



Péteri Község
Településrendezési eszközeinek módosítása
Jóváhagyott dokumentáció

2016. szeptember



Péteri Község
Településrendezési eszközeinek módosítása
Jóváhagyott dokumentáció

Tervező:



Archi-Profil

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

2016. szeptember



Archi-Profil

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

TERVEZŐK NÉVSORA

Településtervezés:

Csarkóné Kelemen Ágnes

okl. építészmérnök
településtervező vezető
tervező

TT1 01-0760

dr. Gajdos István

okl. építészmérnök
településtervező vezető
tervező

TT1 01-0072

**Zöldfelület,
környezetvédelem,
tájrendezés:**

Vincze Attila

okl. táj- és kertépítész,
vezető tervező

TK/1 01-5089

Nemcsók Márton

okl. tájépítészmérnök

Közlekedéstervezés:

Püski Ottó

okl. építőmérnök
vezető tervező

Tkő 01-2745

TARTALOMJEGYZÉK

1. HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ	5
1.1 Előzmények, a tervezés indokoltsága.....	5
1.2. Hatályban lévő településrendezési eszközök.....	5
1.3. Hatályos településfejlesztési döntés (testületi határozat).....	5
2. TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK.....	10
3. MAGASABB SZINTŰ TERVEKNEK VALÓ MEGFELELÉS.....	17
3.1. Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia	17
3.2. Országos Fejlesztési és Területfejlesztési koncepció.....	19
3.3. Pest Megyei Területfejlesztési Koncepció	21
3.4. Országos Területrendezési Terv (OTrT)	25
3.5. Pest Megye Területrendezési Terve (PMTrT)	37
4. KÖZLEKEDÉS.....	47
5. KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS	53
6. ÖRÖKSÉGVÉDELEM.....	62
7. JÓVÁHAGYOTT MUNKARÉSZEK	70
7.1. Településszerkezeti Terv módosítása	70
7.1.1. Határozat	70
7.1.2. A határozat 1. számú melléklete.....	71
7.1.3. A határozat 2. számú melléklete.....	72
7.2. Szabályozási Terv és Helyi Építési Szabályzat módosítása	73
7.2.1. Rendelet.....	73
7.2.2. A rendelet 1. melléklete.....	75
7.2.3. A rendelet 2. melléklete.....	76

1. HELYZETFELTÁRO MUNKARÉS

1.1 Előzmények, a tervezés indokoltsága

A 4 sz. főút az Alföld első számú közlekedési tengelye, az Európai Unióhoz történő csatlakozást követően a gazdasági kapcsolatok megélénkülése az áthaladó tranzitforgalom jelentős növekedését eredményezte. A főút a megnövekedett átmenő forgalmat – amely elsősorban Nyugat-Európa, az ország nyugati területei, valamint Románia és Ukrajna között bonyolódik le – már nem tudja biztonságosan és gyorsan levezetni.

Hosszú idő óta fontos kérdés az M4 gyorsforgalmi út kiépítése. A jelenlegi főút nyomvonalán tapasztalható súlyos forgalmi és környezeti problémák, terület és hálózatfejlesztési igények együttesen indokolják a jelenlegi főút és az érintett települések tehermentesítését.

A gyorsforgalmi útszakasz megépülésével a térség egyes települései mentesülnek a 4 sz. főút településeken átmenő forgalmától, annak káros hatásaitól, valamint azokon a szakaszokon, ahol négy nyomúsításra kerül sor, csökkenni fog az elérési idő.

A tervezett nyomvonal az M0 autópályától a 4 sz. főút 2 x 2 sávon már megépült Vecsés-Üllő elkerülő szakaszával. Üllő és Albertirsa között teljesen új nyomvonalon vezet az M4 gyorsforgalmi út, majd Albertirsától ismét a jelenlegi 4 sz. főút nyomvonalát használja fel.

A jelenlegi tervezési feladat az M4 gyorsforgalmi út M0 – Cegléd közötti szakasz kiépítésével összefüggésben a kapcsolódó útépités tervek beillesztése az érintett települések településrendezési terveibe.

1.2. Hatályban lévő településrendezési eszközök

Péteri község hatályos településrendezési eszközei:

- Településszerkezeti Terv a 39/2016. (IV. 28.) Képviselő-testületi határozat szerint
- Péteri Község Önkormányzata Képviselő-testületének 30/2004. (XII. 15.) rendelete a település Helyi építési szabályzatáról (Egységes szerkezetben a módosító 10/2008. (X. 29.), 12/2009. (VI. 04.), 1/2011. (I. 28.), valamint az 5/2016. (IV. 29.) számú önkormányzati rendeletekkel)

1.3. Hatályos településfejlesztési döntés (testületi határozat)

Péteri Község Képviselő-testülete 40/2016. (04. 28.) Kt. határozatában döntött településrendezési eszközeinek módosításáról.

A módosításra a NIF kezdeményezésére az M4 gyorsforgalmi út kiépítésével kapcsolatban, azok településrendezési tervekbe való átvezetése miatt kerül sor. A településrendezési eljárás tárgyalásos eljárási rend szerint történik tekintettel arra, hogy nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásnak minősül.

JEGYZŐKÖNYVI KIVONAT

Készült a Péteri Közös Önkormányzati Hivatalban, Péteri Község Önkormányzat Képviselő-testületének **2016. április 28 napján 19 óra 00 perckor** tartott ülésének jegyzőkönyvéből.

A Képviselő-testület 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül – egyhangúlag – az alábbi határozatot hozta:

40/2016. (04.28.) számú határozat

(M4 gyorsforgalmi út Péteri település rendezési terve és a kisajátítási tervek közötti összhang hiánya)

- 1) Péteri Község Önkormányzatának Képviselő-testülete elhatározza a Településszerkezeti Terve, Helyi Építési Szabályzata és Szabályozási Terve módosítását.
- 2) A Képviselő-testület felkéri a Polgármestert a terveztetés és véleményeztetés megindítására.

