző, hogy a terület belsejében jelentős vízmozgás nincs, így a felszín alatti vízkészletet itt érő szennyezések hosszú időn keresztül megmaradnak. A talajvíz átlagos áramlási iránya a vizsgált területen Ny, ÉNy-i, mely irányban helyezkedik el a Csepel-Halásztelki vízbázis, ezért a területen lévő szennyezések a vízbázist és a Duna folyót nagymértékben veszélyeztetik.

A helyszínelés alapján megállapítható, hogy a vizsgált területen jelenleg folytatott tevékenységek nem járnak a talaj, ill. a talajvíz szennyezésével, azonban a korábbi tevékenységek következtében a területen jelentős mértékű talaj és talajvíz-szennyezettséget tártak fel, melynek kármentesítési munkálatai a mai napig nem fejeződtek be. Az 1991. évi kárfelmérés eredményeként az alábbi szennyezéseket lehetett megkülönböztetni:

- a talaj és a felszín alatti víz nagymértékű szénhidrogén – elsősorban kerozin – szennyezése,
- a területen illegálisan elhelyezett szilárd kommunális hulladék szennyezése,
- kommunális hulladékkal együtt elásott veszélyes hulladék, illetve harcászati anyag elhelyezése.

A talaj és talajvíz szennyezettségére irányuló vizsgálatok a területen belül 5, egymástól jól elhatárolható szennyezett területet különítettek el (lásd: Összefoglaló vizsgálat c. tervlapot):

- 
- Az „A” jelű terület a DK-i guruló pálya és a II. sz. kapubejáró közötti terület. A területen tartálypark üzemelt. A szennyező anyag döntően kerozin, de helyenként a tartálypark térségében orsóolajat is kimutattak a vizsgálatok. A szennyezés a talajban és a felszín alatti vízben, annak felszínén szétterülve, illetve oldódva egyaránt előfordult. A szennyezett területek a tartályparkok, csővezetékek térségéből kiindulva a talajvíz áramlási irányában található a bevezető út guruló pálya és közút határolta térségben. D-i irányban azonban a repülőtér kerítésén túl, a Tökölre vezető közúton túlnyúlva, a mezőgazdasági területek alatt is megjelent, mintegy 50-100 m-es sávban, cca. 4-6 m mélységben.
  - A „B” jelű terület a repülőtér Ny-i oldalán a Dunától cca. 600 m-re található. A terület üzemanyagbázisként funkcionált. A szennyezett talaj, illetve talajvíz szabadfázisú és oldott szénhidrogéneket egyaránt tartalmazott.
  - A „C” jelű terület az objektum É-i oldalán, Halásztelek község mellett található. Tartalék üzemanyagbázisként üzemelt. A vizsgálatok szerint a vízben oldott szennyezés e területről kiindulva 15x35 m-es sávban elhagyta a repülőtér területét.
  - A „D” jelű terület a „C” területtől mintegy 100 m-re található. A területen 1 db üzemanyagtartály volt, mely a szennyezést okozta. A szennyezőanyag alifás és aromás szénhidrogéneket egyaránt tartalmazott.
  - „Hőközpont” területe a repülőtér Ny-i részén a volt tiszti lakótelep szomszédságában. A szennyezést a korábban a területen elhelyezett tartályparkban tározott fűtőolaj (gázolaj) származék okozta, mely részben korróziós, másrészt anyagkezelési, technológiai okok miatt elfolyt.

Az észlelt nagyfokú talaj- és talajvíz-szennyezés, valamint a repülőtértől ÉNy-ra található Fővárosi Vízművek Csepel-Halásztelek vízbázisának védelme érdekében, a környezeti kárelhárítás ennél a katonai objektumnál kezdődött el először az országban. A kárelhárítási munkák két ütemben történő megvalósítását fogadták el. Az első ütem az úszó szénhidrogén kitermelését, a szennyezések lokalizálását tartalmazta. A második ütem a talaj kötött és a talajvízben még oldott állapotban lévő szénhidrogén mentesítését szolgálja.

A kármentesítés kivitelezési munkái 1992. novemberében kezdődtek, 1995-ben félbe szakadtak, majd 1998-tól az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt. felelősségi körében folytatódtak. Az Rt. a munkák elvégzésére pályázatot írt ki, melyet a GEOHIDROTERV Kft. nyert.

Elsőként a „B” és a „C” területeken indult meg a beavatkozás, ezzel párhuzamosan az „A”, a „D”, a hőközpont és az ún. hulladékos területeken rendszeres megfigyelés és mentesítést előkészítő felmérések történtek, kármentesítési tervek készültek. A kármentesítési munkák az egyes területrészekben az alábbiak szerint alakultak, alakulnak:

- A „C” területen a kármentesítési munkák 2000-ben befejeződtek. A mentesítés során kitermelésre került a sérült tartálypark, a szennyezett talajvizet tisztítás után a mentesítési területen elszikkasztották, a megtisztított talajt a munkagödörökbe visszatermelték, de növénytelepítésre még nem került sor.
- A „D” területen 2002-ben, a hőközpont területén 2004. év végén fejeződtek be a kárelhárítási munkák.
- Az ún. hulladékos területeken mértékadó, beavatkozást igénylő CH-szennyeződések nem észleltek.

A kármentesített területeken a nyugalmi talajvízszint és az áramlási viszonyok a regionális képbe illenek, a területek utóellenőrzése megoldott, a vizsgálatok határérték feletti szennyezést nem mutatnak ki.

- 
- A „B” területen a szennyezett talaj kitermelése és az úszó CH lefölezése megtörtént. A mérések azonban azt mutatták, hogy a szennyezés elmozdult a vízmű irányába. A kármentesítés során ezért a szennyezett tér részfallal teljes elzárásra került, jelenleg folyamatban van a részfallon belüli szennyezett talajvíz megtisztítása.
  - Az „A” területen 2003. év végére megtörtént a szennyezett talaj jelentős részének a kitermelése és biodepóniába helyezése, elkészült a víztisztító rendszer és a szennyezett talajvíz kitermelése jelenleg is folyamatban van.

A területen kiépült monitoring hálózat segítségével rendszeres területi monitoring vizsgálatok folynak. A terület teljes kármentesítésének végső határideje 2007. év vége.

A kármentesítési tevékenység velejárójaként az „A” és „B” terület és térsége még rendezetlen, a területen kármentesítő tavak, víztisztító létesítmények, biodepóniák korlátozzák a terület használatát.

### *Környezeti zaj*

A vizsgált területen környezeti zaj a közúti és légi közlekedésből származik. A területen funkciójából adódóan a **légi közlekedés**, illetve ebből származó zajterhelés emelendő ki.

A 176/1997. (X.11.) Korm. rendelet értelmében a meglévő és üzemelő repülőtér esetében zajgátló védőövezet<sup>2</sup> és azon belül zajövezeteket kell lehatárolni, melyet a település rendezési tervében kötelező figyelembe venni. A korábbi rendezési terv készítésének időszakában a tököli repülőtér zajgátló védőövezeteinek lehatárolása napirenden volt, azonban mivel a Településrendezési Terv elfogadásáig a légiközlekedési hatósági határozat nem született meg, a Katonai Légügyi Hivatal - az akkori elképzeléseknek megfelelően - katonai repülőtérként való működésre számított környezeti zajszintek izophonikus görbéit kérte figyelembe venni (lásd: hatályos Településszerkezeti terv).

2001-ben a 2030/2001. (II.9.) Korm. határozattal megszüntették a repülőtér katonai hasznosítását, a repülőteret polgári hasznosításra adták át. A polgári hasznosítás 2002. október óta folyik a területen. A repülőtér jelenleg nem nyilvános le- és felszállóhelyként üzemel, mivel a polgári repülőtérre vonatkozó jogszabályi előírásoknak nem felel meg teljes körűen, és a repülőtér üzemeltetője ennek megfelelően csak nem nyilvános le- és felszállóhelyre vonatkozóan kért, illetve kapott üzemeltetési engedélyt.

A polgári hasznosítás feltétele többek között a zajgátló védőövezet kijelölése volt, mely eljárás folyamatban van. A repülőteret üzemeltető Master Sky Szolgáltató Kft. megbízásából 2004. év végén készült el a Tököli repülőtér zajgátló védőövezetének kijelöléséhez szükséges számításokat tartalmazó dokumentum, mely szerint a repülőtér *polgári célú, nem nyilvános, nem kereskedelmi repülőtér* minősítést kíván elérni. Az új tulajdonos a településrendezési terv távlatán belül a repülőteret ehhez képest nem kívánja fejleszteni. A zajgátló védőövezet jóváhagyásával kapcsolatos államigazgatási eljárás még nem zárult le, a repülőtér-használat zajszempontú korlátozó feltételeit, a zajcsökkentés érdekében szükséges kötelezettségeket tartalmazó légiközlekedési hatósági határozat megszületése a közeljövőben várható.

---

<sup>2</sup> zajgátló védőövezet a repülőtér környezetének az a része, amelyen a repülőtér üzemeltetéséből számított mértékadó zajterhelés meghaladja a közlekedési zajból származó környezeti zajterhelési határértékeket

A Polgári Légiközlekedési Hatóság államigazgatási eljárás keretében történő tájékoztatása szerint a Tököli repülőtér környezetében zajgátló védőövezet kijelölése nem, azonban az egészségügyi és üdülőterületi fejlesztések korlátozása szükséges. Ennek oka, hogy a dokumentumban foglalt számítások szerint a 65 dB-es isophon görbe nem, a 60 dB-es isophon görbe viszont kilép a repülőtér telekhatárán. A számított mértékadó forgalom mellett így a repülőtér által okozott zajterhelés a repülőtér telekhatárán kívül az egészségügyi intézmények, illetve esetleges üdülőterületi fejlesztések tekintetében van korlátozó hatással.

Mivel a 65 dB-es isophon görbe a repülőtér telekhatárán belül, azonban a repülőtér üzemi területén kívül halad, a légi közlekedésből származó környezeti zajterhelés a repülőtér telekhatárán belüli fejlesztésekre korlátozó hatással van, melyre a terület-felhasználás, illetve a környezeti feltételek meghatározásánál figyelemmel kell lenni.

*A légi közlekedéstől származó zaj terhelési határértékei zajtól védendő területeken a 8/2002. (I.23.) KöM-EüM együttes rendelet 3. sz. melléklete szerint az alábbiak:*

Zajtól védendő terület	Nappal (6 <sup>00</sup> -22 <sup>00</sup> )	Éjjel (22 <sup>00</sup> -6 <sup>00</sup> )
Üdülőterület, gyógyhely, egészségügyi terület, védett természeti terület kijelölt része	60	50
Lakóterület (kisvárosias, kertvárosias, falusias, telepszerű beépítésű)	65	55
Lakóterület (nagyvárosias beépítésű), vegyes terület	65	55
Gazdasági terület és különleges terület	65	55

A vizsgált területen közlekedési eredetű környezeti zajszint a belső közlekedésből, valamint a vizsgált területtel határos 5101 jelű országos összekötő út közlekedéséből származik. A **közúti közlekedésből** származó környezeti zajszinteket a Közlekedési fejezetben ismertetett forgalmi adatokból, az ÚT 2-1.302:2000 Útügyi Műszaki előírás alapján számítottuk ki. A forgalmi adatokból számított környezeti zajszinteket az alábbi táblázat tartalmazza:

Útszakaszok	nappal (6 <sup>00</sup> -22 <sup>00</sup> )	éjjel (22 <sup>00</sup> -6 <sup>00</sup> )
	L <sub>Aeq(7,5)</sub>	L <sub>Aeq(7,5)</sub>
5101 jelű összekötő út É-i része (a Szigethalmi csomóponttól északra lévő szakasz)	70	63
5101 jelű összekötő út D-i része (a Szigethalmi csomópont és Tököl belterülete közötti szakasz)	69	62

L<sub>Aeq(7,5)</sub>: egyenértékű A-hangnyomásszint az úttengelytől 7,5m-re

A táblázatból látható, hogy az 5101 sz. út túlterhelt, a jelentős forgalomból adódóan a rajta folyó közlekedés magas környezeti zajszintet eredményez, mely azonban – mivel a vizsgált területen jelenleg zaj ellen védendő létesítmény nem található – nem okoz környezeti konfliktust.

A belső közlekedésből származó környezeti zajszint a terület alulhasznosítása és az ebből adódó kis személy- és tehergépjármű forgalom miatt elenyésző.

A vizsgált területen üzemi létesítménytől származó környezeti zajforrásról nincs tudomásunk.

---

## A levegő állapota

A tervezési terület **levegőszennyezettségi szempontból** az ún. Budapest és környéke légszennyezettségi agglomerációba tartozik, ahol az egyes légszennyező anyagokat tekintve a zónacsoportok az alábbiak:

- kéndioxid: E,
- nitrogéndioxid: B,
- szénmonoxid: D,
- szilárd (PM<sub>10</sub>): C,
- benzol: E
- talajközeli ózon: B<sup>3</sup>.

A légszennyezettségi agglomerációra 2004-ben elkészült, jogszabály által előírt levegővédelmi intézkedési program a főváros és környéke légszennyezettségi állapotát - az elvégzett mérések, ill. modell-számítások alapján - ennél differenciáltabban határozza meg. A település levegőszennyezettségének minősítése, ill. besorolása ennek megfelelően az alábbiak szerint módosul: kén-dioxid: E; nitrogén-dioxid: C; szénmonoxid: D; szálló por: C; benzol: E. A minősítésből látható, hogy a település nitrogén-dioxid tekintetében az agglomerációra meghatározott légszennyezettségi állapotnál kedvezőbb, de még így is közepesen szennyezettnek számít az agglomerációt alkotó települések vonatkozásában.

A tervezési területen légszennyező anyagok elsősorban a fűtésből és a belső közlekedésből kerülnek a légtérbe, bejelentett légszennyező pontforrásról nincs tudomásunk.

A vizsgált területen a fajlagosan kevés légszennyező anyagot eredményező gázt használják energiaforrásként, ezért a **fűtésből származó légszennyező anyagok** mennyisége a területen nem jelentős mértékű. A fűtési rendszer gázüzemű átállásáig, 1996-ig fűtőolajjal fűtöttek.

A **közlekedési eredetű légszennyező anyagok** mennyisége a terület alulhasznosítottasága, illetve az ebből adódó alacsony személy- és tehergépjármű-forgalom miatt szintén elenyésző.

A vizsgált területen a kármentesítéssel érintett területek, depóniák jó része fedetlen, melyek felületéről száraz időben **diffúz szennyezés**, porszennyezés érheti a területet.

## Hulladékgazdálkodás

A vizsgált területen keletkező **nem veszélyes szilárd hulladékok** gyűjtése erre elkülönített helyen történik, a kommunális szilárd hulladékok kijelölt szilárd hulladéklerakó-helyre kerülnek elszállításra. A vizsgált területen (részben a repülőtér kerítésének mentén) a helyszínelés során több helyen illegális hulladéklerakással találkoztunk, melyet elsősorban bontásból származó hulladékok képeznek.

**Veszélyes hulladékok** a területen működő egyes tevékenységek (gépek üzemeltetése, karbantartása, javítása) során kisebb mennyiségben keletkeznek (pl. akkumulátor, fáradt olaj, kenőanyagok, olajos göngyöleg, szűrő, rongy stb.). A veszélyes hulladékok kezelése (gyűjtése,

---

<sup>3</sup> 4/2002.(X.7.) KvVM rendelet szerint

B: a légszennyezettség a légszennyezettségi határértéket és a tűréshatárt is meghaladja.

C: a légszennyezettség a légszennyezettségi határérték és a tűréshatár között van.

D: a légszennyezettség a felső vizsgálati küszöb és a légszennyezettségi határérték között van.

E: a légszennyezettség a felső és az alsó vizsgálati küszöb között van.

---

tárolása, ártalmatlanítása, ill. elszállítása) az adatszolgáltatás alapján a környezetvédelmi elvárásoknak megfelelően történik.

