

**Az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény  
felülvizsgálatának és módosító javaslatának véleményezése**

**Pest Megye Önkormányzata**

Általánosságban elmondható, hogy a jelen véleményezés tárgyát képező terv-felülvizsgálat és törvény módosító javaslat Pest megye érdekeit messzemenően szem előtt tartja, a tervezés során a megye területére vonatkozó hatályos területrendezési tervek elhatározásai általában beépítésre kerültek az országos tervbe.

A 2. §-ban szereplő fogalom-meghatározások köre, és ezzel együtt az OTrT által alkalmazott övezetek jelentős mértékben letisztultak. Üdvözlendő, hogy a javaslat szerint megszűnik a *kulturális örökség szempontjából kiemelten kezelendő terület, az országos illetve térségi jelentőségű tájképvédelmi terület, az országos illetve térségi komplex tájrehabilitációt igénylő terület, a történeti települési terület*, és a törvény-tervezet a *tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület* fogalmát vezeti be, amelynek a 14/A. §-ban megfogalmazott előírásai összefoglalják a korábbi OTrT két jelenlegi, most törlésre javasolt övezetének elhatározásait. Szintén támogatandó, hogy az eddigi településhatáros lehatárolás helyett a módosítás során az OTrT törvényben már a tervezési léptéknek megfelelő területhatáros övezet kerül kialakításra.

A térségi övezetek tekintetében örömmel üdvözljük azt a javaslatot, mely szerint csak azok az övezetek maradnak meg a törvény-tervezet elfogadása után, amelyekhez biztosított a megfelelő adatszolgáltatás, és nem kizárólag – esetleg szubjektív – tervezői javaslat alapján kerülnek lehatárolásra bizonyos övezetek.

Súlyos probléma a *kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezeténél* az, hogy a földhivatalok által a településrendezési tervek készítése, módosítása során szolgáltatott, földminősítésre használatos aranykorona alapú besorolás és a kiváló termőhelyi adottságú szántóterületi minősítés nincs egymással összefüggésben, és jelenleg nincs olyan államigazgatási szerv, amely adatot szolgáltatna az övezet területi lehatárolása tekintetében. (Sajnos az indoklásban említett, e probléma esetleges megoldását jelentő Mezőgazdasági Parcella Azonosító Rendszer még nem működik.) Sok Pest megyei település esetében figyelhető meg átfedés a kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete és pl. az ökológiai folyosó övezete között, amely ellentmondás tervezői szinten nem, vagy csak nehezen kezelhető kijelölt államigazgatási szerv hiányában. Ez a probléma még élesebben jön elő a Budapesti Agglomeráció területén, ahol a BATrT alapján ebben az övezetben új beépítésre szánt terület egyáltalán nem jelölhető ki. Ebben talán segíthet a javaslatban szereplő, *a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervek, valamint a településrendezési tervek készítése során az országos, a kiemelt térségi és a megyei övezetek területi érintettségével kapcsolatosan állásfoglalásra kötelezett államigazgatási szervek köréről és az eljárás részletes szabályairól* szóló 282/2009. (XII. 11.) Korm. rendelet 1. mellékletének módosító javaslata, amely szerint ezen övezet esetében a kijelölt eljáró szerv a Földmérési és Távérzékelési Intézet (FÖMI) lesz.

Nagyon pozitív változást hoz a 19/A. §, amely az *erdőtelepítésre javasolt terület övezetében* nem a beépítésre szánt terület kijelölését korlátozza, hanem a településszerkezeti tervben történő lehatárolást írja elő úgy, hogy azt az erdőterület területfelhasználási egység kijelölésénél figyelembe kell venni. Sok településrendezési terv esetében jelent gondot a jelenleg *erdőtelepítésre alkalmas övezet* beépítést jelentősen korlátozó szabálya, ezért örömmel üdvözljük az ennek enyhítésére vonatkozó javaslatot, amelyre 6 éve vártunk. Az OTrT előző módosításakor, 2007-ben megfogalmazott véleményünk így szólt: „Mivel jelentős lehet azoknak a területeknek a száma, kiterjedése, amelyekbe „azok a többnyire gyenge termőképességű mezőgazdasági területek tartoznak, amelyeknél gazdasági, vidékfejlesztési vagy környezetvédelmi szempontok indokolják erdők, fásítások létesítését és azt természetvédelmi vagy termőhelyi okok nem zárják ki”, ezeknek a területeknek a kizárása a beépíthetőségből erős, és nem igazán megalapozott korlátozást jelenthet.