Határidő: azonnal

Felelős: polgármester
jegyző
főépítész

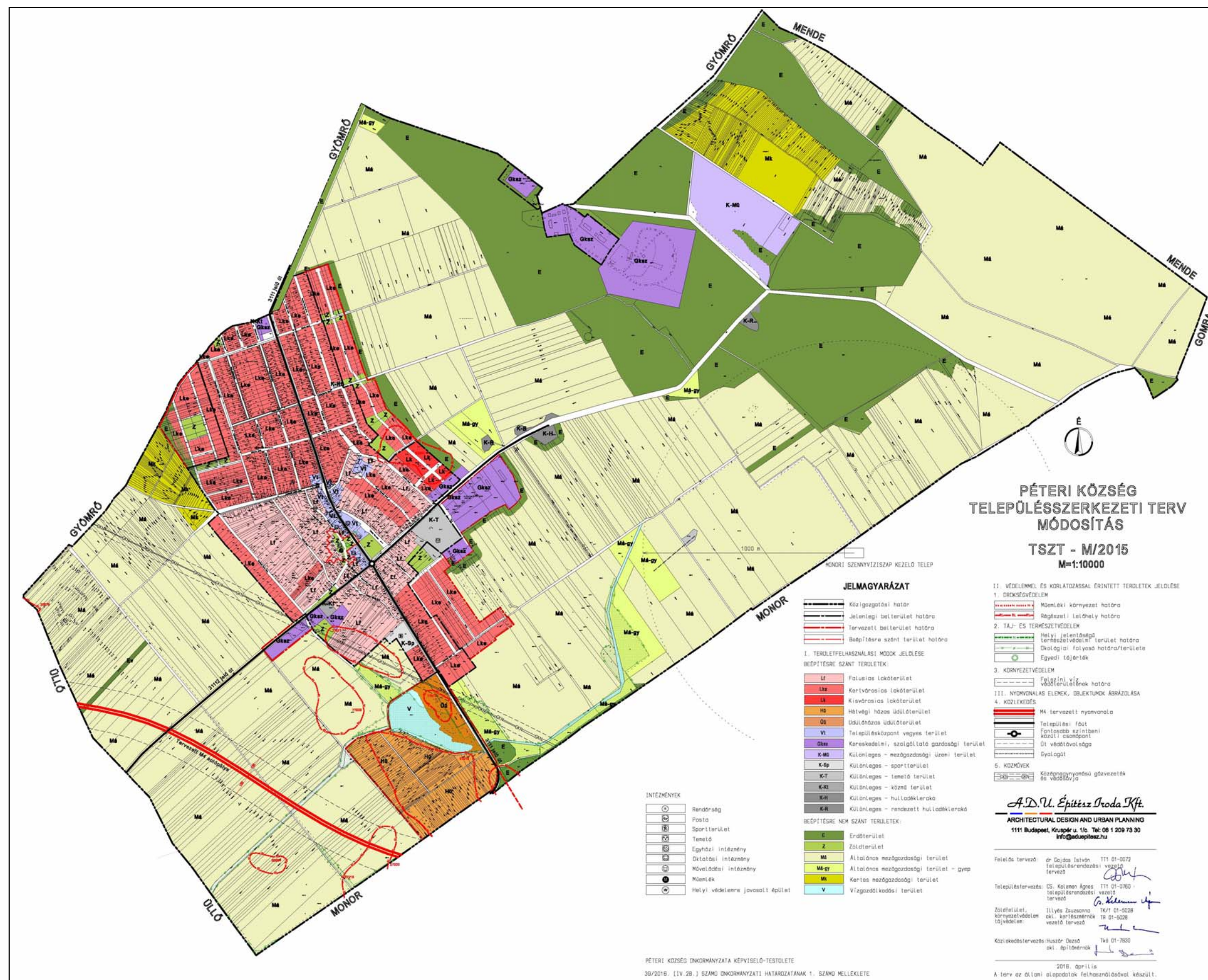
k.m.f.

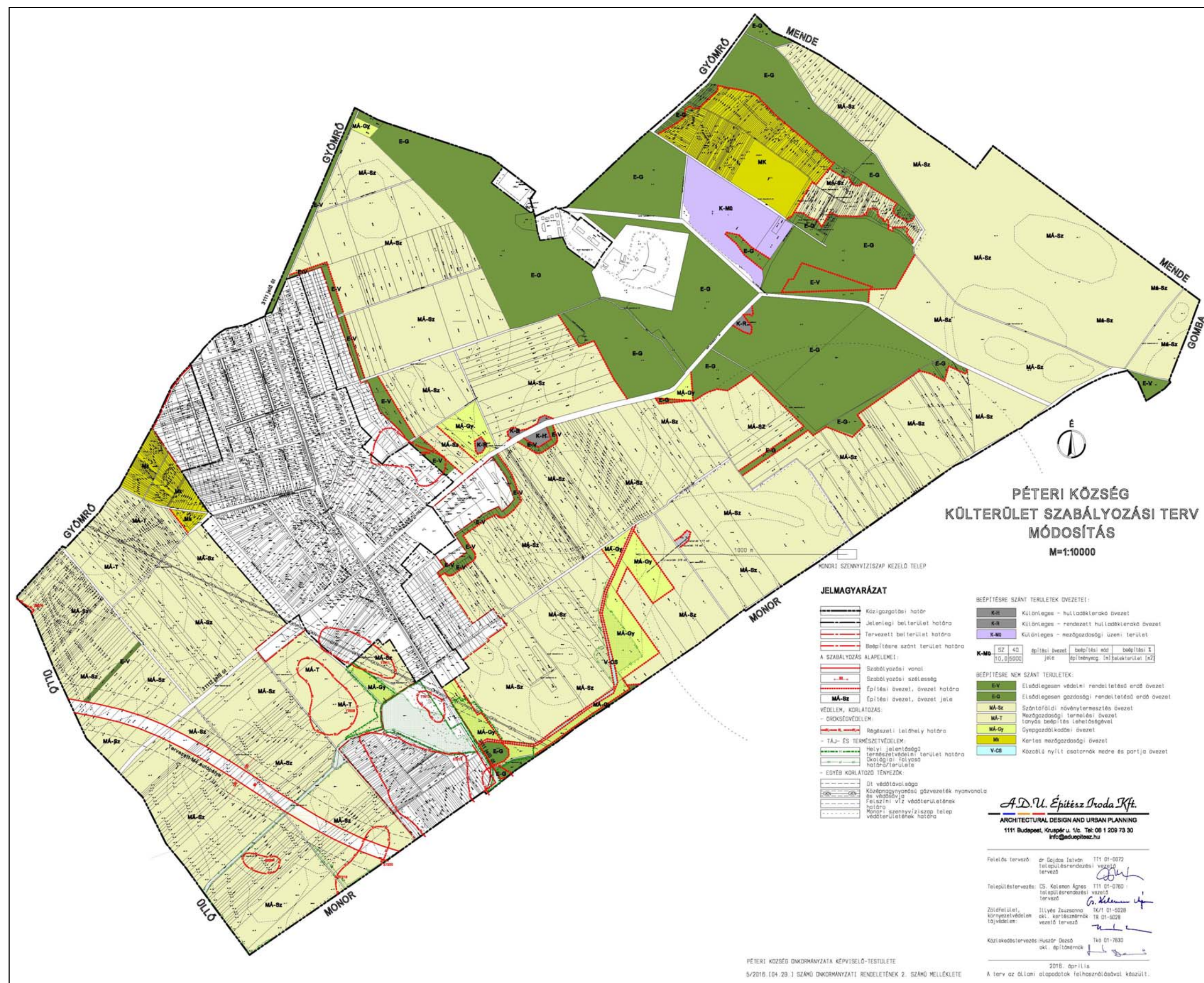
Petőné Vizi Valéria s.k. polgármester	Dr. Kosztyi Emma s.k. jegyző
--	---