A tervezési területen keletkező **folyékony hulladék** a terület DNy-i részén kiépített csatornahálózaton keresztül kerül elvezetésre, a szennyvizet egy régi szennyvízcsatorna rendszer gyűjti össze és vezeti áttemelőbe, ahonnan Tököl község szennyvízcsatorna rendszerébe kerül a szennyvíz. A repülőtér ÉK-i oldalán keletkező szennyvizek korábban a Dunai Repülőgépgyár Rt. szennyvízelvezető rendszerébe kerültek, jelenleg az itt keletkező szennyvizet zárt tárolóban gyűjtik és szippantják.

3.ábra



---

Összefoglaló vizsgálat  
Lásd: Abrajegyzék

---

---

## **Repülőtér Szabályozási Terve**

*Kötelező jóváhagyandó munkarész*

### **1. Szabályozási Terv**

A repülőtér területének **Szabályozási Tervlapja** (T-11) az UVATERV által készített digitális alaptérképen készült. A korábbi évek titkosításai miatt a Ráckevei Földhivatal nem tudta szolgáltatni az OTÉK 4.§. (4) bekezdése szerinti „ingatlan-nyilvántartási térképet”, mivel a földhivatal nyilvántartásában a repülőtérhez tartozó ingatlanokon található felépítmények nem szerepeltek.

A tervezési terület a földhivatali nyilvántartás szerinti „kivett repülőtér” (0322/4-es és a 0317/1-es hrsz-ú ingatlanok) és a „kivett lakóház és udvar” (0322/3-as hrsz-ú ingatlan) területét jelenti, amelyek összterülete 408 ha és 2173 m<sup>2</sup>.

A szabályozási terv készítése során alapvető szerkezeti elemként vettük figyelembe a futópályát és a hozzátartozó – tulajdonos által leszűkített – területet. Ez a terület légi közlekedési területként (KÖL) került leszabályozásra.

Ugyanis a futópályát mint „meglévő, megtartandó szerkezeti elemként” kötelező figyelembe venni, mert az új tulajdonost jogszabály<sup>4</sup> kötelezi, hogy a „repülőtér meglévő munkaterületét, valamint a repülőtér pályahosszát fenn kell tartania”.

**A Kormány a 2030/2001. (II.9) Korm. határozatában „hozzájárult ahhoz, hogy a tököli repülőtér polgári légi-közlekedési és kiegészítő vállalkozási célra kerüljön elidegenítésre”.**

A fentieket figyelembe véve az új tulajdonos a hatályos jogszabályokat betartva alakította ki a területre vonatkozó terület-felhasználási elképzeléseit. A tulajdonos megismerve a területi, környezeti, foglalkoztatottsági körülményeket kialakította a területtel kapcsolatos ütemezett fejlesztési koncepcióját, melyet a „Tököli repülőtér fejlesztési alapkonceptiója” c. dokumentáció tartalmaz (készítette: az UVATERV 2005. júniusában).

Jelen Egyeztetési anyag előzményeként készített ún. Tájékoztatósi anyag tartalmazta a fejlesztési alapkonceptióban foglaltakat, így a településrendezési véleményezési eljárásban érdekelt államigazgatási szervek megismerhették a tulajdonos fejlesztési elképzeléseit.

Időközben a tulajdonos az ügyfélként érintett államigazgatási szervekkel már megkezdte azt a szakmai egyeztetést, amely alapján a „Tököli repülőtér fejlesztési alapkonceptiója” című dokumentációban foglaltakhoz képest a körülményekhez igazított és árnyaltabb koncepció terve rajzolódik ki, amit a szabályozás már alapul vesz.

A repülőtér területének kevesebb, mint 50%-a marad meg légi közlekedési területnek több mint 50%-án a **logisztikai tevékenység** céljára **gazdasági és különleges területek** kerültek kiszabályozásra. A gazdasági területek elsősorban raktárbázisként fognak hasznosításra kerülni.

---

<sup>4</sup> 2030/2001. (II.9.) Korm. határozat az állami repülőterek további hasznosításáról

---

A szabályozás alapján a légi-közlekedési területtől (KÖL) déli irányban elterülő területek belterületbe kerülnek, míg a légi-közlekedési terület és az attól északra eső területek külterületen maradnak.

Mivel a tervezési területen még pontosan nem körvonalazódtak az elhelyezésre kerülő funkciók, tevékenységek, ezért a beruházó elképzeléseinek megfelelően a Szabályozási Terv egyaránt lehetőséget nyújt nagyobb és kisebb telkek kialakítására is.

Közút csak a legszükségesebb helyen került kiszabályozásra. A beruházó és az Önkormányzat megállapodása következtében a lakótelep új gyűjtő útja a tervezett hajóállomás felé vezető 22,0 m szabályozási szélességgel kiszabályozott út, amely a tervezett csomópontba kerül bekötésre. A tervezett hajóállomás felé vezető út a tervezett csomóponton keresztül kapcsolódik az 5101-es jelű országos mellékúthoz.

A tervezett csomópont területének kiszabályozásánál új portaépület, porta bejáró, porta előtti tér és gépkocsi forduló kialakításának lehetőségeit vettük figyelembe.

A kettő meglévő bejáraton kívül új bejárattal a Halásztelki nagy kanyarnál számoltunk.

A terület feltárását biztosító belső úthálózat legnagyobb részt a meglévő kerítés mellett került kialakításra. A nagyobb egybefüggő telektömbök erről az útról közelíthetők meg. A terület belső feltárását biztosító kiszolgálóút a terület üzemeltetőjének a tulajdonában marad, mint magánút 16m szélességben. Ezért ez az út önálló telekként került kiszabályozásra.

A nagyobb tömbök tovább osztására és értékesítésére vagy bérbeadására, a tömbökön belül 16 m széles magánutak létrehozásával nyílik lehetőség.

Az egyes építési övezetekben így a kialakítható teleknagyság tág keretek között mozog, az ebből adódó különbségeket az egyes építési feltételek - pl. az építési hely - területnagyság szerinti differenciált szabályozása kezeli (lásd. HÉSZ előírásait).

A tervezett központi vegyes területek (Vk-2, Vk-3) elsősorban regionális, megyei, országos szerepkörű intézmények elhelyezésére szolgál, ahol pl. irodaépület, szolgáltató, szálláshely szolgáltató, kulturális, oktatási épület stb. helyezhető el.

A tervezett különleges K-Szk-2 területen regionális, térségi szintű turisztikai, idegenforgalmi létesítmények kerülhetnek elhelyezésre, ahol például javasoljuk -bemutató végett- néhány hangár megtartását kortörténeti jelentősége miatt. A terület jól kapcsolható a tervezett országos kerékpár úthoz (mely az árvízöltés tetején halad) és a tervezett hajóállomáshoz.

A korábbi bányászati tevékenység eredményeként visszamaradt kavicsbánya tavat vízgazdálkodási területként (V-5) szabályoztuk, mely rekultiválandó.

Az épületek tervezésénél a szabályozási előírások betartása igen fontos, az új, esztétikus tájkép kialakítása érdekében. Az építménymagasságok oly módon kerültek meghatározásra, hogy a repülőtéri akadálysíkokat ne zavarják.

A terület beépítése, illetve területrendezése telekalakításokkal az alábbi ütemekben történhet.

I. ütem légi-közlekedési terület északi oldala

II. ütem légi-közlekedési terület déli oldala

Az utak melletti fasorok, közművek kiépítése az ütemekkel párhuzamosan, folyamatosan történhet.

*A területen kialakított építési övezetek, övezetek:*

**Beépítésre szánt területen** (a kialakított telektömbök): Ln-1, Vk-2, Vk-3, Gksz-2-től Gksz-9-ig, K-SZK-2.

**Beépítésre nem szánt területen:** a hajóállomáshoz vezető közút és a belső magánutak (KÖu), valamint a légi-közlekedési terület (KÖL).

## **2. Tájrendezési és zöldfelület-fejlesztési javaslat**

A tervezési terület nagy része jelenleg rendezetlen, alulhasznosított terület, mely funkcióját tekintve két, egymástól jól elhatárolható területre tagolható: a repülőtér üzemi területére és az ezen kívüli területre, ahol jelenleg a korábbi tevékenységhez kapcsolódó épületek, építmények foglalnak helyet. A repülőtér jelenlegi funkciójával megtartásra kerül, az üzemi területen kívüli terület pedig új arculatot kap. Az épületek jelentős része elbontásra kerül, helyükön nagyobb kiterjedésű épületek (raktárak, csarnokok) kapnak helyet, a terület tervezett hasznosítása gazdasági és különleges terület. A terület átalakulása a jelenleg jelentős felületet borító zöldfelületekre is kihatással van, egyes zöldfelülettel borított területek beépítésre kerülnek, a terület jellege zöldfelületi szempontból is átalakul. A cél egy kulturált, igényes beépítésre szánt terület létrehozása, mely a zöldfelületektől nagymértékben függ. Tájrendezési, zöldfelület-fejlesztési javaslataink így

- egyrészt a meglévő növényzet minél nagyobb arányú megtartására,
- másrészt rendezett terület kialakulását elősegítő, esztétikus, tájba illő, a meglévő növényzetet kiegészítő, a tervezett funkcióknak megfelelő új zöldfelületi elemek létrehozására irányulnak.

### **A meglévő növényzet védelme**

A tervezési terület zöldfelületi borítottsága nagy, az üzemi területet gyepterület, az ezen kívüli területet nagyobb részben ligetes gyepterület, kisebb részben jól záródó növényzet borítja. A terület beépítése során zöldfelület-rendezési szempontból kiemelt fontosságú a meglévő növényzet lehetőség szerint minél nagyobb arányban történő megtartása, hiszen ennek ökológiai és kondicionáló értéke nagyobb az újonnan kialakításra kerülő és kifejlett állapotukat csak évek, évtizedek múlva elérő zöldfelületeknél, jobban betöltik a művi elemek ellensúlyozását szolgáló szerepüket és költségvonzata is jóval kevesebb, mint amit új zöldfelületek létrehozása igényel. A zöldfelületek a repülőtér üzemi területén a funkció megtartása miatt változatlanul fennmaradnak, az üzemi területen kívüli területen a funkcióváltás és a területek beépítése során pedig törekedni kell az értékes zöldfelületi elemek – különösen a fák - lehetőség szerint minél nagyobb arányú megtartására. Javasoljuk, hogy a gazdasági és különleges területek zöldfelületi rendszerének vázát a meglévő, megtartásra érdemes növényzet képezze, az egyes telkek zöldfelületei ennek kiegészítésével, fejlesztésével alakítandók ki. Kivágásra lehetőség szerint csak a kevésbé értékes - sarjról nőtt, megdőlt törzsű, beteg, allergizáló stb. - növényegyedek kerüljenek, amit az épületek tervezésénél, helyének megválasztásánál javasolunk figyelembe venni.

### **Zöldfelület-rendezési javaslat**

A tervezési terület frekventált helyen található, területén kulturált, színvonalas kereskedelmi, raktározási, logisztikai terület kialakítása tervezett. A rendezett megjelenés a zöldfelületek állapotától nagymértékben függ. Mivel a terület meglévő növényzete jelentős részben kevésbé értékes (pionír, rövid élettartamú) növényegyedekből áll, a zöldfelületek rendezése, gazdagítása szükséges.

---

Funkcióját tekintve jól elválnak egymástól a beépítésre nem szánt (közlekedési területek) és a beépítésre szánt területek (ezen belül is a gazdasági és a különleges területek), melyeken zöldfelületi szempontból eltérő feladatok adódnak.

### ***Beépítésre szánt területekre vonatkozó zöldfelületi javaslatok***

A zöldfelületek kialakítását a tájba illesztési szempontok, ökológiai szempontok, a környezetvédelmi szempontok (kondicionáló felület, védelmi szerep), a terület funkciója, valamint az esztétikai szempontok együttesen határozzák meg. A gazdasági területek zöldfelületeinek elsősorban kondicionáló, védelmi, ökológiai és esztétikai szerepe jelentős, a különleges területeken pedig a funkciónak megfelelő kialakításra és az esztétikai megjelenésre kell fokozottabb hangsúlyt fektetni.

A gazdasági és különleges területek beépülése során a zöldfelületek területi kiterjedésének csökkenésével kell számolni. Ennek ellensúlyozása érdekében az egyes övezetekben a minimálisan kialakítandó zöldfelületi százalék mellett meghatározásra került a *többszintű növényzet* (gyep-, cserje- és lombkoronaszint együttesen) *aránya* is, hiszen ennek ökológiai értéke többszöröse a csak gyepszintből álló növényzetéhez képest, így jobban pótolja az épületek és burkolatok által elvett, s így elvesztett ökológiai felületeket.

A *növények társításával*, az egyes növényegyedek elhelyezésével az épületek, létesítmények által keltett antropogén hatás enyhíthető. A növények a kedvezőtlen látványt nyújtó, magas vagy nagykiterjedésű épületek helyenkénti eltakarásával elősegítik a terület beilleszkedését a tájba, illetve megakadályozzák, hogy az épületek a tájat uraló elemmé váljanak. Ennek érdekében az egyes területekre előírt zöldfelületek egy részét a telekhatár mentén javasoljuk kialakítani. Természet-közeli, a környezetébe jobban illeszkedő növényzet szabálytalan szegélyű, többszintes növényzárványból, fa- és cserjecsoportokból alakítható ki. A terület széléin, a telekhatárok mentén a zöldfelületek szabálytalan vonalvezetésével, fák és cserjék együttes alkalmazásával hasonlóan természetszerű hatás érhető el.

### ***Beépítésre nem szánt területek zöldfelületeinek kialakítása***

#### ***Repülőtér zöldfelülete***

A repülőtér üzemi területe jelenlegi funkciójával megtartásra kerül. A hasznosításból adódóan jelentősebb zöldfelület-fejlesztésre, növénytelepítésre a területen nincs lehetőség, azonban a meglévő nagykiterjedésű gyepfelület megmarad.

#### ***Egyéb közlekedési felületek zöldfelületeinek kialakítása***

Az esztétikai érték növelése, valamint a közlekedésből származó környezetterhelés (légszennyezés, zajterhelés) csökkentése miatt a kialakításra kerülő belső utak mentén is fasorok létesítendőek. A meglévő, megtartásra kerülő utak mentén a meglévő út menti zöldsáv megtartandó, ahol szükséges, kiegészítendő. A parkolók telken belül is fásítva alakítandók ki.

A közlekedési funkciójú területekre vonatkozó zöldfelületi javaslatok mind a közlekedési területekre (közutak), mind a beépítésre szánt területeken belüli közlekedési felületekre, magánutakra vonatkoznak.

---

## Növényalkalmazás

A telkek zöldfelületeit – a meglévő növényzetet is figyelembe véve - úgy javasoljuk kialakítani, hogy a növényzet egy része a vizuális és funkcionális elválasztás, a környezet védelme miatt a telekhatárok mentén, másik része a burkolt felületek oldása, az épületek kedvezőbb megjelenése érdekében az épületek körül kerüljön elhelyezésre.

Zöldfelületek kialakításakor, új növények telepítésekor a növényeket javasoljuk úgy megválasztani, hogy a reprezentatív helyeken (fogadó épületek, porták, irodaépületek, bemutató-épületek stb. környékén) a nagyobb díszítő értékkel rendelkező (virág, színes levél stb.), intenzívebb gondozást igénylő növények, míg azokon a helyeken, ahol a díszítőértéknél fontosabb az ökológiai, környezetvédelmi, klímajavító szerep, a kevesebb gondozást igénylő, honos fajok kerüljenek előtérbe.

A táj karakterének megőrzése a táj jellegének megfelelő, a természetes növényzethez jobban illeszkedő honos fajok, illetve ezek fajtáinak alkalmazásával segíthető elő. Honos fajok alkalmazását az is indokolja, hogy a számukra kedvező életfeltételek között hamarabb eléri az emberi szemet gyönyörködtető kifejlett állapotukat, s gondozásuk során kevesebb idő- és költségráfordítást igényelnek, mint a hazánkban a természet-közeli élőhelyeken nem élő, külföldről behozott, exóta fajok. Honos növények alkalmazása különösen a tervezési terület peremterületein, a környező tájjal való kapcsolat megteremtése céljából, valamint az egyes telekhatárok mentén, illetve a korábbi bányászati tevékenység következtében visszamaradt vízfelület környezetében indokolt. Exóta növényfajokat legfeljebb az egyes telkek belső területein, elsősorban a szociális épületek, az irodaépületek, a bemutatótermek környezetében, kisebb csoportokban javasoljuk elhelyezni, felhasználni.