Túlzónak tartjuk azt a szabályozást, amely csupán a fásításra alkalmas volta miatt korlátozza a települések fejlődését, hiszen a törvény számos egyéb fejezete amúgy is erőteljes visszafogást jelent e tekintetben. Javasoljuk ennek újbóli átgondolását.”

Ugyan a mostani módosításnak nem tárgya, de mégis szükséges lenne foglalkozni az alábbi kérdéssel: a 2. § 27. pontjában meghatározott *települési terület* fogalma a törvény szövege szerint a település belterületét, valamint a beépítésre szánt területek összességét jelenti, a 28. pontban szereplő *települési térségbe* a fogalom-meghatározás szerint a települési területek közül is csak „a település belterülete, valamint az ahhoz csatlakozó beépítésre szánt területek tartoznak”. Nem tér ki e két meghatározás a települések belterületéhez nem tartozó, beépített területekre, azaz a korábbi beépítésre szánt és időközben beépült településrészekre, illetve a belterülethez nem csatlakozó beépítésre szánt területekre sem. Véleményem szerint ezeket a valóságban létező területrészeket is célszerű lenne a települési terület illetve térség kategóriába besorolni! Attól, hogy a jogszabály nem foglalkozik e területekkel, ezek a jellegű településrészek léteznek, és szabályozatlanságuk a későbbiek során nehézséget jelenthet a területi mérlegek készítésekor.

Jó döntés a *világörökségi és világörökségi várományos terület* országos övezetté történő átsorolása a kiemelt térségi és megyei övezetek közül, viszont nem érthető, hogy akkor a fogalom-meghatározásból miért kerül ki a magyarázata (2. § 39. pont).

Ehhez hasonlóan támogatandó a *nagyvízi meder övezetének* országos övezetté történő átsorolása a szükségtározók területével együtt kezelve.

Új övezetként jelenik meg az *országos vízminőség-védelmi terület*, amely szerencsésen összefoglalja a korábbi *kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi terület* és a *felszíni vizek vízminőségvédelmi vízgyűjtő területének* övezetére vonatkozó előírásokat, visszaidézve a BATrT 2005 és 2011 év közötti, a *vizek védelme érdekében védendő területek* előírásait.

A 2. § 39. pontjában szereplő *veszélyeshulladék-ártalmatlanító* fogalom-meghatározásában az „ártalmatlanítására szolgáló hulladékgazdálkodási építmény” helyett – az esetlegesen nagyobb, nem építmény jellegű terület-igénybevétel miatt – az „ártalmatlanításához szükséges építmények elhelyezésére, illetve tevékenységek végzésére szolgáló terület” megfogalmazás látszik alkalmazhatóbbnak a honvédelmi terület megfogalmazásához hasonlóan.

A 6. § (1) bekezdés e) pontjának módosító javaslata még a korábbi szigorú előírásoknál is nehezebben kezelhető előírást fogalmaz meg azzal, hogy az „országos területfelhasználási kategóriákon belül a kiemelt térségi és megyei területfelhasználási kategóriák kijelölése során ... a vízgazdálkodási térséget *vízgazdálkodási térség* kategóriába kell sorolni”. Ezzel, és a 6. § (2) bekezdés f) pontjának javaslatával eltűnik a hatályos törvényben szereplő 10 %-os átsorolási lehetőség, amelynek segítségével ma még kezelni lehet korábbi település- vagy területrendezési tervek hibáiból, téves besorolásaiból adódó kötöttségeket. Számos pl. folyóparti település vízparti sávjaiban található olyan, nem vízgazdálkodási területfelhasználású terület, amelyek e javaslat elfogadásával nem kerülhetnek más, a tényleges felhasználásuknak megfelelő területi besorolásba. A javaslat átgondolása szükséges!