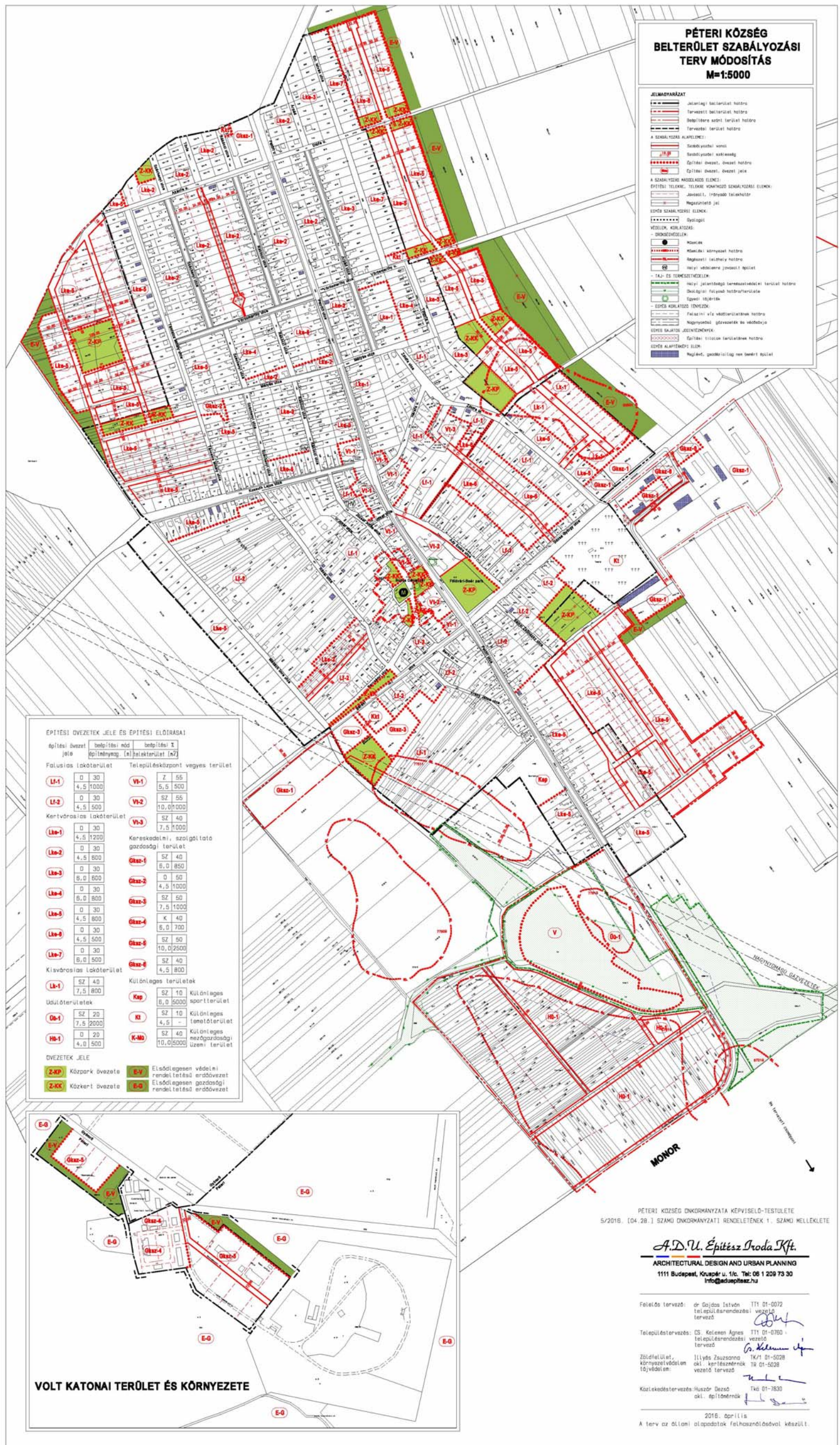
A kiadmány hitelül:


Dányi Dezsőné
jkv.

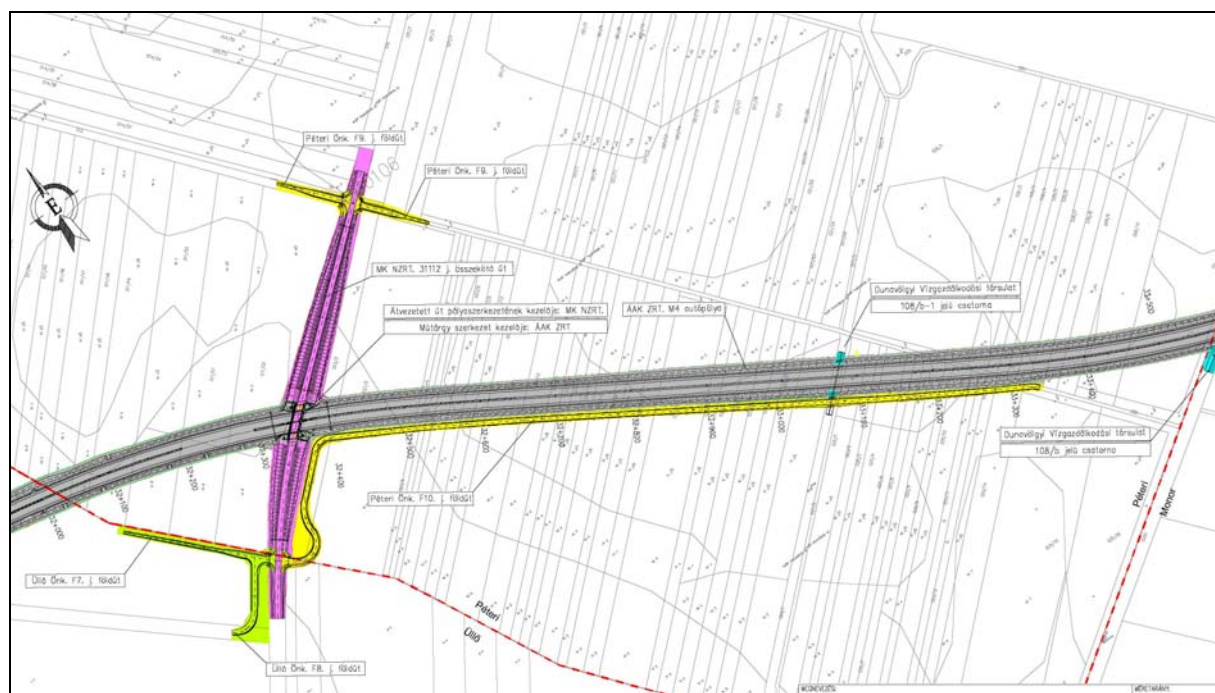
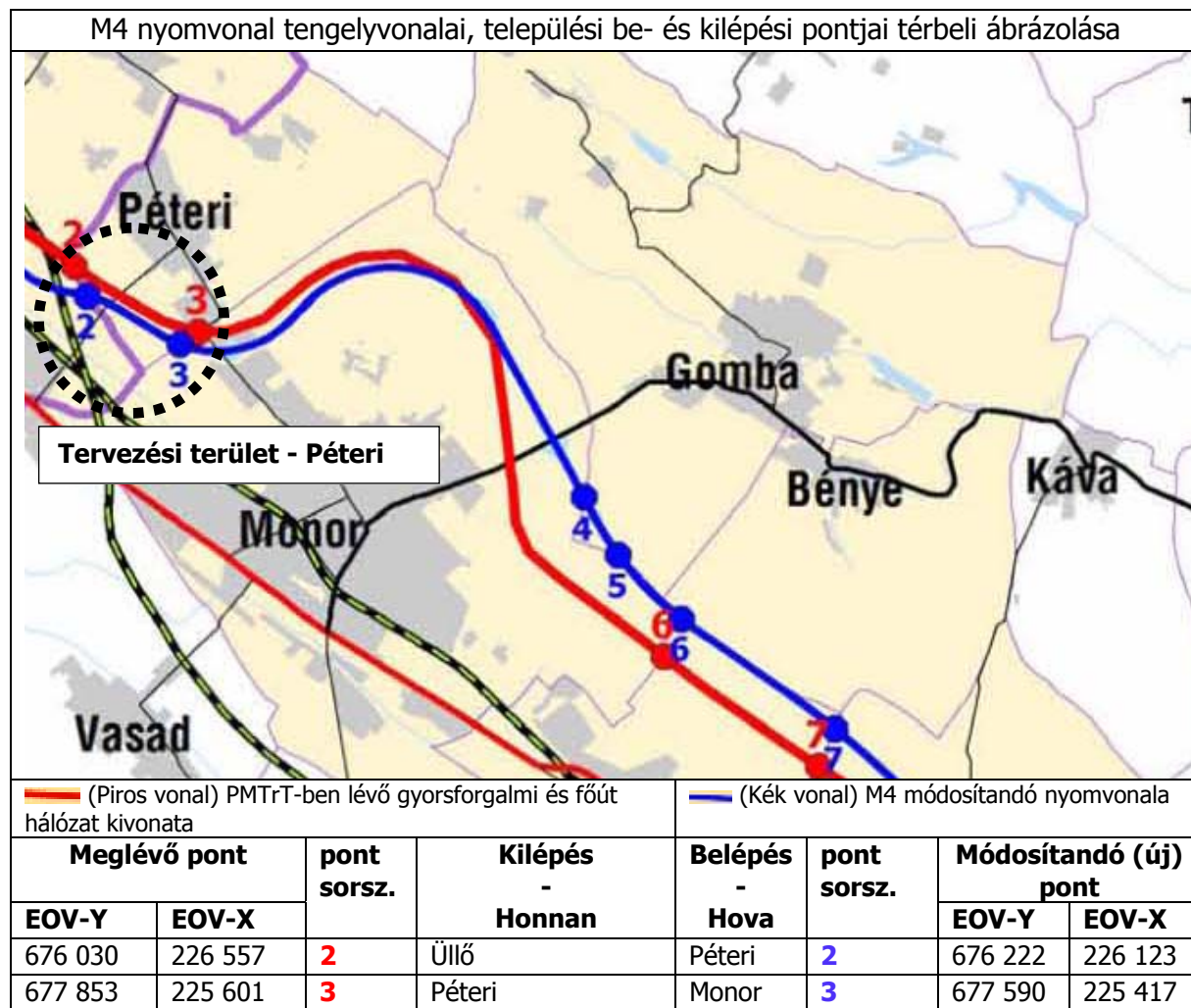