### *Javasolt alkalmazandó honos fafajok:*

Acer campestre (mezei juhar), Fraxinus angustifolia ssp. pannonica (magyar kőris), Malus sylvestris (vadalma), Padus avium (zselnicemeggy), Populus alba (fehér nyár), Pyrus pyraeaster (vadkörte), Quercus robur (kocsányos tölgy), Ulmus minor (simalevelű mezei szil)

### *Javasolt alkalmazandó honos cserjefajok:*

Acer tataricum (tatár juhar), Cornus sanguinea (vörösgyűrűsom), Corylus avellana (mogyoró), Crataegus monogyna (egybibés galagonya), Euonymus europaeus (csíkos kecskerágó), Frangula alnus (kutyabenge), Hedera helix (borostyán), Juniperus communis (közönséges boróka), Ligustrum vulgare (fagyal), Prunus spinosa (kökény), Rhamnus catharticus (varjútövisbenge), Rosa canina (gyepűrózsa), Viburnum opulus (kányabangita)

## 3. Környezetalakítási javaslat

A Környezetalakítási javaslat c. alátámasztó munkarész két fejezetből áll:

- az első rész „A szabályozási tervet és a területre vonatkozó építési szabályokat alátámasztó Környezetalakítási javaslat”, ez tartalmazza a főbb javaslatokat (intézkedési javaslatokat, a környezetminőség megőrzését, a környezetszennyezés megelőzését szolgáló környezeti feltételeket), melyek betartásával a környezeti elemek védelme biztosítható;

- 
- a második rész „A szabályozási terv és a területre vonatkozó építési szabályok környezeti értékelése”, mely a terv megvalósulása során várható környezeti hatásokat tárja fel és értékeli környezeti szempontból, továbbá – szükség esetén – további javaslatokat fogalmaz meg a környezet károsodásának elkerülése, a negatív környezeti hatások megelőzése érdekében.

### **A szabályozási tervet és a területre vonatkozó építési szabályokat alátámasztó környezetalakítási javaslatok**

A környezet állapotára vonatkozó vizsgálataink szerint a tervezési területen jelenleg folytatott tevékenységek a környezeti elemek állapotára nincsenek negatív hatással, a korábban itt folytatott tevékenységek következtében azonban a terület jelentős mértékben elszennyeződött. A területen a talaj és felszín alatti vizek kármentesítése még napjainkban is folyik, a cél a terület helyreállítása, megtisztítása és kulturált, igényesen kialakított, elsődlegesen gazdasági funkciójú terület kialakítása. Környezetalakítási javaslatunk így

- egyrészt a vizsgálatban feltárt, illetve a beépítés során felmerülő környezetveszélyeztetések megszüntetéséhez szükséges környezetvédelmi intézkedések,
- másrészt a környezeti elemek szennyeződését megelőző, kedvező környezetminőség biztosítását célzó környezeti feltételek megfogalmazásából állnak.

Környezetalakítási javaslatunkat – a szükséges intézkedéseket és betartandó környezeti feltételeket – az alábbiakban környezeti elemenként, hatótényezőnként tárgyaljuk.

#### *A talaj és a vizek védelme*

A terület adottságaiból (felszíni szennyeződésre érzékeny, vízbázis-védelmi területen található terület) és állapotából (jelentős mértékben elszennyeződött talaj és felszín alatti vizek) adódóan a területen a legfontosabb környezetvédelmi feladat a talaj és a vizek minőségének javítása és újabb szennyeződések bekövetkezésének megakadályozása.

A terület korábbi hasznosítása következtében bekövetkezett talaj- és talajvízszennyezések felszámolása érdekében megkezdett kármentesítési munkák napjainkban is folynak, a terület teljes kármentesítése legkésőbb 2007. év végéig fejeződik be. A kármentesítési munkálatok a hasznosítást korlátozó tényezők, melynek befejezését követően kerülhet csak sor az érintett területek használatba vételére, beépítésére. Ennek érdekében a HÉSZ-ben a beépítés feltételeként került meghatározásra a **kármentesítés befejezése** és a bolygatott, **roncsolt felületek rekultiválása**, rendezése. A rekultiválás a kármentesítéshez mélyített gödrök betemetését, a depóniák elrendezését, tereprendevezést, és a további hasznosítás függvényében esetleg növénytelepítést kell, hogy magában foglaljon. A gödrök betemetéséhez és általánosságban feltöltéshez kizárólag talajvédelmi szempontból minősített vagy szabványosított termék vagy anyag alkalmazható. Környezetet károsító anyag, ill. veszélyes hulladék alkalmazásának gyanúja esetén az I. fokú építésügyi hatóság az engedélyezési eljárás keretében elrendelheti a feltöltésre szánt anyagok vizsgálatát. A kármentesített területeken a talaj teherbíró-képességének megváltozása miatt környezetbiztonsági okokból indokolt az építési engedélyezési terv részeként részletes talajmechanikai szakvélemény készítésének kötelezővé tétele, épületek, építmények elhelyezése kizárólag az abban foglaltak szerint történhet.



---

A tervezési terület a Csepel-Halásztelek **vízbázis** „B” hidrogeológiai védőidomán található. A vízbázis a főváros és környező települései ivóvízellátásában játszik szerepet, hosszú távú fenntartása, védelmének biztosítása az erőforrásokkal való takarékos gazdálkodás, a fenntartható fejlődés szempontjából kiemelt jelentőségű, a térség valamennyi településének érdeke. A Csepel-Halásztelek vízbázis a sérülékeny vízbázisok közé tartozik, ahol a talaj jó vízáteresztő képessége miatt a felszíni eredetű szennyezések könnyen a felszín alatti vizekbe juthatnak. Mivel a vizsgált területen a talajvíz átlagos áramlási iránya Ny, ÉNy-i (mely irányban található a vízmű-kutak), így a területről származó talaj- és vízszennyezések könnyen elszennyezhetik a víztartót, ezért a területen a vizek és a talaj védelmére kiemelt figyelmet kell fordítani. Mivel a területen a környezetet jelentősebb mértékben nem zavaró – raktározási, kereskedelmi, logisztikai – tevékenységek megjelenése várható, ezért a területhasználat, illetve az itt folytatható tevékenységek szempontjából ez jelentősebb korlátozást nem jelent. Ám előfordulhat olyan tevékenység megjelenése (pl. veszélyes hulladék üzemi gyűjtő kialakítása, vagy szennyvízcsatorna átépítés), mely csak környezeti hatásvizsgálat, illetőleg környezetvédelmi felülvizsgálat, illetve ezeknek megfelelő tartalmú egyedi vizsgálat eredményétől függően folytatható. A tiltott tevékenységeket, illetve a környezeti hatásvizsgálathoz, környezetvédelmi felülvizsgálathoz kötött tevékenységeket részletesen a 123/1997. (VII.18.) Korm. rendelet 5. sz. melléklete tartalmazza, melynek betartása a tervezési területen kötelező.

A talaj és a vizek védelme érdekében a további fontosabb környezeti feltételek tartandók be:

- Alapvető környezetvédelmi elvárás a **megfelelő szennyvízkezelés**. A terület beépítésének feltétele a keletkező szennyvizek csatornába történő vezetése. A szennyvizek szikkasztása, illetve egyedi szennyvíztárolók létesítése nem megengedett. A terület szennyvízcsatorna-hálózattal rendelkezik, melynek egy része azonban régi, elavult. A vízbázis-védelmi követelmények és a környezetbiztonság azt kívánja, hogy az elavult rendszer felújítása megtörténjen. A terület beépítése csak ezt követően valósítható meg. Káros és veszélyes anyagokat tartalmazó szennyvizek a csatornába nem vezethetők, az ilyen szennyvizet a csatornába vezetés előtt a telephelyen belül előtisztítani, ill. előkezelni kell.
- A terület **csapadékvíz-elvezetése** jelenleg a repülőtér üzemi területét leszámítva nem megoldott, így csapadékvíz-elvezető rendszer kiépítése szükséges. A befogadóba vezetett vizek megfelelő minőségének biztosítása érdekében a vonatkozó jogszabályok előírásait be kell tartani.
- A tervezési terület délkeleti részén lévő, bányászati tevékenység eredményeként visszamaradt **tó** környezetileg érzékeny elem. A tó közvetlen kapcsolatban áll a talajvízzel, így a területén, illetve környezetében folytatott tevékenységek a felszíni és felszín alatti vizek minőségére jelentős hatással vannak. A vízminőség védelme érdekében alapvető környezetvédelmi intézkedési feladat a tó körül megfelelő védelmet nyújtó pufferterület kialakítása, valamint a tó vízjogi engedélyének rendezése. A tó megfelelő funkcionális elválasztása érdekében a tó körüli 20 m-es sávot zöldsávként kell hasznosítani, a zöld sávot az ökológiai adottságoknak megfelelő honos növényfajokból álló többszintű növényzetből kell kialakítani, tilos továbbá a felszíni víz bármilyen jellegű szennyezése, a tavat befogadónak kijelölni nem lehet.
- A felszín alatti vizek és a földtani közeg állapotára hatással lévő, azt veszélyeztető tevékenységek folytatása kizárólag a környezetvédelmi, illetve vízügyi felügyelőség engedélyével, illetve szakhatósági hozzájárulásával, az általuk meghatározott feltételek szerint történhet. A felszín alatti vizek és a földtani közeg minőségi védelme érdekében meg kell követelni, ill. ellenőrizni kell a 219/2004. (VII.21.) Korm. rendelet előírásainak a betartását.

---

A területen a nagymértékű talaj- és talajvíz-szennyezettség feltárása és nyomon-követése érdekében a kármentesítés során **figyelőkút-hálózat** került kiépítésre, mely egy részének **fenntartása** az utóellenőrzés lehetőségének biztosítása érdekében a kármentesítés befejezését követően is javasolt. A megtartandó monitoring kutak kiválasztása, a vizsgálandó komponensek és a mintavételezés gyakoriságának meghatározása a környezetvédelmi hatóság által meghatározottak szerint történjen.

### *Levegőtisztaság-védelem*

Levegőtisztaság-védelmi szempontból a környezeti állapotra vonatkozó vizsgálataink során nem tártunk fel olyan környezetterhelést, melynek megszüntetése, illetve csökkentése intézkedést igényelne. Említésre méltó levegőterhelés jelenleg a depóniák és földutak felületéről származó porszennyezés, mely a kármentesítés befejezését, illetve a depóniák felszámolását, tereprendezést követően, továbbá a terület beépülését, rendezését követően megszűnik.

A levegőminőség védelme érdekében létesítményeket az alábbi környezeti feltételek betartása esetén javasolunk engedélyezni:

- légszennyező pontforrás (létesítmény, technológia) kizárólag abban az esetben engedélyezhető, ha a levegővédelmi rendelet (21/2001. (II.14.) Korm. rendelet) előírásainak megfelelően, az elérhető legjobb technikát figyelembe véve megállapításra kerülő, jogszabályban, ill. a területileg illetékes környezetvédelmi hatóság egyedi eljárásának keretében meghatározott kibocsátási határértékeket, valamint a légszennyezettségi határértékeket teljesíteni tudja.
- levegőtisztaság-védelmi szempontból védelmi övezetet igénylő tevékenység (e tevékenységeket a 21/2001. (II.14.) Korm. rendelet 2. sz. melléklete tartalmazza) kizárólag abban az esetben engedélyezhető, ha védő övezete lakóterületet, vegyes területet, üdülőterületet, rekreációs célú területet, továbbá természetvédelmi szempontból értékes területet nem érint. Védelmi övezeten belül lakó-, üdülőépület, oktatási, egészségügyi, szociális és igazgatási célú épület nem helyezhetők el.
- a levegőminőség jelentős romlásának elkerülése érdekében a kialakításra kerülő létesítményekben a fűtéshez energiaforrásként a fajlagosan kevesebb légszennyező anyagot eredményező gázt javasoljuk felhasználni.
- diffúz légszennyezést, kellemetlen szagot, bűzt okozó tevékenységek folytatása a területen nem javasolt.
- a gazdasági létesítmények és utak kialakítása esetén meg kell követelni az előírt növénytelepítések megvalósítását.

### *Hulladékkezelés*

A keletkező nem veszélyes szilárd hulladékokat rendezetten kell gyűjteni és kijelölt hulladéklerakó helyre kell elszállítani. A keletkező veszélyes hulladékokat az ártalmatlanításig, ill. az elszállításig a vonatkozó jogszabályokban előírt módon, hulladékfajtánként elkülönítetten kell gyűjteni és környezetszennyezés nélkül tárolni, elszállításukat kizárólag környezetvédelmi engedéllyel rendelkező cég végezheti. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a vízbázis védelme miatt üzemi veszélyes hulladék gyűjtő csak környezeti hatásvizsgálat eredményétől függően létesíthető. A területen kívülről származó veszélyes hulladékok a tervezési területen nem tárolhatók és nem dolgozhatók fel.

---

A gazdasági terület üzemeltetését célszerű lenne úgy kialakítani, hogy a különböző hulladékok kezelése - gyűjtése, elszállítása - szervezett módon megoldható legyen. Ennek keretében a hulladékhasznosítás elősegítése céljából meg kell vizsgálni a szelektív hulladékgyűjtés rendszer bevezetésének lehetőségét, továbbá a biológiailag lebomló szerves hulladékok komposztálásának lehetőségét a lerakásra kerülő hulladékok szervesanyag tartalmának csökkentése, illetve az újrahasznosítás mértékének növelése céljából. Ha a területen működő különböző vállalkozások tevékenysége során azonos jellegű veszélyes hulladék keletkezik, javasoljuk azok kezelését is egymással együttműködve, egységesen végezni.

A terület előkészítése, a gazdasági létesítmények kialakítása során külön odafigyelést igényel a bontási, illetve építési hulladékok kezelése. Amennyiben a bontási vagy építési tevékenység során az egyes építési vagy bontási hulladékfajták valamelyikének mennyisége eléri az építési és bontási hulladék kezelésének részletes szabályairól szóló 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM együttes rendelet 1. sz. mellékletében meghatározott küszöbértéket, a Rendelet értelmében az építési, ill. bontási hulladék tervlapot kell készíteni (a keletkező hulladékok mennyiségének, a kezelés, ill. ártalmatlanítás módjának feltüntetésével), melyet az engedély iránti kérelemmel együtt az engedélyező hatóságnak kell benyújtani. Az építési tevékenység befejezését követően az építető köteles elkészíteni a ténylegesen keletkezett hulladékról az építési, ill. bontási hulladék nyilvántartó lapot. A nyilvántartó lapot a hulladékot kezelő átvételi igazolásával a területileg illetékes környezetvédelmi hatóságnak kell benyújtani. Az építési, illetve bontási hulladékok gyűjtését a környezet veszélyeztetését kizáró módon kell megoldani, kezelésre csak hulladékkezelési engedéllyel rendelkező szervezeteknek adhatók át.

### *Környezeti zaj elleni védelem*

A tervezési területen környezeti zaj a közlekedésből (légi, közúti) és az üzemi tevékenységektől származhat.

A 176/1997. (X.11.) Korm. rendelet értelmében a meglévő és üzemelő repülőterek esetében **zajgátló védőövetet<sup>5</sup> és azon belül zajövezeteket kell lehatárolni**, melyet a település rendezési tervében kötelező figyelembe venni. A repülőteret üzemeltető Master Sky Szolgáltató Kft. megbízásából elkészült a Tököli repülőtér zajgátló védőövetének kijelöléséhez szükséges számításokat tartalmazó dokumentum, melynek jóváhagyásával kapcsolatos államigazgatási eljárás még folyamatban van, a légiközlekedési hatósági határozat megszületése a közeljövőben várható. A dokumentumban foglalt számítások szerint, valamint a Polgári Légiközlekedési Hatóság nyilatkozata (lásd: Terviratok c. fejezet) a 65 dB-es isophon görbe helyenként a repülőtér üzemi területén kívül halad, a 60 dB-es isophon görbe pedig ÉNy-on és DK-en kilép a repülőtér telekhatárán. A tervezett funkciót és a 8/2002. (III.22.) KöM-EüM együttes rendeletben meghatározott határértékeket figyelembe véve a repülőtér által okozott zajterhelés a tervezési terület azon beépítésre szánt területként kijelölt részein okoz problémát, melyek a 65 dB-es isophon görbe által közrezárt területen találhatók. Mivel e területeken a gazdasági területekre meghatározott határértékeket meghaladja a repülőtér által okozott környezeti zajszint, ezért új épületek létesítése, meglévő bővítése csak abban az esetben engedélyezhető, ha a belső téri zajterhelési határértékek teljesülnek. Ennek

---

<sup>5</sup> zajgátló védőövetet a repülőtér környezetének az a része, amelyen a repülőtér üzemeltetéséből számított mértékadó zakterhelés meghaladja a közlekedési zajból származó környezeti zajterhelési határértékeket

igazolására az engedélyezési tervnek akusztikai munkarészt - mely a védelem módját meghatározza - is tartalmaznia kell.