Pest megye településein az elmúlt időszak településrendezési tervezései során felmerült az a probléma, hogy a kiemelt fontosságú honvédelmi terület övezetében jelölt, jelentős kiterjedésű honvédségi terület az Ország, és így a kiemelt térség Szerkezeti Tervén a mezőgazdasági térség részét képezte, és ezáltal a településrendezési tervekben történő, a tényleges területfelhasználásnak megfelelő kategóriába történő besorolás nem volt megoldható. Ezt figyelembe véve nagy lépést tesz előre a törvényjavaslat a településrendezési tervek készítése, véleményezése során felmerülő problémák megoldásában a 6. § (2) bekezdés b) pontjában megadott lehetőséggel, amely szerint a *mezőgazdasági térségben* a terület 85 %-a nem kizárólag mezőgazdasági terület, hanem beépítésre szánt, illetve nem szánt különleges honvédelmi terület vagy természetközeli terület kategóriába is sorolható. Ezzel lehetőség nyílik a korábban más célra szánt, de a Honvédelmi Minisztérium részéről időközben átgondolt, és változatlanul honvédelmi célokat szolgáló, jelenleg mezőgazdasági térségbe sorolt területek (pl. gyakorlóterület - Erdőkertes) hovatartozási kérdésének kezelésére.

Fontos pontosítást jelent a 7. § (1) bekezdésében szereplő javaslat, mely alapján a későbbiekben az *erdőgazdálkodási térségbe* nem tartozó, de az Országos Erdőállomány Adattár szerint erdőterületnek minősülő területet is legalább 95 %-ban erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolni a településszerkezeti tervekben.

Célszerű módosítás *a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény 23/A § (1)-(3) bekezdésének előírásait* beilleszteni az OTrT műszaki infrastruktúra-hálózatokra vonatkozó pontjai közé, természetesen a Tftv. módosítására vonatkozó javaslatokkal párhuzamosan. Szintén jó gondolat a térségi területfelhasználásra vonatkozó eljárási szabályok, a 9/B. § kivétele az OTrT-ből.

Mivel a fogalom-meghatározások között nem jelenik meg, nem világos, hogy pontosan mit takar a településrendezési eszközök figyelembevételével kidolgozott *tájrendezési előterv* fogalma, amit a *bányászati tevékenység következtében megváltozott külszíni területen* kell alkalmazni.

Mivel a 12. § után következő szám nélküli § csak lehetőséget biztosít a kiemelt térségek területrendezési tervében a térségi övezetek határainak – nem kizárólag az érintett települések közigazgatási területének megjelölésével történő – meghatározására, ezért nem érthető, hogy ezt a lehetőséget a megyei tervek számára miért nem biztosítja a törvény.

Megkérdőjelezhető, hogy a *Nagyvízi meder és a Vásárhelyi-terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló szükségtározók területének övezete* esetében szükséges-e ez a konkrét megfogalmazás. Nem lenne elegendő csak szükségtározókat írni?

Kedvező, hogy a hatályos törvény által használt *ásványi nyersanyag-gazdálkodási*, a javaslat szerint már *nyersanyag-vagyon terület* lehatárolását a módosító javaslat szerint már nem az OTrT, hanem a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervek állapítják meg, amely várhatóan pontosabb területlehatárolást tesz majd lehetővé. Meg kell azonban jegyezni, hogy a törvény-módosító javaslat indoklásával ellentétben ez sem fogja a lehető legfrissebb állapot megjelenítését eredményezni, mivel e területrendezési tervek felülvizsgálata is csak kb. 5 évenként történik meg. Támogatható javaslat az is, hogy ezt az övezetet a településrendezési eszközben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni, de felveti a kérdést, hogy ez a megoldás a területi mérleg készítése során nem fog-e problémákat okozni. Hiszen a jelentős kiterjedésű bányaterületek a területrendezési tervekben – valószínűleg – a mezőgazdasági térség részét képezik, amelyből csupán korlátozott átsorolási lehetőség áll a tervezők rendelkezésére a településrendezési tervek készítése során. Megoldaná a felvetett problémát, ha a 6. § (2) bekezdés b) pontjában a mezőgazdasági térség legalább 85%-ában kijelölhető területek közé az ásványi nyersanyag-vagyon terület különleges területfelhasználási egységét is be lehetne illeszteni.