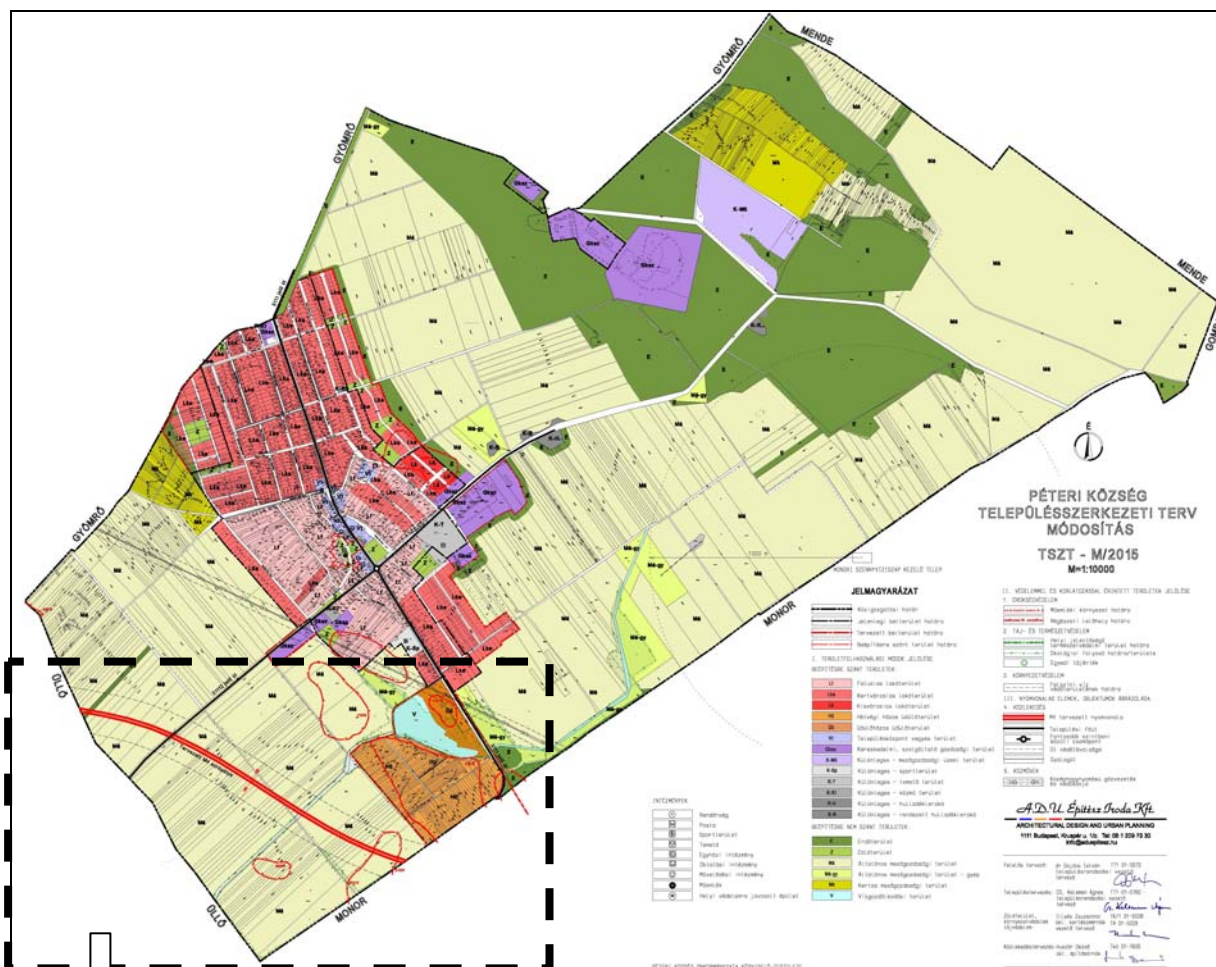




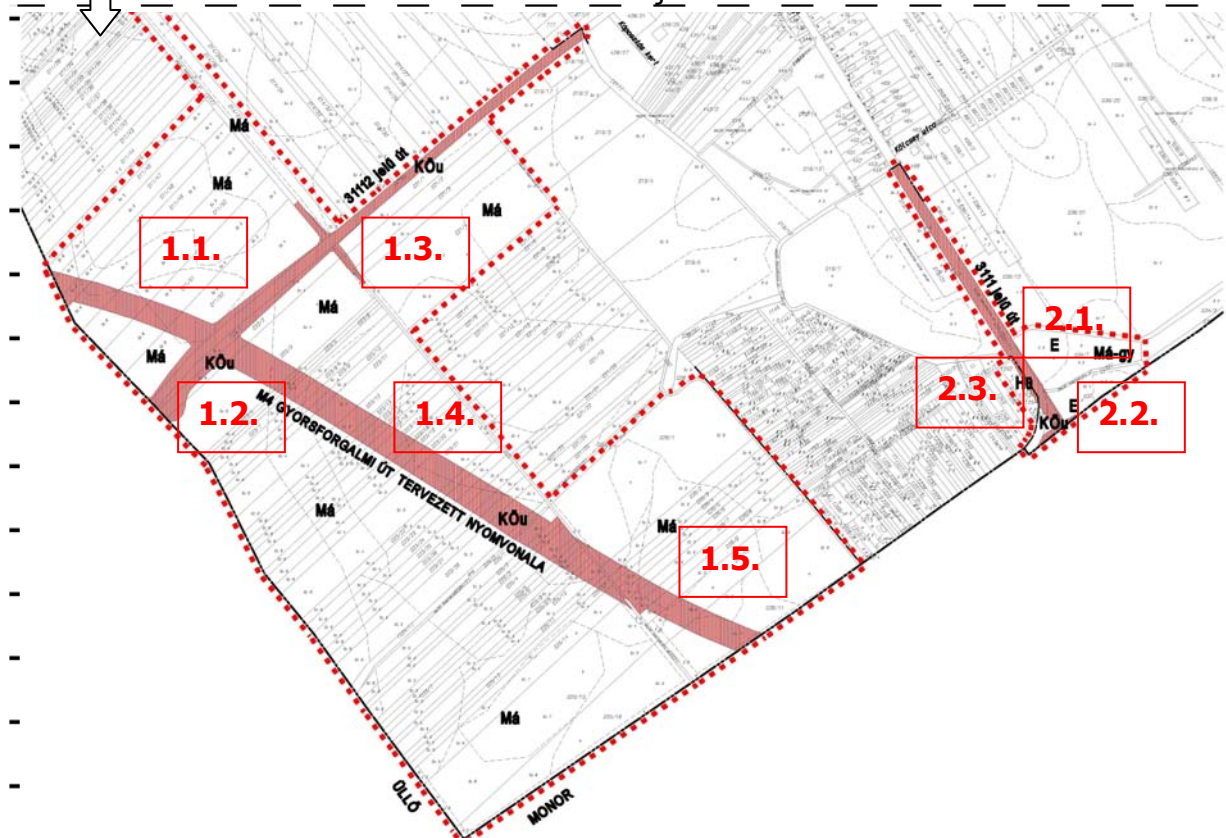


2. TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK

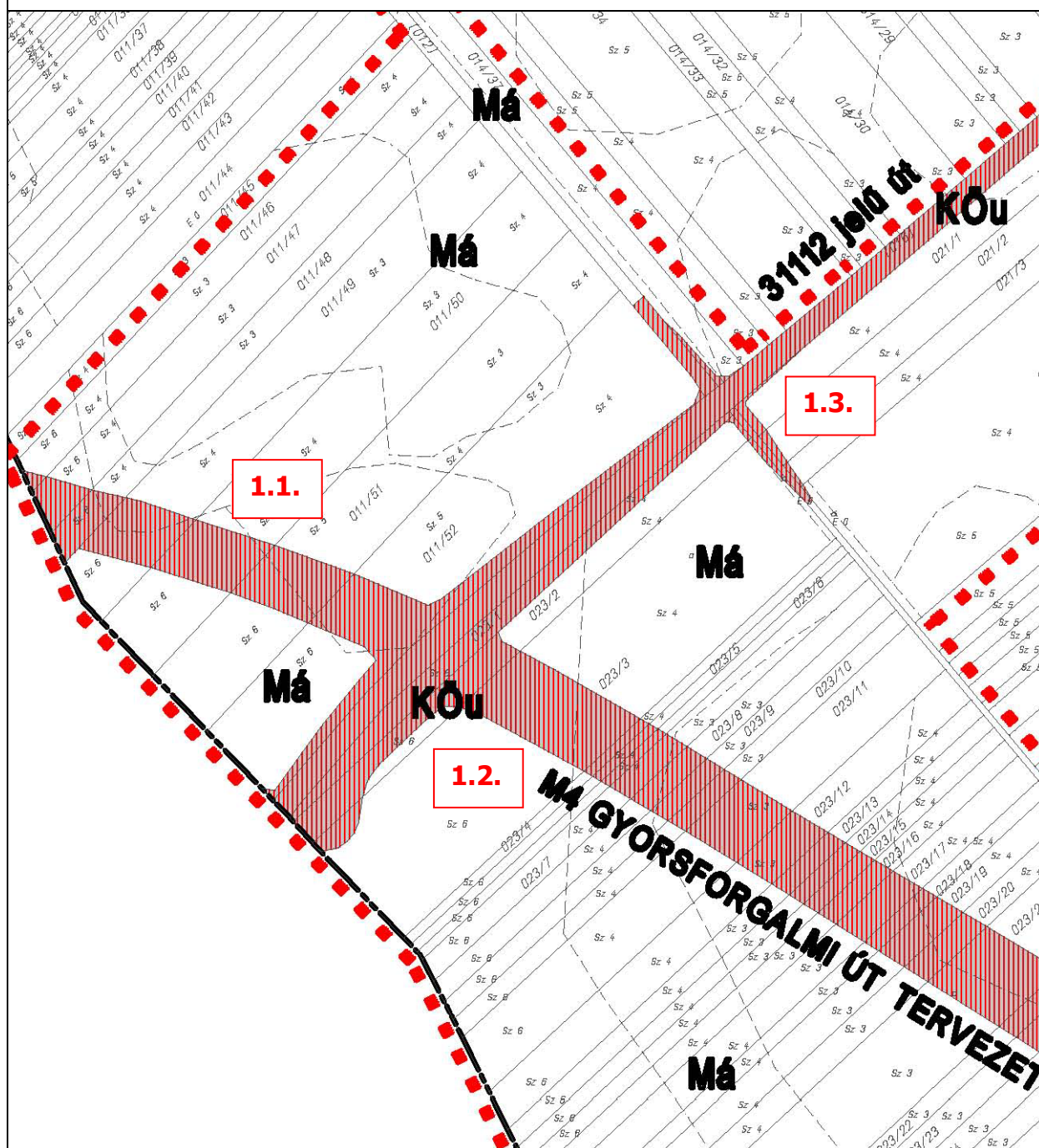




Tervezett módosítások - átnézeti rajz

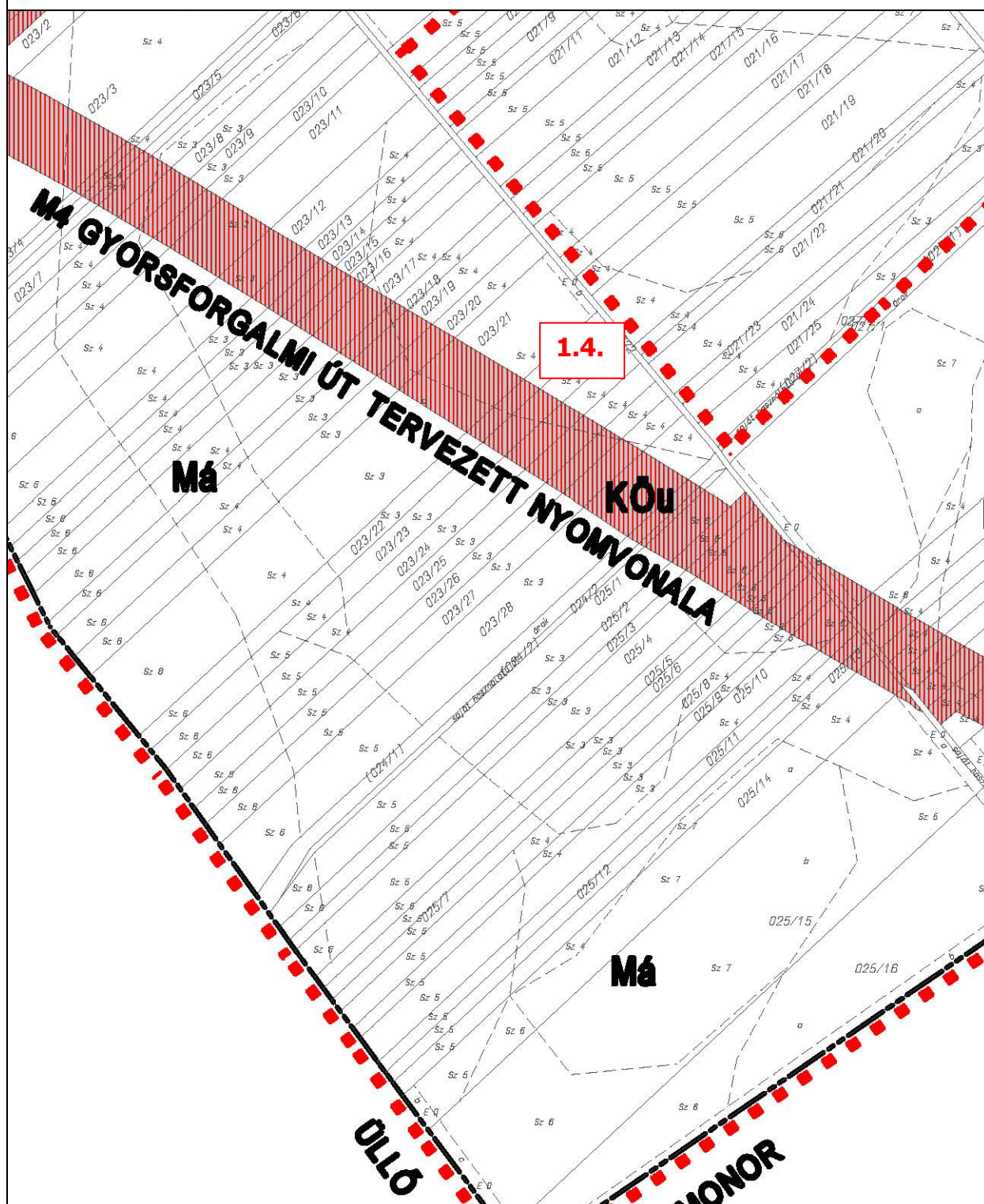


1.1-1.3. TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK



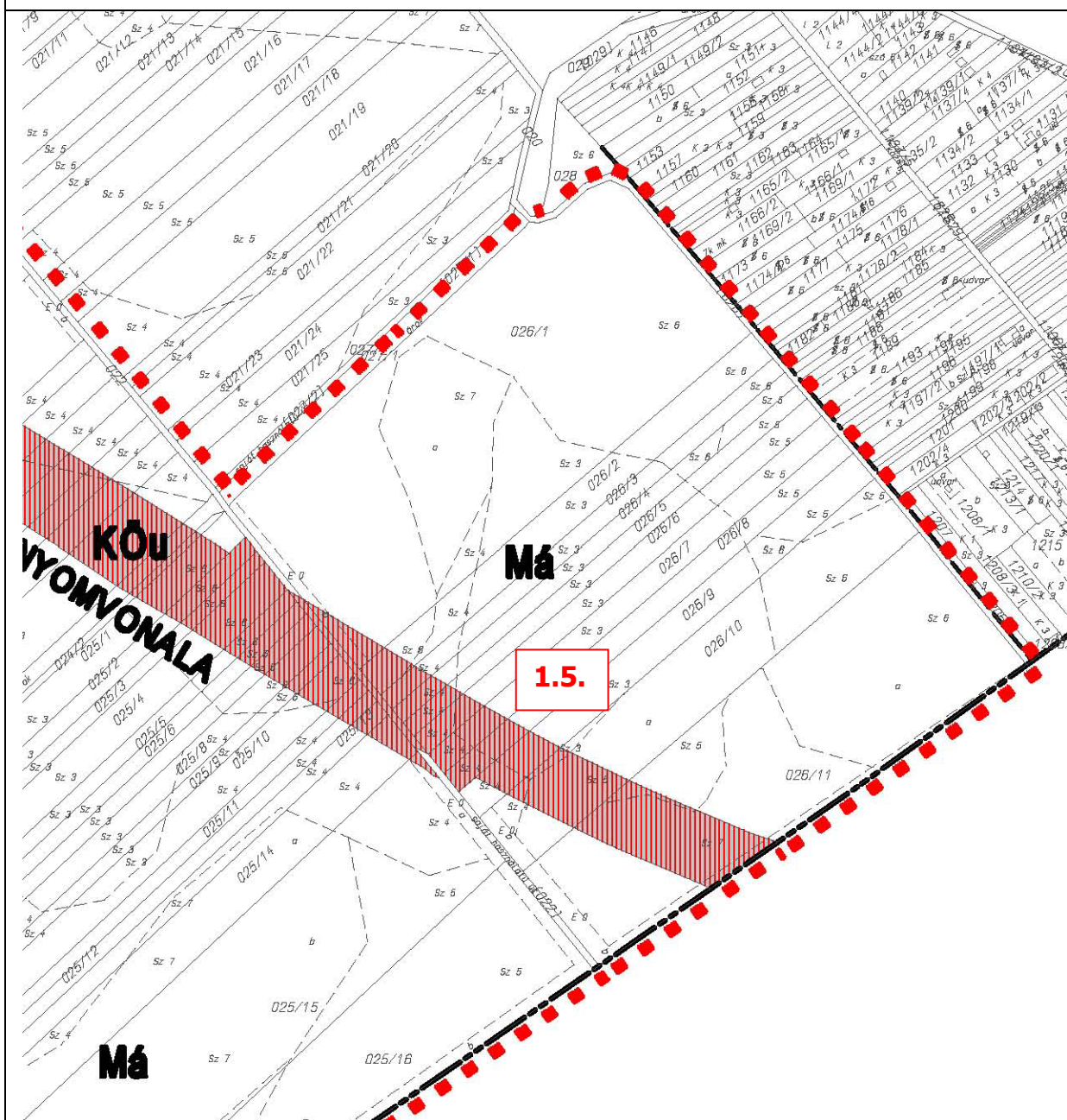
Szám	Módosítandó tervek	Érintett övezetek	Módosítás mértéke	Érintett helyrajzi számok
1.1.	- Településszerkezeti Terv - Külterület Szabályozási Terv	Má $\Rightarrow$ KÖu	Területfelhasználás módosítás Övezet határ módosítás	011/46-011/52
1.2.	- Településszerkezeti Terv - Külterület Szabályozási Terv	Má $\Rightarrow$ KÖu	Területfelhasználás módosítás Övezet határ módosítás	023/1-023/14
1.3.	- Településszerkezeti Terv - Külterület Szabályozási Terv	Má $\Rightarrow$ KÖu	Területfelhasználás módosítás Övezet határ módosítás	014/37, 021/1-021/4