Közlekedési eredetű környezeti zajszint továbbá a meglévő (5101 sz. út) és a tervezett közutak (a Csepel szigeti gerincút és a tervezett kikötőhöz vezető gyűjtőút) forgalmából adódik, melynek a terület beépülése következtében emelkedése várható. A közúti közlekedésből származó környezeti zajszinteket a Tököl Airport létesítmény középtávú (2013) forgalmi vizsgálatában (készítette: UVATERV Rt., 2006.) foglalt forgalmi adatok felhasználásával, az ÚT 2-1.302:2000 Útügyi Műszaki előírás alapján számítottuk ki – kivéve a kikötőhöz vezető gyűjtőút közlekedése okozta zajterhelést, mely a közlekedéstervezőtől kapott becsült forgalmi adatok alapján került kiszámításra. Az ily módon számított környezeti zajszinteket az alábbi táblázat tartalmazza:

Útszakaszok	nappal (6 <sup>00</sup> -22 <sup>00</sup> )	éjjel (22 <sup>00</sup> -6 <sup>00</sup> )
	L <sub>Aeq(7,5)</sub>	L <sub>Aeq(7,5)</sub>
Kikötői gyűjtőút É-i szakasz	57,5	50,5
Kikötői gyűjtőút D-i szakasz	60,5	53,5
Csepel szigeti gerincút nélkül		
5101 jelű összekötő út É-i része (a Repülőtér É-i kapuja és a Szigethalmi csomópont közötti szakasz)	72,5	65,5
5101 jelű összekötő út D-i része (a Szigethalmi csomópont és a Repülőtér D-i kapuja közötti szakasz)	71,5	64,5
Csepel szigeti gerincúttal		
5101 jelű összekötő út É-i része (a Repülőtér É-i kapuja és a Szigethalmi csomópont közötti szakasz)	69,5	62,5
5101 jelű összekötő út D-i része (a Szigethalmi csomópont és a Repülőtér D-i kapuja közötti szakasz)	72	65

L<sub>Aeq(7,5)</sub>: egyenértékű A-hangnyomásszint az úttengelytől 7,5m-re

A tervezett kikötői gyűjtőút a Pesti úti lakótelep és a Repülőtéren kialakításra kerülő gazdasági terület között halad, É-i szakasza így gazdasági területet és vegyes területet, D-i szakasza gazdasági területet, lakóterületet és vegyes területet érint.

A közlekedéstől származó zaj terhelési határértékeit - melyeket új utak, vagy megváltozott területfelhasználás esetén kell betartani - a 8/2002. (I.23.) KöM-EüM együttes rendelet 3. sz. melléklete tartalmazza. E szerint lakóterületen nappal (6<sup>00</sup>-22<sup>00</sup>) 60 dB, éjjel (22<sup>00</sup>-6<sup>00</sup>) 50 dB, vegyes és gazdasági területen nappal 65 dB, éjjel 55 dB a megengedett közlekedési környezeti zajszint.

A számított környezeti zajszintek és a határértékek alapján elmondható, hogy a kikötői gyűjtőút forgalma várhatóan nem okoz határérték feletti zajterhelést, az É-i szakasz környezeti zajterhelése már az út mentén határérték alatt marad, a D-i szakasz környezeti zajterhelése a lakóterület szélén ugyan éjjeli időszakban kis mértékben meghaladja a határértéket, azonban az építési hely vonalán, a távolságból adódóan határérték alá csökken. Az 5101 sz. út mentén fellépő számított zajszintek mind nappali, mind éjjeli időszakban igen magasak. Figyelembe véve, hogy a gazdasági területen a zajtól védendő létesítmények nappali időszakban igényelnek védelmet, a nappali zajterhelési határértékek - a távolsági korrekcióval számítva - az út É-i szakaszán az úttengelytől 23 m-re, illetve 15 m-re (gerincút megépülése esetén), a D-i szakaszán az úttengelytől 20,5 m-re, illetve 22 m-re (gerincút megépülése esetén) teljesülnek, melyeket az építési hely meghatározásánál figyelembe kell venni.

---

Az emberi egészség védelme érdekében a területen a további környezeti feltételek betartását javasoljuk:

- zajt, illetve rezgést előidéző új üzemi létesítményt, berendezést, technológiát, telephelyet és egyéb helyhez kötött külső zajforrást csak olyan módon szabad tervezni, létesíteni, üzembe helyezni, hogy az a 8/2002. (II. 22.) KöM-EüM együttes rendeletben a területre, illetve a területileg illetékes környezetvédelmi hatóság által a létesítményre megállapított zaj- és rezgésterhelési határértékeket ne haladja meg. Ennek megfelelően környezeti zajt, rezgést okozó üzemi, kisipari, szolgáltató tevékenységek kizárólag abban az esetben folytathatók, ha az általuk okozott környezeti zaj, rezgés nappal (6<sup>00</sup>-22<sup>00</sup>) a 60dB, éjjel (22<sup>00</sup>-6<sup>00</sup>) az 50dB környezeti zajterhelési határértékeket nem haladja meg.
- A kialakításra kerülő új utak mentén is be kell tartani a közlekedésből származó környezetterhelési határértékeket - nappal 65 dB, éjjel 55 dB.

### *A településkép védelme*

A kedvezőtlen látványt nyújtó tevékenységeket a telkeken belül oly módon kell elhelyezni, vagy takarásukról gondoskodni (pl.: többszintű növénytelepítéssel), hogy azok közterületről ne okozzanak rendezetlen, kedvezőtlen látványt. Fokozott figyelmet kell fordítani pl. a járulékos közműlétesítmények (transzformátor, gáznyomáscsökkentő, hőközpont, stb.) elhelyezésénél a településképi megjelenésre, az esztétikai követelményekre.

A burkolt felületek és épületek által elvesztett ökológiai felületek pótlása, valamint az épületek tájat uraló elemmé válásának megakadályozása érdekében a „Tájrendezési és zöldfelület-fejlesztési javaslat” c. fejezetben megfogalmazott tájképvédelmi, tájvédelmi szempontok érvényesülésére, a zöldfelületi feltételek betartásának ellenőrzésére kiemelt figyelmet kell fordítani.

## **A Szabályozási Terv és a területre vonatkozó Építési Szabályok környezeti értékelése**

A környezeti értékelés a terv megvalósulása során várható környezeti következményeket hivatott feltárni és a tervet ennek alapján értékelni a környezeti szempontoknak a döntéshozási folyamat minél korábbi fázisában történő integrálása és a környezetvédelmi szempontból előreláthatóan káros hatásokkal járó folyamatok kiszűrése érdekében. Az értékelés célja, hogy a tervbe szükség esetén olyan további intézkedések, feltételek kerüljenek beépítésre, melyek a környezeti elemek védelmét, a környezet károsodásának elkerülését biztosítják.

### ***A környezeti értékelés kidolgozási folyamatának ismertetése***

#### *Előzmények*

2005. január 19-én lépett hatályba az egyes tervek, ill. programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet (a továbbiakban Rendelet), melynek 1.§. (3) bekezdése értelmében a település egy részére készülő szabályozási tervnél és helyi építési szabályzatnál a környezeti vizsgálat lefolytatásának szükségességét várható környezeti hatása jelentőségének eseti meghatározása alapján kell eldönteni, a Rendelet 2. sz. mellékletének és a környezet

---

védelméért felelős szervek<sup>6</sup> véleményének figyelembe vételével. A véleménykéréshez szükséges információkat és a környezeti értékelés tervezett tematikáját az ún. Tájékoztatási anyag (készítette: BAU-URB Kft., 2005. október) tartalmazta.

A környezet védelméért felelős szervek közül a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség, a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság, az ÁNTSZ, az Állami Erdészeti Szolgálat, a Magyar Geológiai Szolgálat, a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal és a Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság adta meg véleményét a környezeti vizsgálatra, illetve értékelésre vonatkozóan. A KÖH kivételével – mely örökségvédelmi szempontból külön környezeti vizsgálatot nem tart szükségesnek – valamennyi szerv egyetértett a környezeti vizsgálat lefolytatásával, a környezeti értékelés javasolt tartalmával szemben a véleményező szervek kifogást nem emeltek. Jelen környezeti értékelés ennek megfelelően a Tájékoztatási anyagban meghatározott tematika szerint került kidolgozásra, azzal a kis módosítással, hogy az épített környezetre gyakorolt hatásokat - tekintettel arra, hogy az örökségvédelmi hatástanulmány azt tartalmazza - nem vizsgálja.

#### *A tervnek a tervezési folyamat más részeihez való kapcsolódása*

Tököl hatályos Településrendezési Terve és Építési Szabályzata (készítette: BAU-URB Tervező és Tanácsadó Kft.) 2004. januárjában került elfogadásra, melynek aktualizálása jelen munka részeként, a repülőtér szabályozási tervével együtt történik. A hatályos HÉSZ-t [2/2004. (I.27.) számú önkormányzati rendelet] hatályon kívül helyezik, helyette új HÉSZ kerül kidolgozásra, egységes szerkezetben a közigazgatási területre és a repülőtérre vonatkozó építési szabályokkal.

#### *A környezet védelméért felelős szervek és az érintett nyilvánosság bevonása, az általuk adott véleményeknek, szempontoknak a környezeti értékelés készítése során történő figyelembe vétele*

2005. októberében került kiküldésre az ún. Tájékoztatási anyag, mely az államigazgatási szervek tájékoztatását, továbbá a környezet védelméért felelős szervektől a várható környezeti hatás jelentőségének eldöntéséhez szükséges vélemények kikérését, a környezeti értékelés tematikájának egyeztetését szolgálta. A Tájékoztatási anyagra az Előzményeknél ismertetett államigazgatási szervektől érkeztek vélemények, ezeket, továbbá figyelembe vételüket az alábbiakban foglaljuk össze:

- KDV KTVF: a Repülőtér ökológiai hálózat övezetéhez tartozása miatt szükségesnek tartja a terület részletes feltárását, mind botanikai, mind zoológiai szempontból, mivel a terület természeti értékeinek feltérképezése a terület zártsága miatt még nem történt meg. *A területen esetlegesen található értékes élőhelyek lehatárolása végett a DINPI képviselőivel külön egyeztetésre került sor, melyről készült Emléketetőt a tervdokumentációhoz csatoltuk (lásd: Terviratok).* A KTVF véleménye szerint a környezeti vizsgálat során ki kell térni továbbá arra, hogy a zaj- és rezgésvédelmi követelmények hogyan jutnak érvényre. *E kérdéskörrel a tervet alátámasztó környezetalakítási munkarész és a környezeti értékelés részletesen foglalkozik.*
- DINPI: a Repülőtér ökológiai hálózat övezetéhez tartozása és jelenlegi használata miatt a területen természetvédelmi szempontból értékes élőhelyek fordulhatnak elő, ezért felhívta a figyelmet az Igazgatósággal történő további egyeztetésre. *A DINPI képviselőivel történt külön egyeztetést és helyszíni bejárást követően rögzítésre került, hogy a repülőtér üzemi területéhez tartozó összefüggő természetközeli gyepterületek továbbra is fennmaradnak, ennek megfelelően a DINP Igazgatóság nem emel kifogást a tervezett gazdasági terület kialakításával kapcsolatban, tekintettel arra, hogy annak területe jelenleg is nagyrészt*

---

<sup>6</sup> a 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet 3. sz. mellékletének II. pontja szerint

---

*már beépített terület, valamint értékes élőhely az érintett területen nem került lehatárolásra (lásd: az egyeztetésről készült Emlékeztető Terviratok című fejezetnél).*

- **ÁNTSZ:** a környezeti vizsgálatnak ki kell terjednie a várható környezeti zaj- és légszennyezés kérdéseire – különös tekintettel Tököl, Pesti úti lakótelep lakóházaira, az iskolára, óvodára, orvosi rendelőre és Szigethalom azon lakóövezeteire, mely a fel- és leszállópálya, valamint a sportrepülés által érintett. Az értékelés készítése során különös figyelmet kell fordítani továbbá a terület kármentesítési munkálatainak aktuális helyzetére. *A fent nevezett környezeti vonatkozású kérdéseket mind a terv alátámasztó munkarészei, mind a környezeti értékelés tartalmazza.*
- **ÁESZ:** szükségesnek tartja, hogy a környezeti vizsgálat részeként meghatározásra kerüljenek a területen található, az Etv. hatálya alá tartozó területek. *Az erdőterületek lehatárolása az Etv. végrehajtására kiadott 29/1997. (IV.30.) FM rendelet 93. §. (1)-(2) bekezdéseiben foglaltak szerint történhet.*
- **MGSZ:** a környezeti értékeléstől a talaj- és talajvíz szennyezettség állapotának és a kármentesítés helyzetének bemutatását kérte. *Fentieket a Meglévő állapot értékelése munkarész „Környezeti állapot értékelése” c. fejezete tartalmazza.*
- **KÖH:** külön környezeti vizsgálatot örökségvédelmi szempontból nem tart szükségesnek. *Az épített környezetre gyakorolt hatások így a környezeti értékelésben nem kerülnek bemutatásra.*
- **Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság:** véleménye szerint a tervezett hasznosításból adódóan várható, hogy a területen veszélyes anyagot előállító, felhasználó, tároló és szállító létesítmények létesítése valósulhat meg. A veszélyhelyzetek kialakulása kockázatának csökkentése érdekében ezért szükségesnek látja, hogy a veszélyes anyagokkal összefüggésben tevékenységet folytató létesítmények környezetet, illetve a lakosságot és létfeltételeket érintő, várhatóan kialakuló hatásokat a környezeti értékelés vizsgálja. *Ilyen jellegű tervezett beruházásról nincs tudomásunk.*

*A környezeti értékelés során felhasznált adatok forrása, az alkalmazott módszer korlátai*

A környezeti értékelés az államigazgatási szervek, az önkormányzat, a terület tulajdonosainak, továbbá a területen található bérlők adatszolgáltatása, valamint a területre készült környezetvédelmi vonatkozású tervek, tanulmányok és egyéb szakirodalmi adatok felhasználásával készült. A környezetvédelmi vonatkozású tervek, tanulmányok közül az alábbiak emelendők ki:

- Csepel-Halásztelek sérülékeny földtani környezetű ivóvízbázis biztonságahelyezési terv (készítette: Környezetvédelmi Szakértői Iroda Kft., 2003.)
- Tököli volt szovjet katonai repülőtér vízminőségi kárelhárítás szennyezett talaj és talajvíz mentesítés térségi monitoring vizsgálatok 2005. február - 2005. április (készítette: GEOHIDROTERV Kft., Budapest, 2005. április)
- A Tököli Repülőtér zajgátló védőövezetének kijelölése számítások (készítette: Rep-Rét Bt., 2004. december)
- Tököl Airport létesítmény forgalmi vizsgálata középtáv (2013.) (készítette: UVATERV Rt., 2006.04.)

A terv megvalósítása következtében várható hatások pontos megítélését az additív, illetve kumulatív hatásoknak - a terület nagysága és a majdan megtelepedő gazdasági egységekben folytatott tevékenységek pontos ismeretének hiánya miatt fellépő - bizonytalan előre jelezhetősége nehezítette.