Célszerű javaslat a konkrét előírásokkal nem szabályozható *szélerózióknak kitett terület* és a *vízérózióknak kitett terület*, valamint a *térségi hulladéklerakó hely kijelöléséhez vizsgálat alá vonható terület övezetének törlése*.

#### **A törvény mellékleteihez kapcsolódó észrevételek**

- Nagyon jelentős, és megyénk számára kedvezőtlen módosítást jelent a hatályban lévő OTrT-hez képest a Budapestet és a környező településeket elkerülő, Pest megye nyugati határa közelében húzódó út tervezett kategóriájában bekövetkezett változás. A korábban M11-es gyorsforgalmi útként tervezett út a közlekedési tervek szerint Ercsi térségében az M6 autópályához kapcsolódik, és Pest megye területét csak kis mértékben **(vagy egyáltalán nem)** érintve tart északi irányba, kiváló kapcsolatot biztosítva Szlovákia és közvetve a többi északi ország felé, amely kedvező vonalvezetésével elkerüli a sűrű települési szöveggel rendelkező főváros környéki térséget */Ercsi térsége (M6) – Zsámbék – Keszthely – Esztergom – (Szlovákia)/, valamint a Zsámbéki-medencét*. Ez az észak-déli irányú közlekedési tengely, a jelen tervmódosításban már – az 1222/2011.(VI.29.) Korm. határozatnak megfelelően – csupán országos jelentőségű főútként *(számozás nélküli új főúti kapcsolat: Dabas térsége (M5) – Százhalombatta – Zsámbék – Keszthely térsége (M10))* halad

az M0 nyugati szektorával párhuzamosan. Bár e településeket elkerülő út megvalósítása is elengedhetetlen, de nem helyettesítheti az európai országokat összekötő közlekedési tengelyt.

Ismeretes előttünk, hogy az út északi, országhatáron túli vonalvezetése a Szlovák részről nem kapott támogatást, és ezért került sor a korábbi elképzelés módosítására, de ennek ellenére Pest megye (és tágabb együttműködő térsége) kárpát-medencei, közép-európai, illetve európai irányú hiányzó közlekedési kapcsolatainak ütemezett megépítését, illetve a meglévő kapcsolatok fejlesztését elengedhetetlennek tartjuk. Mint Pest megye jelenleg készülő területfejlesztési koncepciójának célrendszerében is szerepel a közlekedési és gazdaságfejlesztési operatív célok között, fontos számunkra a „közép-európai kohézió és gazdasági együttműködés erősítése, és ebben a térség, valamint az ország pozícionálása érdekében a transzkontinentális kapcsolati szerepre is alkalmas M11 gyorsforgalmi út ütemezett megvalósítása, és e kapcsolat adottságaira az Esztergom – Párkány multimodális (közút, vasút, hajózás), határon átnyúló gazdasági zóna rászervezése.” Ezt a megyei javaslatot erősítik a Suzuki céggel kötött stratégiai megállapodásban foglaltak (Esztergom és az M1 autópálya közötti kapcsolat ígérete). Javasoljuk az eredeti elképzelés újragondolását az M2 északi irányú meghosszabbításával összefüggésben.