1.4. TERVEZETT MÓDOSÍTÁS



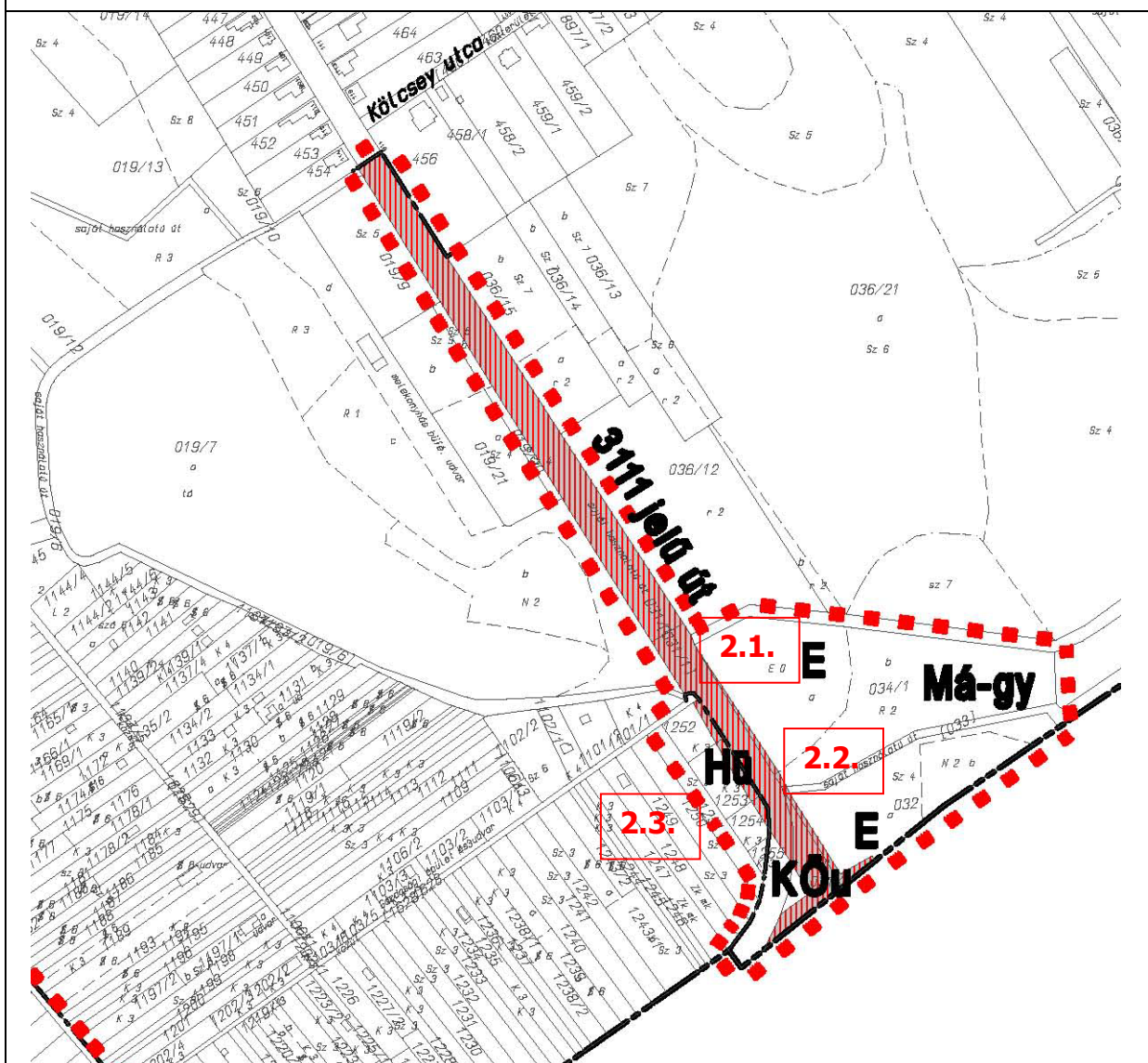
Szám	Módosítandó tervek	Érintett övezetek	Módosítás mértéke	Érintett helyrajzi számok
1.4.	- Településszerkezeti Terv - Külterület Szabályozási Terv	Má ⇌ KÖu	Területfelhasználás módosítás Övezet határ módosítás	023/15-28, 024/1-2, 025/1-15

1.5. TERVEZETT MÓDOSÍTÁS



Szám	Módosítandó tervek	Érintett övezetek	Módosítás mértéke	Érintett helyrajzi számok
1.5.	- Településszerkezeti Terv - Külterület Szabályozási Terv	Má ⇌ KÖU	Területfelhasználás módosítás Övezet határ módosítás	022, 026/1-026/11

2.1. – 2.3. TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK



Szám	Módosítandó tervek	Érintett övezetek	Módosítás mértéke	Érintett helyrajzi számok
2.1.	- Településszerkezeti Terv - Külterület Szabályozási Terv	$E \Rightarrow KÖu$	Területfelhasználás módosítás Övezet határ módosítás	034/1, 032
2.2.	- Településszerkezeti Terv - Külterület Szabályozási Terv	$Má-gy \Rightarrow KÖu$	Területfelhasználás módosítás Övezet határ módosítás	034/1, 033
2.3.	- Településszerkezeti Terv - Külterület Szabályozási Terv	$Hü \Rightarrow KÖu$	Területfelhasználás módosítás Övezet határ módosítás	1252-1255

Sors szám	Tervezett keresztező és párhuzamos utak	Település	Funkció	Kiépítési hossz (m)
1.	F9. j. földút	Péteri	Terület megközelítés +csatlakozás biztosítása a 31112. j. összekötő úthoz	207
2.	F10. j. földút	Péteri	Terület megközelítés + csatlakozás biztosítása a 31112. j. összekötő úthoz	1158
3.	F11. j. földút	Péteri	Terület megközelítés + csatlakozás biztosítása a 3111. j. összekötő úthoz	100

3. MAGASABB SZINTŰ TERVEKNEK VALÓ MEGFELELÉS

3.1. Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia

A 2007-ben készült „Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia” (EKFS) 2008-2020 közötti időtávra fogalmaz meg stratégiai célokat, illetve az azokhoz vezető fejlesztési irányokat és lépéseket, az egyes közlekedési szegmensek helyzetértékelése és az EU közlekedéspolitikai prioritásainak alapján.

Általános célok:

- A fenntartható gazdasági fejlődésnek meghatározó eleme a környezetkímélő és költséghatékony személy- és áruszállítás környezettudatos szervezése.
- A közlekedés fejlesztése az emberek számára nagyobb egyéni és gazdasági mobilitást biztosít
- Csökkenek a területi, regionális különbségek.

Az EKFS a Kormány stratégiája. Kiterjed mindazokra a fejlesztésekre, amelyek központi forrásokat igényelnek, mindazokra a területre, amelyek központi szabályozás alá tartoznak. Nem, vagy csak utalásszerűen tartalmazza azokat a feladatokat, projekteket, amelyek szoros együttműködést igényelnek a helyi önkormányzatokkal, vagy a közlekedésben működő gazdasági társaságokkal.

Infrastruktúrafejlesztés

Beavatkozási területek és specifikus célok

A magyar gazdaság fejlődése bebizonyította, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlettsége a versenyképesség, a jövedelemtermelő képesség egyik húzó tényezője. Az infrastruktúrának az európai közlekedési lehetőségek mellett, a gazdasági, igazgatási és művelődési központok jó megközelíthetőségét is biztosítani kell. Leginkább a nagytérségi közúti forgalomban kell megoldást találni a nagy tengelynyomású járművek közlekedését biztosító megfelelő útminőségre. Sajátos problémakört alkotnak az agglomerációs térségek növekedő közlekedési gondjai. Kulcskérdés az infrastruktúra oldaláról a személyközlekedés és áruszállítás számára a jó közlekedésbiztonsági és a kedvező környezeti adottságok megteremtése is.

Főbb, általános célok:

- I.** Célunk a gazdasági versenyképességet javító főhálózati szerkezet kialakítása. A közlekedési infrastruktúra hálózatfejlesztése gazdaságélénkítő hatással bír. A célirányos, lokális fejlesztések is jótékony, befektetés-ösztönző hatással járnak, ami a térségi felzárkóztatás egyik eszköze lehet.
- II.** A térségi elérhetőség javítására több szinten törekszünk. A központtól távol fekvő területek rossz elérhetősége az egész Európai Unióban – így hazánkban is – problémát jelent. A regionális felzárkózás fontos eleme a megfelelő közlekedési hálózat.

- III.** Az egyéni közlekedés valós alternatívájává kívánjuk fejleszteni a városi és elővárosi közösségi közlekedést, megfelelő infrastrukturális háttér biztosításával. A központi területeken a zsúfoltság okoz kihívást, hiszen az áruk és személyek áramlásának zökkenőmentes biztosítása elengedhetetlen a gazdaság hatékony működéséhez.
- IV.** Célunk a növekvő tengelyterhelésű közúti járművek által okozott fokozott útelhasználódás megelőzése. A főúthálózat teherbírását az Európai Unió előírásához igazodva növelni kell. Az útpályák fokozódó terhelése miatti minőségromlást meg kell előzni, mivel csak jó minőségű hálózat képes kielégíteni a mobilitási igényeket és megfelelni a nemzetközi versenynek.