---

## ***A terv és változatainak rövid ismertetése***

### *A terv célja, tartalma környezeti vonatkozásainak ismertetése*

A Tököli Repülőtér területén történt tulajdonosváltás következtében aktuálissá vált a Repülőtér területét érintően a Településrendezési terv felülvizsgálata, illetve módosítása, melynek alapjául az UVATERV által kidolgozott, a tulajdonosok hosszú távú fejlesztési elképzeléseit tartalmazó ún. Tököli Repülőtér Fejlesztési Alapkoncepció szolgált.

Az alapkoncepció értelmében a területen gazdasági terület kijelölésével logisztikai központ kialakítása az elsődleges cél, melyhez raktározási, kereskedelmi tevékenység is kapcsolódna. A terület - elhelyezkedése, jó közlekedési kapcsolatai (az MO körgyűrű és a tervezett csepeli gerincút közelsége, a Duna közelsége, a vasúti, a légi és a vízi kapcsolatok lehetősége) révén - a déli agglomerációban a munkahelyteremtés kiemelkedő potenciális akcióterülete, a benne rejlő lehetőség kihasználását az egyedülálló területi adottságai mellett a térség gazdasági adottságai (korábbi környéki nagyüzemek leépülése miatt kevés munkalehetőség) is indokolják. A szabályozási terv tárgyát ugyan nem képezi, de szorosan a repülőtér területén tervezett beruházáshoz kapcsolódik, így megemlítendő, hogy a Duna e szakaszán távlatban jacht-, személy- és teherkikötő kialakítása tervezett.

A terv célja, hogy a beépítés feltételeit, az építési követelményeket, jogokat és kötelezettségeket megállapítsa, továbbá elősegítse a terület működőképességét, a környezeti ártalmak legkisebbre való csökkentése mellett. A beruházás kiemelendő környezetvédelmi vonatkozása, hogy a korábban szovjet katonai repülőtérként funkcionáló, jelentős mértékben elszennyeződött, roncsolt területen valósul meg, melynek következtében így sor kerül a terület rehabilitációjára, rendezésére.

### *A terv kidolgozásakor vizsgált változatok és a választás indokainak rövid ismertetése*

A tervezett terület-felhasználás a tulajdonosi elképzelések és az alapkoncepció alapján került meghatározásra, változatok csak a terület feltárása és a szabályozási elemek tekintetében fogalmazódtak meg, melyek a tulajdonosi elképzeléseknek megfelelően alakultak. Ezek szerint közterületek csak minimális mértékben kerültek leszabályozásra, hogy a terület adott esetben nagyobb egységenként, szükség esetén viszont - magánutak kialakításával - kisebb egységenként is hasznosítható legyen. A beépítési paraméterek tekintetében a felmerülő változatok közül a tulajdonosok a nagyobb beépítési lehetőség és építménymagasság mellett döntöttek.

## ***A terv megvalósítása környezeti hatásainak, következményeinek feltárása***

### *Környezetvédelmi célok és szempontok megjelenése, illetve figyelembe vétele a tervben*

Az alponban vizsgálandó, hogy a terv tartalmaz-e olyan elemeket, melyek ellentétben állnak a helyi, vagy magasabb szinten meghatározott környezetpolitikai célkitűzésekkel.

A környezetpolitikai célokat magasabb szinten az ország területére, valamint 1-1 megyére, térségre készülő környezetvédelmi programok, helyi szinten a települési környezetvédelmi programok határozzák meg. Tököl területét érintően sem megyei, sem térségi környezetvédelmi program nem áll rendelkezésre, ezért a településre nézve az ország területére 2003-2008 közötti időszakra vonatkozó II. Nemzeti Környezetvédelmi Programban meghatározott környezetpolitikai célkitűzések, valamint az ezek alapján a tematikus akcióprogramokban<sup>7</sup> megfogalmazott feladatok a meghatározók. A településrendezési tervnek a magasabb szintű tervek, így a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve<sup>8</sup> környezetvédelmi célkitűzéseivel is összhangban kell lenni, ez a tervhierarchia különböző

---

<sup>7</sup> 2345/2004. (XII. 26.) Korm. határozat

<sup>8</sup> 2005. évi LXIV. tv.



---

szintjén lefolytatott környezeti vizsgálatok egymásra épülését is megkönnyíti. Tököl rendelkezik környezetvédelmi programmal, melyben meghatározott feladatokat a környezetvédelmi törvény előírása szerint a település rendezési terveinek jóváhagyása során kell végrehajtani.

A tervezési területen megvalósuló „barna mezős” beruházás, a felhagyott, roncsolt terület más, környezetbarát gazdasági tevékenység céljára történő hasznosítása, a terület rendezése és kármentesítése különösen az alábbi, magasabb szinten meghatározott környezetvédelmi célkitűzéseket segíti elő:

- a megszűnt iparterületek rehabilitációja, káros hatásainak csökkentése révén a városi környezetminőség javítása,
- a bekövetkezett, tartós környezetkárosodások felszámolása, s ezen keresztül a felszín alatti vizek és a talaj állapotának javítása, az ebből adódó egészségügyi kockázatok csökkentése,
- a zöldfelületek rendezése révén a biológiai allergének csökkentése, a környezetegészségügy javítása.

A tervezett kikötő kiépítése, a vízi szállítás fejlesztése továbbá az áruszállítás környezeti hatásainak mérséklését, az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentését, s ezáltal az éghajlatváltozás mérséklését segíti elő.

A tervezési terület nagy része az OTrT és a BATrT szerint az ökológiai hálózat övezetbe sorolt, így a területen a beépítés intenzitásának növelése, a zöldfelületek csökkenése a biológiai sokféleség megőrzését, mint fontos környezetvédelmi célkitűzést nem támogatja. Itt kívánjuk felhívni a figyelmet azonban arra, hogy a Táji, természeti adottságok c. fejezetben tárgyalt szempontok miatt a terület ökológiai folyosó szerepét nem tölti be. E miatt, valamint a szerzett jogok (a földhivatali nyilvántartásban kivett területként, a hatályos szerkezeti tervben beépítésre szánt területként szerepel) miatt az ökológiai folyosó övezeti határ módosítása céljából jelen településrendezési terv készítésével párhuzamosan benyújtásra kerül a térségi területfelhasználási engedély kérelem (lásd: Mellékletek c. fejezet). A beruházó a természetvédelem területi szerveivel egyeztetést kezdeményezett, melynek során a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság képviselői bejárták a területet és állást foglaltak a területen tervezett beruházással kapcsolatban (lásd: mellékelt Emlékeztető). E szerint a DINPI képviselői nem ellenzik a tervezett gazdasági terület kialakítását tekintettel arra, hogy a természet-közeli gyepterületek a repülőtér üzemi területén változatlanul fennmaradnak, a gazdasági terület-fejlesztéssel érintett terület nagy része pedig már jelenleg is beépített.

A szabályozási terv környezetvédelmi célja, hogy a gazdasági területté alakulás, illetve a gazdasági terület hosszú távú működése során a környezeti elemeket minél kisebb terhelés érje az ott folytatott tevékenységektől. E célt szolgálják a terv alátámasztó munkarészeiben megfogalmazott tájba illesztési, építészeti, a környezeti elemek védelmét, a környezetszennyezések megelőzését szolgáló javaslatok, melyek megvalósulását a HÉSZ-be történő beépítésük, az építés feltételeként meghatározott széleskörű helyi építési szabályok (környezeti feltételek, közmű feltételek, beépítési paraméterek) biztosítják.

*A terv megvalósulásával közvetlenül, vagy közvetve környezeti hatást kiváltó tényezők azonosítása*

A terv megvalósulása által környezeti hatást kiváltó tényezők:

- a terület beépítettségének növekedése,
- utak, burkolt felületek kialakítása,
- (kikötő létesítése),
- a raktározási, kereskedelmi tevékenységhez, kikötő létesítéséhez kapcsolódó forgalom-növekedés,

melyek a környezetre a következőkben ismertetett közvetlen és közvetett hatást gyakorolják.

---

*A terv megvalósítása esetén várható, környezetet érő közvetlen és közvetett hatások, környezeti következmények feltárása*

– *A környezeti elemekre (levegő, föld, víz, élővilág)*

A tervezési terület beépülésével a **légszennyező** anyagok mennyisége várhatóan jelentősebb mértékben emelkedik, ami a növekvő közlekedési eredetű légszennyezésnek, a megjelenő ipari eredetű légszennyezésnek tulajdonítható, ez utóbbi egyrészt a fűtéshez, másrészt a technológiákhoz kapcsolódhat.

Az UVATERV Rt. által készített forgalmi vizsgálat alapján középtávon (2013.) jelentősebb forgalom-növekedéssel nem kell számolni, a becült adatok szerint a tervezési területhez kapcsolódó forgalom a környező úton zajló forgalom 5,9-8,6 %-a. Ebből adódóan számottevő levegőterhelés-növekedés nem mutatható ki. Itt kell megjegyezni azonban, hogy a becült forgalmi adatok a piaci környezet, illetve lehetőségek függvényében kerültek meghatározásra, míg a szabályozási tervben rejlő lehetőségek kihasználása esetén ennél nagyobb forgalommal, s ebből adódóan a közlekedésből származó légszennyezés nagyobb mértékű emelkedésével lehetne számolni. Ugyanakkor hosszútávon (10-15 évre vonatkoztatva) – a gépjárműállomány korszerűsödésének, a technika fejlődésének köszönhetően - a növekvő forgalom ellenére fajlagosan a közlekedési eredetű légszennyező anyagok mennyiségének csökkenése várható. A közlekedésből származó növekvő légszennyezés káros hatásainak csökkentését szolgálják a tervben az útmenti növénytelepítésre, fásításra vonatkozó előírások, hiszen a fák asszimiláló felületükkel jelentős mennyiségű port és egyéb légszennyező anyagot képesek megkötni.

A terv az energia előállításához a gázfelhasználást ösztönzi, ami a fűtési eredetű légszennyezés növekedésének minimalizálását célozza, hiszen a gáz fajlagosan kevesebb légszennyező anyagot eredményez, mint a hagyományos tüzelő anyagok.

A technológiai eredetű légszennyezés megelőzése elsősorban a technológiai fegyelem, illetve a hatósági ellenőrzés függvénye, a vonatkozó jogszabályokra a terv felhívja a figyelmet. A levegőminőség romlásának megakadályozását célozzák továbbá a meglévő többszintű növényzet megtartására vonatkozó törekvés, valamint a zöldfelületek kialakítására vonatkozó részletes előírások (minimális zöldfelületi arány, többszintű növényzet aránya, parkolók, utak fásítása stb.), melyek az építés feltételeként kerültek meghatározásra.

A tervezett gazdasági terület ún. barna mezős beruházás, a teljes terület kivett terület, így a beruházás termőföld igénybevételével nem jár. Ennek ellenére a beépítettség jelentősebb mértékben növekszik, ami miatt a humuszvagyon védelmére azonban figyelmet kell fordítani, ez a HÉSZ-ben szereplő előírások révén biztosítva van. A HÉSZ-ben további talajvédelmi előírások (feltöltéshez használt anyagokra, szennyvíz- és hulladékkezelésre, talajszennyezés veszélyével járó tevékenységekre, stb. vonatkozó előírások) biztosítják, hogy a létesítmények elhelyezése során a talaj- és földvédelem kellő odafigyelést kapjon, a talaj ne károsodjon. A jogszabályok és a környezeti feltételek betartásával, illetve hatósági ellenőrzéssel a környezet szennyeződése megakadályozható. Itt kell megjegyezni, hogy mivel a tervezési területen található épületek, építmények földhivatali nyilvántartása hiányos, ezért a bontás során keletkező bontási hulladékok nyomkövetése (mennyisége, kezelése), ellenőrzése nehezebb.

A **vizek** minőségi védelme fokozott hangsúlyt kapott a tervben, hiszen a tervezési terület a Csepel-Halásztelek vízbázis „B” hidrogeológiai védőterületén található, a földtani közeg érzékenysége szempontjából fokozottan, illetve kiemelten érzékeny terület. Mivel a földtani adottságok (jó vízáteresztő fedőréteg) következtében a felszíni szennyeződés könnyen bejuthat a talajvízbe és a talajvíz átlagosan a vízmű-kutak irányába áramlik, a területről

---

származó szennyeződések elszennyezve a víztartót, veszélyforrást jelenthetnek a vízbázis és a Duna folyó számára.

A vízminőséget leginkább veszélyeztető tényezőként a korábbi tevékenység következtében bekövetkezett talaj és talajvíz-szennyeződés emelhető ki, az ennek felszámolását célzó kármentesítési munkák befejezése a közeljövőben várható. Az ellenőrző vizsgálatok megnyugtató képet mutatnak, a kármentesített területeken a nyugalmi talajvízszint és az áramlási viszonyok a regionális képbe illenek, a területek utóellenőrzése megoldott, a vizsgálatok határérték feletti szennyezést nem mutatnak ki.

További, a vízbázisra hatást gyakoroló fejlesztésként a tervezett kikötő említhető, mely a szabályozási tervvel érintett területen kívül kapna helyet. Ebből kifolyólag a környezeti értékelés tárgyát nem képezi. A kikötő környezeti hatásainak vizsgálata a létesítmény konkrét tervezése esetén, a területre vonatkozó szabályozási terv készítésénél, illetve a létesítmény engedélyezésénél indokolt.

A területen – a terv további elemeit tekintve - jellemzően a vizek állapotát nem veszélyeztető tevékenységek kapnak helyet, az esetlegesen elhelyezésre kerülő, pl. veszélyes hulladék keletkezésével járó tevékenységek esetén a terv felhívja a jogszabályból fakadó kötelezettségekre (környezeti hatásvizsgálat, illetőleg környezetvédelmi felülvizsgálat, illetve ezeknek megfelelő tartalmú egyedi vizsgálat készítésének kötelezettsége a 123/1997. (VII.18.) Korm. rendelet 5. sz. mellékletében foglaltaknak megfelelően) a figyelmet. A vízminőségvédelem biztosítása és további vízszennyezések elkerülése érdekében a HÉSZ-ben megfogalmazott építési szabályok, előírások és a vonatkozó jogszabályok betartása kellő biztosítékai a felszíni és felszín alatti vizek, illetve a vízbázis védelmének.

A tervezési területről részletes botanikai és zoológiai felmérés nem készült, a terület természeti értékeinek feltérképezése nem történt meg, ezért az **elővilágra** vonatkozó adatok nem állnak rendelkezésünkre. A területen védett természeti terület vagy a természetvédelmi törvény erejénél fogva védett terület, érték nem található, így a fejlesztések védett természeti értéket nem veszélyeztetnek. A természetközeli növényzettel fedett területek kiterjedése jelentős, ezek egy része – a reptér üzemi területe - természetközeli gyepfelület, másik része elvadult ligetes gyepfelület, helyenként jól záródó növényzettel. Természetvédelmi szempontból jelentősebb értéket az előbbi képvisel, melynek fennmaradása a repülőtér üzemi területének változatlanul hagyása révén biztosított. Az utóbbi a korábbi hasznosítás következtében épületekkel, építményekkel, utakkal, roncsolt felületekkel erősen szabdalt, és erősen degradálódó, gyomosodó terület, így természetvédelmi értéke csekély. Az itt tervezett beruházással szemben a természetvédelem területi szerve, a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság képviselői a helyszíni bejárást követően - tekintettel arra, hogy annak területe jelenleg is nagyrészt már beépített terület - kifogást nem emeltek (lásd: az egyeztetésről készült Emlékeztetőt mellékelve). A bejárást során értékes, külön védelmet igénylő élőhelyek nem kerültek lehatárolásra. A meglévő növényzet védelme a HÉSZ-ben megfogalmazott zöldfelületi feltételek és az alátámasztó munkarészekben megfogalmazott javaslatok révén a területhasználat nyújtotta lehetőségekhez mérten biztosított.

A beruházáshoz kapcsolódó tervezett kikötő a Duna part élővilágára van hatással. A Duna Natura 2000 területként, a hullámtér pedig természeti területként nyilvántartott, a kikötő kialakítása és az ehhez kapcsolódó mederrendezés így természetvédelmi szempontból értékes területeket érint. Az élővilág védelme érdekében a kikötő létesítése, illetve tervezése esetén ezért egyértelműen tisztázni kell, hogy a természetközeli élőhelyek védelme hogyan kerül biztosításra, a kikötő kialakítás, illetve mederrendezés mely módja egyeztethető össze a természetvédelem érdekeivel.