- A Zsámbéki-medence térségében évek óta tervezett területfejlesztési elképzelések megvalósíthatósága érdekében szerencsés módosítás a *Dabas térsége (M5) – Százhalombatta – Zsámbék – Keszölc térsége (M10)* meghatározású út (javaslatunk szerint az előző bekezdésben említett M11) tekintetében Herceghalom közigazgatási területének nyugatról történő elkerülése a korábbi tervekben szereplő keleti változat helyett.
- Megfontolandónak tartjuk az M2 autópálya Budapest – Vác közötti szakasz második pálya megépítésén túlmenően a tervezett gyorsforgalmi út folytatásaként egy kiemelt jelentőségű főúti kapcsolat létesítését Rétság – Balassagyarmat – Losonc irányába, az Ipolyság és a Felvidék térségeinek jobb elérése érdekében.
- Az M11-es gyorsforgalmi úttal kapcsolatban megfogalmazott javaslatunkhoz tartozik az M10-es jelű út kérdése, amely – véleményünk szerint helyesen – az OTTr tervezetében a 1222/2011.(VI.29.) Korm. határozatban foglaltakkal ellentétben ismételten gyorsforgalmi útként szerepel az Ország Szerkezeti Tervén. Meg kell azonban jegyezni, hogy a tervezett M10-es gyorsforgalmi út szlovákiai folytatása ugyanaz az útvonal lenne, mint az M11-esé, így ennek északi irányú továbbvezetése is kérdéses lehet!
- Elengedhetetlenül szükséges egy újabb – az M8 Duna-híd és az M0 déli Duna-híd közötti – regionális jelentőségű Duna-híd megvalósítása egy köztes harántoló közúti kapcsolat részeként az M6 és az M3 autópályák között. Ennek nyomvonala azonban célszerűen nem az OTTr módosító javaslatában szereplő, Százhalombatta települési térségei (lakótelep és MOL Dunai Finomító) illetve közműhálózatokkal sűrűn átszőtt déli területrészei között vezethető, hanem attól délre, Ercsi - Ráckeve térségében. Ez a megoldás azt is lehetővé tenné, hogy a 62-es út felől Adony térségébe érkező, az új főúti kapcsolatok között felsorolt út tervezett dunai átvezetése ugyanezek a hidakon legyen megoldva, és a Csepel-szigeten lévő természeti értékek védelme is kedvezőbb lenne biztosítható egy összevont nyomvonallal. Ezt a vonalvezetést indokolja az is, hogy a tervezett V0 vasúti kapcsolat is ebben a térségben keresztezi a Duna két ágát, és így a vasúti és közúti nyomvonal egymáshoz közeli, párhuzamos vezetésével – egy-egy híd megvalósításával – lenne biztosítható a Csepel-szigeten történő átvezetés közlekedési sávjának kedvező kijelölése.
- Javasoljuk Áporka – Majosháza – Délegyháza térségében a tervezett úthálózat vonalvezetésének átgondolását, és az OTTr-ben ábrázolt hegyesszögű keresztezés helyett a Pest Megye Területrendezési Tervében ábrázolt – a V0 mentén húzódó – vonalvezetés feltüntetését az előző pontban említett javaslatok figyelembe vételével.