---

– *A környezeti elemek rendszereire (táj, település, klíma, ökológiai rendszerek)*

A tervezett tervi elemek megvalósulása esetén a **tájszerkezet**, **településszerkezet** nem változik meg jelentősen, a szabályozással érintett terület kevesebb mint felét kitevő repülőtér üzemi területe változatlanul fennmarad, a további területek pedig a jelenlegi állapothoz hasonlóan beépítésre szánt területként jelennek meg a tájban. Lényeges változás a terület beépítésének intenzitásában, a zöldfelületek arányában és az épületek magasságában várható, melyek közül a **tájképre** elsősorban az épületek magassága és a zöldfelületek aránya van jelentősebb hatással. A tervezett épületek, létesítmények tájba illesztését a HÉSZ-ben meghatározott építési és zöldfelületi feltételek, és az alátámasztó munkarész tájrendezési javaslatai elősegítik, melyek közül különösen a meglévő növényzet lehetőség szerinti minél nagyobb mértékben történő megtartása érdemel kiemelt figyelmet. A kifejlett növénygyedekből álló meglévő növényzet mellett, hogy ökológiai és kondicionáló értéke nagyobb, mint az újonnan kialakításra kerülő és kifejlett állapotukat csak évtizedek múlva elérő növényzeté, jobban betölti a művi elemek ellensúlyozását, a tájba illesztést szolgáló szerepét is.

Az építménymagasságok – a megbízó által - a meglévő növényzet magasságának figyelembe vételével kerültek meghatározásra annak érdekében, hogy az épületek ne váljanak a tájat uraló elemmé. A szabályozásban is megjelenő, tájképvédelmi szempontból kedvező törekvés, hogy a legnagyobb építménymagasságok a terület középső-déli részén kerültek meghatározásra, a terület peremterületei felé - a beépítetlen területek felé biztosítandó átmenet elérése végett - az építménymagasság csökken. Itt kell megjegyezni azonban, hogy a HÉSZ-ben egyes övezetekre meghatározott 20 m-es maximális építménymagasságot csak a magas fák és csak kifejlett állapotukban érik el, melyek alkalmazását a repülőtér magasságkorlátozása korlátozhatja, a közép magas fák átlagos magassága 15-16 m. A terület felosztása és beépítése során a meglévő növényzet egy része áldozatul esik, a terület zöldfelületi jellegéből adódóan (többszintű növényzettel nem egyenletesen fedett terület) továbbá lesznek olyan területrészek, melyek zöldfelületét csak fiatal növénygyedek alkotják majd. A ritkásabb faállomány, illetve a fiatal növénygyedekből álló zöldfelület tájképvédelmi szerepe pedig egy intenzíven beépített területen már nem olyan jelentős.

A terv megvalósulása esetén, jelenleg biológiailag aktív felületek beépülése, illetve a burkolt felületek kiterjedésének növekedése révén a **mikroklíma** várhatóan átalakul. Az elvesztett ökológiai felületek zöldfelületi fejlesztéssel kompenzálhatók, egyrészt a meglévő növényzet, azon belül is a többszintű növényzet minél nagyobb arányú megtartásával, továbbá azokon a részeken, ahol jelentősebb beépítésre kerül sor, a zöldfelületek fejlesztésével, gyepterületek fásításával. A különleges és gazdasági építési övezetekre meghatározott zöldfelületi feltételek (pl. háromszintű növényzet minimális arányának meghatározása) ezt kívánják elősegíteni.

Az Országos Területrendezési Terv (OTrT) és a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve értelmében a tervezési terület nagy része az országos **ökológiai** hálózat része, azon belül ökológiai(zöld)folyosó hálózati elem. A terület Ny-i határát képező árvízvédelmi töltésen túli terület (Duna hullámtere) továbbá természeti területnek, a Duna folyam Natura 2000 területnek tekintendő. A terület egykori és jelenlegi funkciója, elzártsága, jelentős zavarása, a természetközeli növényzet felszabdaltsága és degradációja, valamint a terület nagymértékű elszennyeződése és a kármentesítéssel érintett területek (roncsolt felületek) nagysága miatt a természetvédelmi törvényben definiált ökológiai hálózat szerepét a terület nem tölti be, ami indokolja a BATrT ökológiai folyosó övezet határának módosítását (az erre irányuló térségi területfelhasználási kérelmet lásd a Mellékletek c. fejezetben). A Duna és hullámtere alkotta ökológiai folyosó védelme érdekében azonban elvárás, hogy a területen tervezett beruházás az ökológiai értékesebb területeket ne terhelje nagy mértékben.

Kedvező módon a hullámtér felé lazább beépítésű különleges terület került kijelölésre, mely megfelelően biztosítja a várhatóan sűrűbb beépítésű gazdasági terület felől a beépítetlen területre felé az átmenetet. A jelenleg kevesebb, mint 1 %-os beépítettséggel szemben azonban a változás így is jelentős lesz: a terv összességében (a teljes területre számolva) cca. 25 %-os beépítettséget tesz lehetővé és további cca. 12 %-nyi területen nyílik lehetőség burkolt felület kialakítására, aminek következtében az ökológiai felületek jelentősebb mértékben csökkennek. Az ökológiai felületek csökkenése a mikroklímára gyakorolt hatásoknál részletezett zöldfelület-védelemmel és fejlesztésekkel mérsékelhető.

Megjegyzendő, hogy mind a tájképvédelem, mind a biológiailag aktív felületek csökkenésének mérséklése, s ezáltal a mikroklíma változás mérséklése szempontjából kedvezőbb, ha a területen nagyobb telkek alakulnak ki, hiszen ebben az esetben jobban lehet a területtel gazdálkodni, a meglévő növényzet védelme is jobban biztosítható és az esetlegesen elhelyezésre kerülő magasabb épületek oldásához szükséges növénytelepítés számára is több hely kínálkozik.

– *Az emberek egészségi állapotára, életminőségére, társadalmi, gazdasági helyzetére*

A tervezett beruházás jellegéből adódóan (logisztikai bázis), a tervezési területen a környezetminőségre jelentősebb negatív hatást gyakorló létesítmények, tevékenységek nem kapnak helyet. Az emberek egészségi állapotára is kiható tényezőként a beruházás forgalomvonzata emelhető ki, mely a légszennyezés és környezeti zajterhelés emelkedését vonja maga után. A levegőterhelés változása a becsült forgalmi adatok alapján középtávra vonatkoztatva nem számottevő (lásd: *A környezeti elemekre gyakorolt hatások* fejezet).

A környezeti állapot értékelése és a Szabályozási terv környezetalkotási javaslata c. fejezetekben a gazdasági területen és környezetében fellépő közlekedési környezeti zajszintek és a zaj elleni védelem teljesülése és módja bemutatásra került. E szerint a közúti közlekedésből a gazdasági területen és környezetében (Pesti úti lakótelep) nem származnak negatív környezeti hatások, illetve a tervben foglalt környezeti feltételekkel a negatív környezeti hatások, a környezeti konfliktusok elkerülhetők. A Repülőtér beépülése és az ebből adódó forgalom-növekedés azonban nemcsak a tervezési területre és közvetlen környezetére, hanem – a Repülőtér megközelítési útvonalai miatt - a távolabbi környezetére, így Halásztelek, Szigethalom, Szigetszentmiklós és Tököl belterületére is hatással van. A belterületeken a közúti közlekedésből származó jelenlegi környezeti zajszinteket a Közlekedési fejezetben ismertetett forgalmi adatokból, az ÚT 2-1.302:2000 Útügyi Műszaki előírás alapján számítottuk ki, melyeket az alábbi táblázat tartalmaz:

Útszakaszok	nappal (6 <sup>00</sup> -22 <sup>00</sup> )	éjjel (22 <sup>00</sup> -6 <sup>00</sup> )
	L <sub>Aeq(7,5)</sub> <sup>9</sup>	L <sub>Aeq(7,5)</sub>
5101 jelű összekötő út - Halásztelek	68	61
5101 jelű összekötő út - Tököl	67	60
51101 jelű bekötőút - Szigetszentmiklós	67	60
51104 jelű bekötőút - Szigethalom	68	61

Középtávra (2013.) becsült forgalmi adatok (forrás: UVATERV Rt.: Tököl Airport létesítmény forgalmi vizsgálata középtáv) az 5101 jelű összekötő útra állnak rendelkezésünkre. E szerint Halászteleken és Tökölön a tervezett utak kialakításának függvényében a forgalombecslések alapján számított környezeti zajszintek az alábbiak szerint alakulnak:

<sup>9</sup> L<sub>Aeq(7,5)</sub>: egyenértékű A-hangnyomásszint az úttengelytől 7,5m-re

Útszakaszok	nappal (6 <sup>00</sup> -22 <sup>00</sup> )	éjjel (22 <sup>00</sup> -6 <sup>00</sup> )
	L <sub>Aeq(7,5)</sub>	L <sub>Aeq(7,5)</sub>
Csepeli gerincút nélkül		
5101 jelű összekötő út - Halásztelek	70,5	63,5
5101 jelű összekötő út - Tököl	69	62
Csepeli gerincúttal		
5101 jelű összekötő út - Halásztelek	67,5	60
5101 jelű összekötő út - Tököl	70	63

A táblázatokból látható, hogy a középtávra számított környezeti zajszintek a jelenlegihez képest 2-2,5 dB emelkedést eredményeznek, melyre a Csepel szigeti gerincút megépítése módosító hatással van. Amennyiben a gerincút É-i szakasza megépül, az 5101 sz. út É-i szakaszának forgalma várhatóan csökken, így Halászteleken a környezeti zajszint a jelenlegihez képest is várhatóan 0,5-1 dB-lel alacsonyabb lesz. A D-i szakasz forgalma ezzel szemben a becslés szerint nagyobb lesz, így Tököl belterületén középtávon akár 3 dB környezeti zajszint emelkedéssel is lehet számolni. Bár a többi vizsgált településre vonatkozóan távlati becslési forgalmi adatok nem állnak rendelkezésünkre, a gerincút tervezett nyomvonalának ismeretében elmondható, hogy a gerincút megépülése leginkább Szigetszentmiklóst tehermentesíti, Szigethalom forgalma jelentősebb mértékben valószínűsíthetően nem csökken. Mivel a vizsgált utak jelenleg is túlterheltek és forgalmuk környezeti konfliktust okoz már most is a közeli beépítéseknél a belterületeken, ezért a forgalom-növekedés a környezeti konfliktust tovább erősíti, mely a fentiekből és a települések adottságaiból (út mentén elsősorban lakóterületek találhatók) adódóan elsősorban Tökölön és Szigethalmon jelent problémát. Itt kell megjegyezni, hogy a tervezési területhez kapcsolódó várhatóan megjelenő (becsült) forgalom alacsony mértékű, így a környezeti konfliktust nem a beruházás okozza, az „csak” kis mértékben hozzájárul a zajterhelés növekedéséhez. Megemlítendő azonban az is, hogy a forgalom-becslések adatait a piaci környezet, illetve lehetőségek és nem a területben rejlő beépítési lehetőségek határozták meg, így a terület teljes beépülése esetén ennél nagyobb forgalommal, s ebből adódóan a közlekedésből származó zajterhelés jelentősebb mértékű emelkedésével lehet számolni. E miatt kiemelkedően fontos a Csepel szigeti gerincút Szigethalmi csomóponttól D-re eső szakaszának megépítése is, mely elsősorban Tököl, de Szigethalom belterületének tehermentesítését is szolgálná. A tervezett közlekedési elemeket a Településszerkezeti terv tartalmazza.

Az emberek megítélésében a legjelentősebb zavaró tényező a repülési tevékenység, mellyel szemben támasztott ellenérzés szinte valamennyi szomszédos település részéről megfogalmazódott. Itt kívánjuk megjegyezni, hogy a jelenlegi hasznosítás a korábbinál (katonai repülőtér) lényegesen kisebb környezeti terhelést jelent. Jelen terv a repülőtér e hasznosítására kíván csak a továbbiakban is lehetőséget biztosítani, nem számol a repülőtér fejlesztésével, ezért a repülőtér negatív környezeti hatásainak megváltozásával, erősödésével nem kell számolni. A jelenlegi használatra a zajgátló védőövezetek kijelölése folyamatban van. A számítások alapján és a Polgári Légiközlekedési Hatóság államigazgatási eljárás keretében történő tájékoztatása alapján megállapítható, hogy a Repülőtér telekhatárán csak a 60 dB-es isophon görbe lép ki, ami a Repülőtér területén kívül csak az egészségügyi és üdülőtérületi fejlesztéseket korlátozza. A repülőtér területén belül az emberi egészség védelmének biztosítása érdekében a 65 dB-es isophon görbén belüli területre a HÉSZ-ben belső téri zajterhelési követelmények kerültek a beépítés feltételként meghatározásra. A légi közlekedés okozta környezetterheléssel leginkább terhelt Szigethalom lakóterületeinek védelme érdekében további repülési korlátozások bevezetése, illetve betartása tervezett (lásd: PLH nyilatkozatot a Terviratok c. fejezetben).

---

A beruházás megvalósítása, a környezeti és zöldfelületi feltételek betartása esetén a korábbi tevékenység következtében visszamaradt roncsolt, használaton kívüli, tájsebként tátongó felület rendezett, kulturált megjelenésű területté alakul, mely az emberek lelkiállapotának alakulására kedvezően hat.

Pozitív változásként előjelezhető továbbá a munkahelyteremtés, ami a korábbi környéki nagyüzemek leépülése miatt jelentős foglalkoztatottsági problémákkal küzdő térségben, a munkanélküliség felszámolását, a környék szakképzett munkaerejének helyben történő alkalmazását biztosíthatja. A megtelepedő gazdasági egységek működése várhatóan a település gazdasági, pénzügyi helyzetét is kedvezően befolyásolja.

#### *A környezeti következmények alapján a terv értékelése*

A tervezett beruházás, illetve a terv megvalósulása a szabályozással érintett terület minőségi átalakulását eredményezi, a jelenlegi roncsolt terület helyébe rendezett, kulturált megjelenésű terület lép, a terület rehabilitációja, a környezetkárosodások felszámolása következtében javítva a városi környezetminőséget és a közegészségügyet. A terv megvalósulása a tájszerkezetre, településszerkezetre nincs jelentős hatással, hiszen a szabályozással érintett terület közel felét kitevő repülőtér üzemi területe változatlanul fennmarad, a további területek pedig a jelenlegi állapothoz hasonlóan beépítésre szánt területként jelennek meg a tájban. Lényeges változás a terület hasznosításában, beépítésének intenzitásában, az ökológiai felületek arányában és az épületek, létesítmények jellegében várható, mely elsősorban a környezeti elemek rendszereire, a tájképre, klímára, ökológiai rendszerekre van jelentősebb hatással. A gazdasági területen folytatható tevékenységek jellege (jellemzően logisztikai, raktározási és kereskedelmi létesítmények) miatt a környezeti elemek jelentős romlása, károsodása nem következhet be, azonban a forgalom-növekedés következtében a levegőterhelés és a környezeti zajszint emelkedése várható. A repülőtér fejlesztésére nem kerül sor, így a repülőtér negatív környezeti hatásainak megváltozásával, erősödésével nem kell számolni.

#### *A hatások elkerülésére vagy csökkentésére vonatkozó, a tervben szereplő intézkedések hatékonyságának értékelése, javaslatok egyéb szükséges intézkedésekre*

A terv alátámasztó munkarészei részletesen foglalkoznak a tervezett gazdasági terület tájba, illetve környezetbe illesztésével, a környezeti elemek és rendszerek védelmével, melyeket a terv megvalósulása során várható hatások részletezésénél tárgyaltunk. A tervben foglalt javaslatok, az építés feltételeként meghatározott szabályok a negatív környezeti hatások minimalizálását segítik elő, kellő biztosítékai annak, hogy jelentős közvetlen, vagy közvetett negatív környezeti hatás, környezetkárosodás ne következzen be. További, a tervbe beépítendő javaslatot a környezeti értékelés készítése során nem foglaltunk meg.

Nem a terv keretében megoldandó feladat, mégis itt kell felhívni környezeti vonatkozása miatt néhány szükséges további intézkedésre a figyelmet. Itt egyrészt a földhivatali nyilvántartás aktualizálásának szükségessége, másrészt az erdő törvény hatálya alá tartozó területek lehatárolása emelendő ki.

---

## ***Közérthető összefoglaló***

A környezeti értékelés a terv megvalósulása során várható környezeti következményeket hivatott feltárni annak érdekében, hogy a környezeti szempontból kedvezőtlen intézkedések, tervezett változtatások a döntéshozás korai fázisában felismerhetők legyenek, s szükség esetén további intézkedések, feltételek a tervbe beépítésre kerüljenek. A környezeti értékelést az egyes tervek, ill. programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet és a környezet védelméért felelős szervekkel történt egyeztetés alapján készítettük el.

Összefoglalva elmondható, hogy a tervezett beruházás, illetve a terv megvalósulása a szabályozással érintett terület minőségi átalakulását eredményezi, a jelenlegi roncsolt terület helyébe rendezett, kulturált megjelenésű terület lép. A településszerkezetet, tájhasználatot nem változtatja meg jelentősen, hiszen a repülőtér üzemi területe megtartásra kerül, a többi terület pedig a jelenlegi állapothoz hasonlóan beépítésre szánt területként jelenik meg a tájban. Lényeges változás a terület beépítésének intenzitásában, a zöldfelülettel fedett területek arányában és az épületek, létesítmények jellegében várható.

A HÉSZ-ben meghatározott építési szabályok kellő biztosítékai annak, hogy a környezeti elemek jelentős romlása, környezetkárosodás ne következzen be. Ezeknek, valamint a vonatkozó jogszabályoknak a betartására fokozott figyelmet kell fordítani, hiszen a tervezési terület környezetvédelmi szempontból sérülékeny terület, a Csepel-Halásztelek vízbázis „B” hidrogeológiai védőidomán található. Természetvédelmi szempontból védett érték a területen nincs, de értékesebb természetközeli növényzet található a repülőtér üzemi területén. E természetközeli gyepterületek változatlanul fennmaradnak, a többi területen pedig a terv a meglévő növényzet lehetőség szerinti minél nagyobb arányú megtartását célozza. Megjegyzendő, hogy a zöldfelületek csökkenésének mérséklése, s így a tájképvédelem szempontjából kedvezőbb, ha a területen nagyobb telkek alakulnak ki, hiszen ebben az esetben jobban lehet a területtel gazdálkodni, így a meglévő növényzet védelme is jobban biztosítható.

A terv nem tartalmaz olyan tervi elemet, melynek megvalósulása során a környezeti elemek jelentős romlása, környezetkárosodás következhet be. A változás ugyan okoz negatív környezeti hatásokat (levegőterhelés, környezeti zajszint növekedése, az ökológiai felületek csökkenése, a szilárd és folyékony hulladékok mennyiségének növekedése stb.), ezek azonban – a megjelenő gazdasági létesítmények jellege (nem termelő) és a terület elhelyezkedése (lakóterületektől elkülönülve) következtében - várhatóan nem lesznek az emberi egészségre ártalmasak. Közvetett negatív hatásként jelenik meg a szomszédos településeken is áthaladó utakon megjelenő forgalom-növekedés, illetve ebből adódó környezeti zajterhelés-növekedés, mely Halásztelek és Szigetszentmiklós esetében a Csepel szigeti gerincút É-i szakaszának megépítésével, Tököl és Szigethalom esetében a gerincút Szigethalmi csomóponttól D-re lévő szakaszának megépítésével mérsékelhető. Ezen közlekedés-fejlesztési elemeket Tököl Településszerkezeti terve tartalmazza. A repülőtér fejlesztésére nem kerül sor, így a repülőtér negatív környezeti hatásainak megváltozásával, erősödésével nem kell számolni. A terv megvalósításából nem származnak továbbá országhatáron áterjedő jelentős, káros környezeti hatások sem.

A terv megvalósulásának pozitív hatásai között említhető, hogy szabályozott mederbe tereli a területen már megindult gazdasági átalakulást és az itt élő lakosságnak új munkahelyeket, a településnek bevételi forrást jelent.



---

## 4. Közlekedési javaslat

### *Közúti közlekedés*

A Csepel-szigeti közúti hálózatfejlesztési koncepció fő célja a települések lakott területét elkerülő északi-déli útvonal kiépítése.

A Csepel-szigeti gerincút a Tököli repülőtér és Budapest határa között Szigetszentmiklós nyugati külterületén haladva, egyrészt az M0 Szigetszentmiklósi csomópontjához, másrészt az M0 felett átvezetve a fővárosi főúthálózathoz csatlakozik, a 2005-ben az Utiber által készített tanulmányterv szerint. A jelenlegi 5101 jelű úttól északra eső szakasz a tervek szerint ütemezetten, első ütemben 2x1 sávós, távlatban 2x2 sávós bővíthető keresztmetszettel épül ki. Az 5101 jelű út Szigethalom, Hunyadi utcától délre eső szakaszon a tervezett út a Ráckevei HÉV vonal közelében halad végig, megvalósításának ütemezése bizonytalan.

A Csepel-szigeti gerincút terve az 5101 jelű úttal alkotott két csomópontjában körforgalom létesítését tartalmazza. Szintén körforgalom kiépítését javasoljuk a terület déli kapcsolatát biztosító csomópontban, ez a területre készült Forgalmi vizsgálat (UVATERV Rt. 2006) előrebecslése szerinti forgalmi terhelésnek megfelel.

A repülőtér északi részén levő fejlesztési területek belső úthálózata a Halásztelek területén az 5101 jelű úton létesítendő csomóponthoz csatlakozik. A terület javasolt belső hálózata a repülőtéri pályákkal közel párhuzamos útból és ezt az 5101 jelű úttal összekötő útból áll.

A repülőtéri terület déli részének úthálózata, a déli határon kijelölt közterületi gyűjtőútból és belső magán utakból áll.

A gyűjtőút biztosítja a Dunán tervezett kikötő megközelítését, a Pesti úti lakóterület közúti kapcsolatainak egy részét, valamint a repülőtéren belüli úthálózat kapcsolatainak egy részét is. A tervezett belső úthálózat általában a meglévő utak vonalát, illetve az iparvágány vonalát követi, lehetővé teszi az egyes telephelyek, területi egységek megközelítését két irányból.

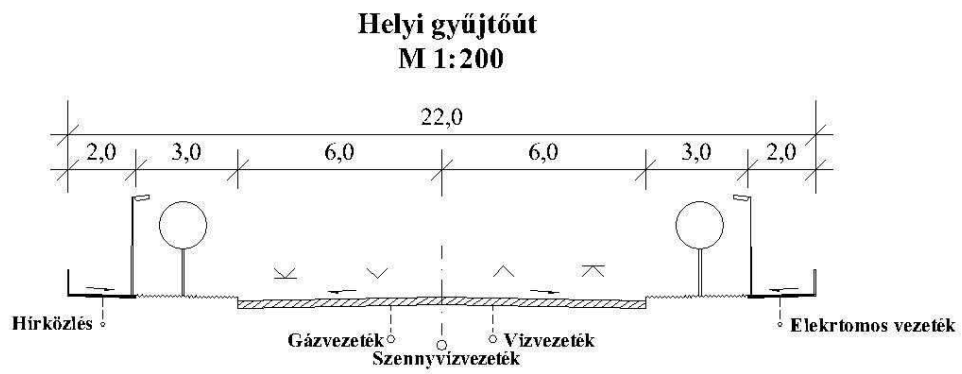
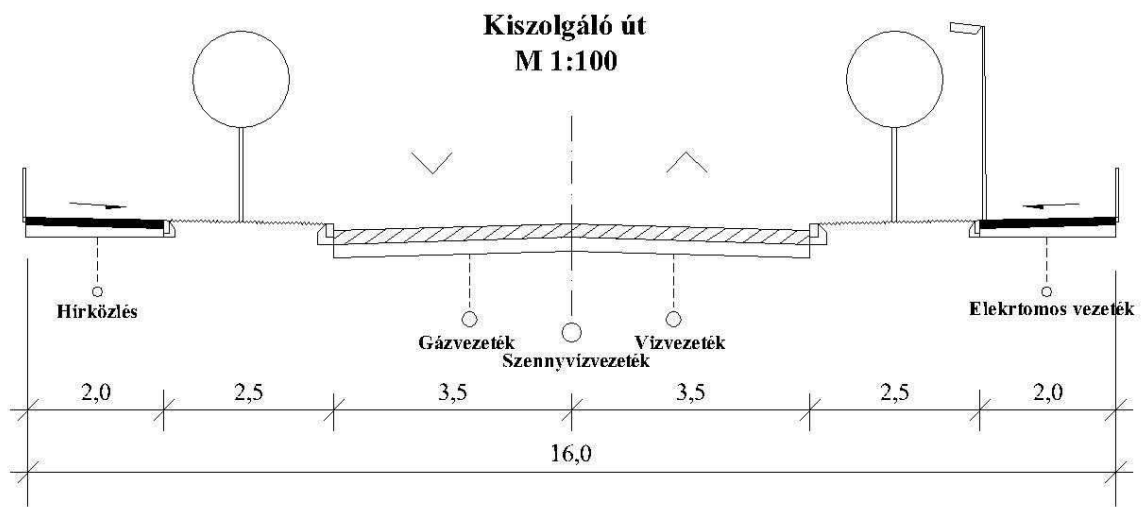
### *Tömegközlekedés*

A Budapest és környékére vonatkozó közlekedésfejlesztési koncepció szerint a Ráckevei HÉV vonal a fővárosi gyorsvasúti hálózatba bekapcsolva az ún. Észak-déli regionális gyorsvasút részévé fog válni. Ez jelentős mértékben javítani fogja az eljutási időket a vonal menti területekről. Megvalósulása után várhatóan megnő a vonalra ráhordó autóbusz-hálózat jelentősége, a repülőtér utasforgalmi igényének növekedése esetén Szigethalomig célszerű járatot üzemeltetni.

### *Vízi közlekedés*

A fejlesztési koncepciók tartalmazzák a Nagy-dunai vízi személyszállítás beindítására vonatkozó személyszállítás beindítására vonatkozó elképzelést. Ennek megfelelően a területen hajóállomás létesítésének lehetőségét kell biztosítani a szükséges parkoló-területtel, amelynek megközelítése a tervezett gyűjtőútról történik.

## MINTAKERESZTSZELVÉNYEK



---

## 5. Közművesítési javaslat

### *Vízellátás*

A területen elsősorban kereskedelmi és szolgáltató célú létesítmények elhelyezésére kerül sor, ezért elsősorban a szociális célú vízfelhasználás a lényeges, illetve az épületek takarítási vízigénye.

A megbízótól kapott adatszolgáltatás alapján a várható vízigény kb. 450m<sup>3</sup>/d.

Fenti vízigény kielégíthető részben a Tököl közigazgatás területén lévő de Szigetszentmiklós irányába haladó NA 600 mm-es regionális ivóvízvezetékről a repülőtér D-K-i oldalánál; illetve a II. számú kapu melletti NA 200 acny. vezetékről, ami egyébként Tököl saját vízellátását is szolgálja.

Felmerült lehetőségként a repülőtér É-NY-i területének vízellátása szempontjából a Dunai Repülőgépgyár területén keresztül vagy közterület alatti új építésű nyomvonal vezetéssel a Fővárosi Vízművek hálózatára való csatlakozás, mivel így sokkal rövidebb hálózat megépítése szükséges. Ehhez a megoldáshoz a Tököli Víz és Csatornázási művek Kht. vezetője és a Dunai Repülőgépgyár Vagyongazdálkodó Kht. vezetője is hozzájárult.

A megbízó részéről felmerült, hogy a területen található termelő és észlelő kutak felhasználhatók - e ivóvíz-ellátási célokra. Ezek a kutak nem mélyfúrású kutak, más célból létesültek így ivóvízellátás céljára nem használhatók fel a KÖVIZIG véleménye alapján, de további vizsgálatok eredménye alapján tűzvíz és locsoló hálózatok céljára alkalmassá tehetők.

A megbízó részéről felmerült annak az igénye is, hogy önálló vízmű kutakra alapozva történjen a terület vízellátása. Ebben az esetben egy hatástanulmány elkészítése szükséges, hogy az egyedi kb 200 m mélységű vízműkutak ( tartalék kút is szükséges) milyen módon hatnak a környező terület ivóvíz kútjainak működésére. Önálló vízműkút esetén vagy térszíni tározó medence és nyomásfokozó kiépítése szükséges, vagy pedig víztorony a hálózati nyomás és a tűzvízellátás biztosítására. Fenti létesítmények természetesen vízjogi engedély kötelesek.

A repülőtéren belül az új úthálózat vonalvezetéshez csatlakozva javasoljuk egy új körvezetékes hálózat megépítését a szabvány szerinti földfeletti tűzcsapokkal . A gerinchálózat NA 200 mm, a belső elosztó hálózat pedig NA 150 mm, illetve NA 100 mm átmérőjű legyen. A területen a vízhálózatot úgy kell kialakítani, hogy a mértékadó tűzszakaszhoz szükséges vízmennyiséget minden körülmények között biztosítsa. A tűzcsapokat úgy kell elhelyezni a 35/1996.(XII.hó 29. ) BM. Rendelettel kiadott Országos Tűzvédelmi Szabályzat 49.§ (5. bekezdés) szerint, hogy a védendő építményektől 100 m-nél nagyobb távolság ne legyen.

A tököli repülőtér a Csepel –halásztelek sérülékeny ivóvízbázis hidrogeológiai „B” védőövezetében helyezkedik el ( repülőtér É-NY-i határa azonban a hidrogeológiai „A” védőövezet határa mentén húzódik.)

A vízbázis védelme érdekében a fejlesztési koncepció kialakításakor, és a tényleges terület felhasználás során a 123/1997. (VII.18) Kormányrendelet előírásait kell figyelembe venni. E szerint tilos erősen mérgező anyagok, illetve veszélyes hulladékok tárolás, raktározása, továbbá alapvető elvárás a terület teljes szennyvízcsatornázása és az olajjal szennyezett csapadékvizek szikkasztás előtti szigorúbb határérték szerinti tisztítása.

---

## *Szennyvízelvezetés*

A megbízótól kapott adatszolgáltatás alapján a területen várható szennyvíz mennyisége kb 400 m<sup>3</sup> /d. Ebből kb. 100m<sup>3</sup>/d a jelenlegi lakótelep melletti új belterületi (Ln-1, Vk-2, Vk-3) részen keletkezik melyet a jelenlegi lakótelepi hálózatba kívánnak bekötni. E mellett a Halásztelki oldalon –megbízó szerint kb. 100 m<sup>3</sup>/d terhelést – a Halásztelekről a Tököli szennyvíztisztító telepre kiépített nyomóvezetékre szeretnének rákötni.

A tököli szennyvíztisztító telep kapacitása még minimális- a belterületi területekre vonatkoztatott – szennyvízkapacitásokkal rendelkezik de azt, hogy ez rendelkezésre áll-e még akkor, amikor a repülőtérrel kapcsolatban ez az igény felmerül, arról a Tököli –Víz és Csatornamű Kht. vezetője írásban tud nyilatkozni a konkrét létesítmények és szennyvízterhelések ismeretében. Ennek alapján nem lehet pontosan meghatározni a tervezett szennyvíztisztító telep kapacitását, ez megbízói adatszolgáltatás alapján kb. 200 m<sup>3</sup>/d, de ez függ attól, hogy a tököli szennyvíztisztító telep mennyi szennyvizet tud fogadni a repülőtér területéről.

Ha a tököli szennyvíztisztító telep nem tudja fogadni a szennyvizet akkor a jelenlegi adatok alapján 400 m<sup>3</sup>/d teljesítményű telep kiépítése szükséges.

A fenti szennyvíz tisztására olyan szennyvíztisztító telep létesítése szükséges amely teljes biológiai szennyvíztisztítást képes megvalósítani.