- Nem érthető, hogy a 31. sz. főút leírásánál miért került be az 1/1. számú melléklet 2. Főutak című táblázatába Kóka, hiszen a jelenlegi út Süllyp és Nagykáta között Tápiószecső és Szentmártonkáta településeket érinti, a tervezett Tápió-menti feltáró út pedig Nagykáta közigazgatási területét nem érinti. Kóka után Tápiószecső, Szentmártonkáta és Tóalmás területén halad keresztül. E tervezett út nyomvonalát az OTrT Szerkezeti terve Szentmártonkáta közigazgatási területétől keleti irányban nem a Pest megye és Jász-Nagykun-Szolnok megye által egyeztetett, és a megyei területrendezési tervekben szereplő, Jászberény felé tartó rövidebb vonalvezetéssel ábrázolja, hanem a meglévő utakon haladó, jóval hosszabb utat jelöli. Kérjük ennek a megyei tervekhez való hozzáigazítását!
- Kérjük a 3115. sz. út meglévő nyomvonal helyett az Ország Szerkezeti Tervén a PmTrT-ben 2012-ben – a helyi viszonyok ismeretében – tervezett *Albertirsa – Tápiószentmárton – Nagykáta – Szentlőrincváta – Jászfényszaru* elkerülő út nyomvonalát szerepeltetni a 405. számú főút folytatásaként Hatvan irányába a törvény-javaslat 1/1. számú mellékletének 2. Főutak című táblázatában szám nélkül szereplő *Albertirsa (4. sz. főút) – Tápiószentmárton – Nagykáta és Nagykáta – Jászfényszaru (32. sz. főút)* települések érintésével. Ezzel párhuzamosan nem tartjuk indokoltnak az 1/1. számú melléklet 2. b) „Főutak tervezett településselkerülő szakaszai” című táblázatban a 311. sz. főút esetében a Nagykátát elkerülő út törlését, hacsak a fent említett út-meghatározásban a „Nagykáta és Nagykáta” nem ezt a szakaszt takarja.
- Hiányzik a felsorolások közül a 405. számú főút nyugati irányú folytatásában tervezett, és az Ország Szerkezeti Tervén feltüntetett főút meghatározása, az 1/1. számú melléklet 2. „Főutak” című táblázatában, Újhartyán és Kiskunlacháza között, Bugyi közigazgatási területének érintésével. Mivel a 405. sz. főút Albertirsa (4. sz. főút) és Újhartyán (M5) között húzódik, a szám nélkül tervezett új főúti kapcsolatok között pedig csak a *Szabadegyháza (62. sz. főút) – Adony – Ráckeve – Kiskunlacháza (51. sz. főút)* települések meghatározása szerepel, Dabas és Újhartyán a javaslat szerint törlésre kerül, így a tervezett út középső szakasza hiányzik a felsorolásból a térképi megjelenéssel ellentétben.
- Kérjük az 51. sz. főút elkerülő szakaszának ábrázolását az 1/1. számú melléklet 2. b) „Főutak tervezett településselkerülő szakaszai” című táblázatnak megfelelően Kiskunlacháza térségében, a település belterülete és a repülőtér között húzódóan, a PmTrT-ben meghatározott és a településsel többszörösen egyeztetett nyomvonal szem előtt tartásával.
- Nem szerencsés megfogalmazás a meglévő és tervezett elemekre az 1/2. számú melléklet „A gyorsforgalmi úton és főúton, valamint a vasúti törzshálózaton lévő nagy hidak a Dunán és a Tiszán” táblázat címében megfogalmazott javaslat szerint a „lévő” kifejezés. Ezen túlmenően e táblázat célszerű javítása is hozzátartozik a korábbiakban említett főúthálózati javaslatunkhoz, amely szerint a *Százhalombatta - Tököl* illetve az *Adony – Ráckeve Lórév térsége* meghatározással tervezett két új főút egyetlen nyomvonalon, az *Ercsi térségében a Budapestet délről elkerülő vasútvonalon tervezett vasúti híddal* egységes szerkezetben három-három különálló híd építése helyett egy-egy híddal megoldható lenne a főút és a vasúti törzshálózat átvezetése a Duna két ágán. E javaslatot támogatták a Nemzeti Közlekedési Stratégia 2013. január 14-én megtartott megyei egyeztető tárgyalásán a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium jelenlévő képviselői is.
- Pest megye érdeke a Nyugat-Európát Kelet- és Délkelet-Európával összekapcsoló, a légi forgalommal egy magasabb szintű transzkontinentális hálót képező nagysebességű vasút (NSV) ütemezett megvalósításához a feltételek és a kapcsolódások (Bp. Kelenföld pu. és Liszt Ferenc repülőtér) biztosítása. Az e témában 2011. július 5-én, a Főpolgármesteri Hivatalban megtartott egyeztető tárgyaláson is elhangzott javaslatok alapján célszerű lenne az északi dunántúli vonal átkötése a déli dunántúli ágra Pest megye nyugati határa előtt, így elkerülve a nehéz terepviszonyokkal rendelkező biatorbágyi illetve törökbálinti térséget, és a sűrűn beépített agglomerációs területen csupán egyetlen nyomvonalon vezetne keresztül a kb. 300 km/h-s sebességre tervezett vasútvonal. Kiemelendő azonban az is, hogy az Érdet keresztező két meglévő

vasúti nyomvonal mellett a nagysebességű vasút felszínen történő átvezetése a városközponton, súlyos problémákat okozna mind a város belső közlekedésében, mind a környező lakosság életminősége tekintetében. E szakaszon a nyomvonal vagy a terepszint alatt, vagy az M6 gyorsforgalmi út nyomvonala mentén lenne célszerűen kialakítható.