Amennyiben a területen szennyvíziszap kezelés is megvalósul akkor a tisztítótelep védőtávolsága 150 m, ha a szennyvíz iszapot elszállítják és máshol pihentetik a mezőgazdasági célú felhasználás előtt, akkor valószínűsíthető, hogy nem kell védőtávolság, amit egyedileg kell meghatározni.

A területen belül gravitációs szennyvízelvezetési módot javaslunk kiépíteni 200 NA átmérőjű vezetékhalózat megépítésével.

A tisztított szennyvizet befogadja a Duna sodorvonali bevezetéssel

## *Csapadékvíz elvezetés*

A tervezés során felmerült, hogy a közutakról zárt csatornahálózattal vezessük el a csapadékvizeket. Ehhez a közutak alatt ki kell építeni a gravitációs hálózatot és a terepviszonyoknak megfelelő helyeken szükség lehet csapadékvíz átemelő beépítésére is.

- Ennek részletes műszaki megoldásait a későbbi tervezés során lehet pontosítani. A felszíni vizeket az önálló ingatlanokról nem javasoljuk a hálózatba bevezetni, azok kezelését és szikkasztását a telkeken belül kell egyedileg megoldani, vagy öntözésre hasznosítani. Ennek megfelelően elfogadható a szikkasztóárkokkal kombinált biofiltrációs vagy az azzal műszakilag egyenértékű más természetű technológia kialakítása is.

## *Földgázellátás*

A teljes tervezési terület gázigénye végső kiépítés esetén kb- 6-7000 Nm<sup>3</sup>/ó. A TIGÁZ Rt. nyilatkozata szerint ez a gázmennyiség a Szigetszentmiklósi - Leshegyi Ipari parknál lévő átadó állomáson keresztül biztosítható, ahonnan 8-bar-os nagy-középnomású vezeték kell kiépíteni a tököli repülőtér területéhez.

A területen belül egy teljesen új gázhalózatot kell kiépíteni a tervezett létesítményekhez.

---

### *Villamosenergia - ellátás*

A terület villamos energiával való ellátása a meglévő 20 kV-os hálózat továbbépítésével és a szükséges 20/ 0,4 kV-os transzformátor állomások telepítésével oldható meg. A tervezési területen a beépítések jellege és üteme függvényében kb. 10-20 MW villamos energia igény jelentkezhet a terület teljes hasznosítása során.

A szükséges transzformátor állomások helye építésének ütemezése a terület fokozatos beépítésének függvényében történhet, amikor a konkrét elektromos energia igények tisztázódnak.

A tervezési területen a villamos-energia ellátást földkábelrel javasoljuk kiépíteni.

Az ELMŰ Rt. Nyilatkozata alapján a hálózatról újonnan ellátott fogyasztót a törvényi előírásoknak megfelelően érvényes kiviteli tervek birtokában tudja az ELMŰ Rt. energiával ellátni. Ehhez a konkrét igények feltüntetése szükséges, a vételezés pontos helye, stb. Ezek az adatok a rendezési terv szintjén még nem állnak rendelkezésre, ez a későbbi tervezés feladatai közé fog tartozni.

A terület közvilágítását korszerű energiatakarékos lámpatestekkel az úthálózat kialakításával egy időben kell megoldani.

### **6. Hírközlés**

A repülőtér területének hasznosítása esetén minden képen a tököli irányba menő hálózat fejlesztése szükséges. Felmerülhet a korszerű OPTIKA-i kábellel való ellátás a várható igények függvényében.

---

## 7. A területre vonatkozó örökségvédelmi hatástanulmány

(Jelen örökségvédelmi hatástanulmány a Tököli Repülőtér Szabályozási Tervéhez készült a 4/2003. (II.20.) NKÖM rendelet alapján „ a tervezés alá vont terület és a tervezett rendezési cél által megkövetelt mértékben, értelemszerű tartalommal” kidolgozva.)

### Vizsgálat

#### *a) Történeti leírás<sup>10</sup>, régészeti örökség*

„ 1941 nyarán a Weiss Manfréd Rt. és a német repülőgépgyárak közötti szerződéssel megkezdődött egy kétmotoros, vegyes feladatú harci gépeket gyártó vállalat műhelyeinek, üzemcsarnokainak, irodáinak a Dunai Repülőgépgyár és repülőtere tervezése és építése. A két légierő összesen 900 Me-210-es gépet rendelt, amelyek közül az elsőt már 1943-ban a Tököl község mellett épített új reptéren adták át. Ez a tizenötödik reptér átvészelte az 1944. április 3-án kezdődött amerikai bombázásokat, a gyár azonban elpusztult. (Helyén épült később a Csepel Autógyár.)

A reptér 1944. november 25-én már a szovjet csapatok kezébe került, amelyek azon voltak, hogy saját légierejük mielőbb használhassa a repülőteret.

Az ezt követő évtizedekben Tököl a szovjet csapatok egyik fő bázisává lett. (Itt fogták el 1956 novemberében Maléter Pál honvédelmi miniszter és társait.) Mellé települt később a repülőgép- és helikopterjavító jogutód az új Dunai Repülőgépgyár is, amely részt vehetett a Gripen - programban.

A rendszerváltás után 1991. áprilisában repülnek el az utolsó szovjet repülőgépek a tököli repülőtérről, a bázist hivatalosan 1991 júniusában adták át a Magyar Honvédségnek.

1992. júliusában a repülőtérhez tartozó Pestvidéki Gépgyár átalakul, a cég katonai repülőgép-javításával foglalkozó részének új neve: Dunai repülőgépgyár Rt. lett.

A repülőtér hosszú ideig kihasználatlan volt, 2003. júliusában először adott helyet nyilvános polgári repülésnek, ekkor került megrendezésre az I. Nemzetközi Red Bull Gyorsasági Akadály-repülőverseny.”

Az ÁPV Rt. 2004. évben írt ki pályázatot a terület polgári légi-közlekedési és egyéb célú hasznosítására. A nyertes jelen terv készítettője a TÖKÖL AIRPORT Rt. lett.

A tervezési terület területén *régészeti lelőhely* nem található.

#### *b) Természet, táj, tájhasználat- településhálózat és településszerkezeti összefüggések*

A tervezési terület a Csepel-sziget északi részén található, síkvidéki terület, melynek legnagyobb része a repülőtéri használatból eredendően füves, gyepes terület (futópálya és a guruló-utak melletti területek). A terület déli részén ahol elszórtan épületek, építmények vannak az elvadult ligetes gyepfelület a jellemző.

---

<sup>10</sup> Forrás: Hámosi Péter „Repülőgépgyár a Csepel-szigeten” című munkájából

---

A terület nyugati oldalán az árvízvédelmi töltésen túli ártéri terület a Dunával együtt természetes területek, melyek a tájban fontos ökológiai folyosó szerepet töltenek be.

A terület külterület, a jelenlegi hatályos Településszerkezeti terv alapján különleges terület-felhasználási kategóriába került besorolásra.

A terület részben *beépítésre szánt területekkel* [északon a halásztelki kiskertekkel (mely Halásztelek hatályos településrendezési tervei alapján lakóterület), keleten a szigethalmi gazdasági területekkel, délen a tököli Pesti úti lakóteleppel] valamint *beépítésre nem szánt területekkel* (a déli oldalon mezőgazdasági területtel, nyugati irányban a Duna árvízvédelmi töltésével) határos.

A repülőtér területe több évtizeden keresztül elzárt, terület volt. Ugyanakkor látható, hogy amióta például a déli oldalon a „volt szovjet lakótelep” (Pesti úti lakótelep), lakóépületei az ÁPV Rt. által értékesítésre kerültek - polgári lakások céljára – a kerítéseket elbontották a lakótelep a településhez szerkezetileg a tervezett gyűjtő-utakon jól összekapcsolható.

#### *c) Településkép, utcakép*

A területet körbe határoló lepusztult épített, zárt kerítésével a terület nem nyújt kedvező látványt.

#### *d) Településszerkezet és területhasználat*

A tervezési terület jól megközelíthető, országos mellékutakkal kapcsolódik a környező településekhez, valamint az M0 autópályához.

A rendszerváltásig a terület szovjet katonai repülőtérként üzemelt. Amióta az utolsó szovjet repülőszázad repülőgépei elhagyták a repülőteret 1991-ben a terület kihasználatlan, ahol csak környezetvédelmi kármentesítés, valamint az elhagyott épületekben, illetve építményekben nem számot tevő repülési és raktározási tevékenység folyt illetve folyik a mai napig.

#### *e) Telekszerkezet és telekhasználat, beépítési mód és épülettípusok*

A terület egyetlen több mint 400 ha-os földhivatali nyilván tartás szerint „kivett repülőtér” területből áll, melyhez déli irányban 8152 m<sup>2</sup>-es „kivett lakóház és udvar” területe tartozik.

A meglévő épületek szabadon álló beépítéssel kerültek építésre, melyek építészeti értéket nem képviselnek. Az épületek és építmények volt lakóépületek, irodaépületek, raktárak és a repülőgépek tárolására szolgáló földdel fedett hangárok, melyek többnyire elhanyagolt avult állagúak. Az új tulajdonos az általa jobb állagúnak vélt épületeket felmérte, amelyeket felvonulási épületekként kíván hasznosítani.

#### *f) Védettségek*

A területen műemléki, vagy egyéb helyi védett épület, valamint védett régészeti lelőhely **nem található.**

#### *g) Örökségi értékek elemzése*

A területen a korábbi repülőtéri hasznosításból eredendően a hangárok kortörténeti jelentőségűek, ezért javasoljuk néhány megtartását, bemutatását például „egy kisrepülőgépet bemutató skanzen” létrehozásával a jövő nemzedékének számára.

---

## **Változtatási szándékok**

### *a) Településhálózati és tájhasználati változás, településszerkezeti, területhasználati és beépítettségi változás*

A terület beépülése után a településhálózatban, tájhasználatban jelentősebb változás fog történni, annak ellenére, hogy a tervezett területek szerves, közvetlen fejlődései a belterületnek.

A tervezett hajóállomás felé vezető tervezett gyűjtőút megosztja a területet. A tervezett gyűjtőút közútként fog működni, így a gyűjtőút déli oldalán a tervezett lakóterület és központi vegyes területek szervesen a kapcsolódhatnak a város Pesti úti lakótelepéhez. Ezek a fejlesztési területek a Pesti úti lakótelepen található alapfokú ellátást fogják igénybe venni.

#### *Telekalakítási javaslat*

A kereskedelmi, szolgáltató területen a szabályozási terv szerint kialakítandó telekterület nem lehet kisebb, mint 5000 m<sup>2</sup> (0,5ha).

A Szabályozási Terven szereplő nagyobb telkek magánúttal oszthatók tovább a fenti minimális telekméret betartásával.

A minimális telekszélesség meghatározása a telek használhatóságát biztosítja. A kialakított telekstruktúra a tulajdonosi érdekeket vette figyelembe.

#### *Beépítési javaslat*

A Szabályozási Terv szerint javasolt telekalakítás rendezett területhasználatot tesz lehetővé. A beépítés rendezett területhasználatot irányoz elő: az előkertek mélysége biztosítja az ügy-fél parkolók megfelelő kialakítását, a hátsókertekben lehetőség nyílik a dolgozók részére parkolók, valamint rakodás céljára tágas udvar kialakítása. Az utcakép egységes és rendezett lehet. A telekhatárok mentén egybefüggő zöldterületek alakulhatnak ki, itt megjegyezzük, hogy a nagyobb telkek esetében ez még kedvezőbb lehet.

A telkeken a személy és teherforgalom elválasztható. Amennyiben közel azonos méretű telkek kerülnek kialakításra a beépítés aránylag tagolt, egységes léptékű és ritmusú lehet.

### *b) Infrastrukturális változás*

#### *Közlekedési javaslat*

A tervezett telektömbök belső magánútról közelíthetők meg. A repülőtér északi oldalán tervezett telektömbök a halásztelki derékszögű-kanyar helyére tervezett körforgalmú csomópontból tárhatók fel. A repülőtér déli oldalán a tervezett telektömbök egy belső tervezett magánútról tárhatók fel. Ez a belső út a tervezett tököli körforgalmi csomópontba köthető be a tervezett hajóállomás közútjával együtt.

Ily módon a terület forgalma több ponton csatlakozik a meglévő országos mellékúthálózathoz illetve a tervezett Csepel-szigeti gerincút tervezett csomópontjaihoz.

#### *Parkolás*

Az országos előírásoknak megfelelően a parkolást telken belül kötelező megoldani. A szabályozás szükség szerint lehetőséget ad a terepszint alatti parkolók illetve garázsok kialakítására is. Amennyiben a felszínen történik a parkolók kialakítása akkor a szabályozás előírásainak megfelelően – elsődlegesen a személygépkocsikra vonatkozóan - zöldbeágyazottan kell azokat kialakítani.



---

### *Közműfejlesztési javaslat*

A terület közműellátása önállóan kell, hogy történjen, amely lehetőséget nyújt a területen egy közmű-üzemeltető cég létrehozására. A tervezési terület területeit teljes közművesítéssel terveztük ellátni.

### *c) Népeség, életmód, társadalom, kultúra változása*

A rendszerváltás után a térség legtöbb főt foglalkoztatott munkahelyei (Csepel Autógyár, Pestvidéki Gépgyár stb.) megszűntek. Hirtelen a térségben a magas lett a munkanélküliek száma, főként Szigethalmon, Szigetszentmiklóson és Halásztelken. Ebben az időben cca.: 5000-6000 munkahely szűnt meg a Csepel-szigeten. A felszámolások után átalakult cégek általában már a magasabb képzettségű munkaerőt keresték. A volt gyári munkások újbóli munkába állítása komoly problémát jelentett.

1994 óta a szigeten alakulóban vannak az új vállalkozások, melyek megpróbálják helyben tartani a helyi munkaerőt.

Mivel a térségben a lakóterület fejlesztések is folyamatosak, így mára bővült, a munkát keresők köre. Ez a réteg már képzetesebb munkaerő, amely a tervezett beruházás jellegéből adódóan (logisztikai központ) jól foglalkoztatható.

A tervezési terület teljes beépítését követően 1000-1500 új munkahely alakulhat ki. Az új beruházás a térségben lakókra pozitív életminőséget indukál.

A tervezett központi vegyes és különleges területeken a szórakozási, kulturális létesítmények kialakításával az életszínvonal emelkedését hozhatja maga után.

## **Hatáselemzés**

### *a) Történeti településhálózati következmények*

A történelmileg kialakult településhálózaton a terv nem változtat. Új szerkezeti elemként jelenik meg a tervezett hajóállomáshoz vezető tervezett gyűjtőút.

### *b) Természeti, táji hatások*

A tervezett fejlesztések új beépítésre szánt területek táji, természeti értékeket, értékes tájhasználatot nem érintenek, a természeti, táji hatások alakulására nincsenek negatív hatással.

### *c) Településképfeltárulásának változásai*

A tervezett terület beépítésekor fontos az új homlokzati kialakításoknak a környezethez, a beépítési és építészeti hagyományokhoz való igazodása, melyeket a HÉSZ előírásai biztosítanak.

### *d) Régészeti emlékek feltárhatóságának, megmaradásának, bemutathatóságának vagy pusztulásának lehetőségei*

Nincs a területen régészeti lelőhely.

### *e) Műemlékek megújulásának és fenntarthatóságának gazdasági esélyei*

A területen nincs műemlék illetve műemléki együttes.

---

*f) Településkarakter változásának hatásai*

A tervezési területen a településkaraktere az új területhasználatnak megfelelően természetesen változik. A telekalakítások, a szabályozás elemeinek megtartásai rendezett területhasználatot, egységes utcaképek, összefüggő zöldterületek kialakulását fogják eredményezni.

**Összefoglaló**

A Szabályozási terv egyik alapvető célkitűzése volt a terület feltárhatóságának, bemutatathatóságának kedvező alakulásának biztosítása, melyet a HÉSZ-ben megfogalmazott előírások, korlátozások tesznek lehetővé.

**Nyilatkozta**

Nyilatkozom, hogy a tervezett megoldás megfelel az örökségvédelmi jogszabályoknak és a hatósági előírásoknak, a hatástanulmány elkészítésére jogosultsággal rendelkezem.

Füredi Éva  
TT1 01-3432/01

Katonai felmérések térképrészletei  
Lásd: Ábrajegyzék