- Nem világos, hogy mit takar az 1/4. számú melléklet „Az országos vasúti törzshálózat elemei” című fejezet „Az országos törzshálózati vasúti pályák: 1. A transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasúti pályák” alcímű részében a *Budapest (Déli pu.) – Székesfehérvár – Nagykanizsa – Murakeresztúr – (Horvátország) nyomvonal mellett önállóan is megjelenő Érdi elágazás – Tárnok meghatározás.*
- Meg kell említenünk, hogy az 1/4. számú melléklet „Az országos vasúti törzshálózat tervezett elemei: A transeurópai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasúti pályákhoz országos törzshálózati vasútvonalakhoz kapcsolódóan” című fejezetben leírt „A Budapestet délről kerülő vasútvonal: Komárom, Kisbér, Mór, Bodajk, Székesfehérvár, Pustaszabolcs, Ercsi, Szigetújfalu, Áporka, Kiskunlacháza, Bugyi, Dabas, Újhartyán, Pustavacs, Cegléd településeket érintve, a Dunán és a ráckevei Duna-ágon új Duna-híddal” V0 vasútvonal a fentiekén kívül még az alábbi településeket is érinti: Szigetszentmárton, Délegyháza, Kakucs, Mikebuda.
- A Duna nemzetközi hajózási, kapcsolati szerepének kihasználása Pest megye elemi érdeke, ennek részeként pedig a Duna-menti Intermodális Logisztikai Központ megvalósítása, és a Szabadkikötővel való munkamegosztásának kialakítása (DILK: nagytérségi funkció és logisztika, Szabadkikötő: city logisztika). A tervezett kikötő megjelenik a Nemzeti Közlekedési Stratégiában is az alábbiak szerint: „Budapest településszerkezetének átalakulása miatt a Szabadkikötő forgalmi tehermentesítését és fokozatos áttelepítését minél hamarabb el kell kezdeni. Ennek első lépéseként az M0 körgyűrű és HARBOR Park logisztikai és raktárbázis mellett konténer és darabáru kikötő építése szükséges Nagytétényben.

A kikötőre vonatkozóan 2011-ben már egy előzetes megvalósíthatósági tanulmány is készült. A Duna-menti Intermodális Logisztikai Központ (DILK) helyszíne a Duna jobb partján, Nagytétény és Érd határán található. A terület közlekedéslogisztikai előnyei egyedülállóak, hiszen Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Bréma, Gent, Terneuzen és Constanta kikötőivel a Duna, a magyar külkereskedelem szempontjából egyre nagyobb jelentőségű Koperrel és Rijekával pedig az M6 autópálya közvetlen szomszédsága teremti meg a kiváló kapcsolatot.”

Fentiek miatt kérjük a tervezett kikötő szerepeltetését az OTrT-ben, mind az Ország Szerkezeti Tervén, mind az az 1/7. számú melléklet „Nemzetközi és országos jelentőségű vízi utak, közforgalmú kikötők” című fejezet „Országos közforgalmú jelentőségű kikötők: Dunán” alcím alatt a Budapest (Csepel) meghatározás mellett. (Természetesen amennyiben az OTrT törvényben megállapított országos kikötők köre – mint a törvény-tervezet általános indoklása tartalmazza – az NFM állásfoglalása alapján csak a meglévő országos szerepű kikötőkre korlátozódhat, akkor e javaslatunk tárgytalan.)

- A korábbi észrevételeinkhez hasonlóan fontos újra megemlíteni, hogy a terv véleményezését, és későbbi használatát jelentősen megnehezíti az, hogy a tervlapokon nem kerültek feltüntetésre sem a településnevek, sem az infrastruktúra-hálózat legfontosabb elemeit képező utak számozása.
- A 3/1. számú, az *Országos ökológiai hálózat övezete* című térképen sötétzölddel jelennek meg azok a területek, amelyeknél átfedésben van az országos ökológiai hálózat övezete a települési térség szürkével jelölt foltjaival. Mivel ez nem egyértelmű a használó számára, célszerű lenne a jelmagyarázatban jelezni. (Ez más övezetnél is igaz.)

- Számos területen átfedésben van a *Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete* az *Országos ökológiai hálózat övezetével*. Jó lenne eldönteni, hogy ezeken a területeken a mezőgazdasági művelés, vagy a természeti területek megőrzése az elsődleges, és ezt szem előtt tartva az átfedéseket megszüntetni!