„Küldetésünk olyan infrastruktúra-hálózat kialakítása, amely a hazai gazdaság versenyképességét erősíti, a térségi elérhetőség javulását, továbbá a városi és elővárosi közlekedés fejlődését egyaránt szolgálja, a fenntarthatóság feltételeinek megteremtését elősegítve.”

I. CÉL: A gazdasági versenyképességet javító főhálózati szerkezet kialakítása

A cél megvalósításának eszközei

Az eszközök igen sokrétűek, a közvetlen befektetés-ösztönzéstől, a perifériák felzárkóztatásán keresztül, a centrális-gyűrűs közúti hálózat kialakításáig terjed. A befektetés-ösztönzés egyedi esetek sora, a piaci szereplők mindenkori szándékainak is függvénye, s így előre kevésbé tervezhető, a hálózatfejlesztés pedig jellemzően nagy léptékű, távolsági forgalmat szolgáló, sokszor gyorsforgalmi, vasúti vagy légi közlekedési beruházásokat jelent. A fejlesztések áthidalják a színvonalas eljutást gátló forgalmi vagy fizikai akadályokat, mely akadályok között folyók, torlódásos útszakaszok, megfelelő szintű kapcsolatok hiánya egyaránt megtalálható. Ezek egyben hatással vannak az ország külső elérhetőségének alakulására is. Ide sorolhatók az alábbi fejlesztések:

- 2020-ig a TEN-T hálózaton a gyorsforgalmi utak kiépítése;
- az OTTr-ben elfogadott egyéb gyorsforgalmi utak fokozatos kiépítése;
- M0 teljes kiépítése;
- új Duna-hidak építése;
- a régiók és a régióközpontok közötti kapcsolatok fejlesztése;
- vasúti korridorok kiépítése 160 km/h sebességre, 22,5 to tengelynyomásra, villamos vontatásra;
- a TEN-T vasúthálózaton a tervezési sebességviszonyok helyreállítása;
- az állami kézben tartott vasúti törzshálózaton a szolgáltatási színvonal EU15 átlagára emelése;
- Budapest Ferihegyi Nemzetközi Repülőtérhez kapcsolódó infrastruktúra fejlesztése és magas színvonalú vasúti kapcsolatának kialakítása;
- a kikötők közlekedési kapcsolatának fejlesztése.

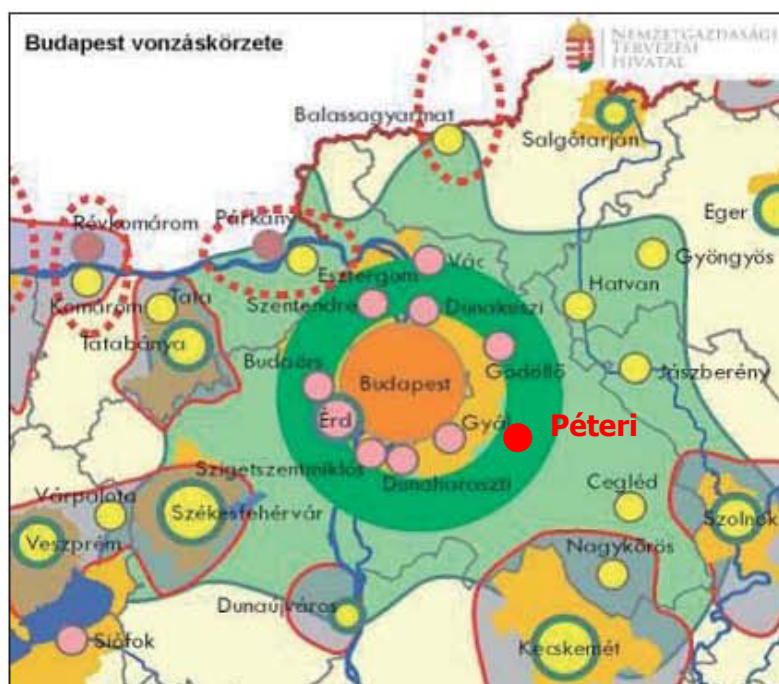
3.2. Országos Fejlesztési és Területfejlesztési koncepció

A 2013. január 1-től hatályos, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált városfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 08.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Településrendezési kódex) alapján a helyzetfeltáró munkarészben szükséges a területfejlesztési dokumentumokkal (Országos Területfejlesztési Koncepcióval, valamint a területileg releváns megyei, illetve térségi területfejlesztési koncepciókkal és programokkal) való összefüggések vizsgálata is a területrendezési tervekkel való összefüggések vizsgálata mellett. A Parlament 1/2014. (I. 3.) OGY határozatával elfogadta a Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepciót (OFTK).

Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció jövőképet, fejlesztéspolitikai célokat és elveket határoz meg, valamint kijelöli a 2014-2020-as fejlesztési időszak nemzeti és szakpolitikai súlypontjait.

Az új OFTK Péteri településsel összefüggésbe hozható alábbi megállapításokat tartalmazza:

A városhálózat elemzése szerint Péteri Pest megyéhez tartozó település.



38. ábra: Budapest vonzáskörzete

(Forrás: OFTK)

A magyarországi városhálózati struktúra szerint Péteri a Budapesti agglomerációhoz tartozik, Budapest vonzáskörzetében, a főváros körüli rekreációs zónában, illetve annak határán fekszik.

„Pest megye és az agglomeráció: a metropolisz térség kohéziójaért

A budapesti agglomeráció kiterjedésében és funkcióiban egyedi világvárosi jelenség hazánkban, sajátos kihívásokkal és lehetőségekkel. Az agglomeráció alapvetően Pest megye északi részén húzódik, de a szomszédos megyékben is található több település, amelyeknek Budapest felé irányuló napi kapcsolatai vannak. Az agglomerációt az európai nagyvárosok

közvetlen vonzáskörzetében tapasztalt kihívások jellemzik. Ezek közül kiemelhető az óriási tömegigényeket kiszolgáló közlekedés, amelyet a Budapest felé irányuló és az agglomeráción belüli kapcsolatok nehézségei mellett még a Budapest központú országos közlekedési hálózat átmenő forgalma is terhel. Szintén külön említendő a stratégiai és térségi szinten kevésbé koordinált fokozódó beépítés és a települések összenövése, melynek eredményeként fenntarthatóságában sérül a területhasználat (ritkul az ökológia-rekreációs hálózat, károsodik a táji és kulturális örökség), a lakó és a termelő-szolgáltató funkciók kedvezőtlenül keverednek, hiányoznak a valós települési központok. Továbbá a térség az ország legkedvezőbb demográfiai adottságú területeként nagy kihívások elé állítja az oktatási-nevelési közszolgáltatásokat. Az agglomerációs kihívások eredményes kezelése csak a települési és a megyei szereplők koordinált együttműködésében képzelhető el.

Pest megyei települések többsége nem tagja az agglomerációnak, de a megye városainak mindegyike csatlakozhat a Budapest üzleti nagytérségének peremén található „belső gyűrű városai” fűzér egyes tagjai körül kialakuló markáns és specializált várostérségi gazdaságfejlesztéshez. Ez elengedhetetlen eleme annak, hogy a metropolisz térség valós gazdasági egységbe forrjon, hogy gazdasági fejlődése több központ köré szerveződjön és kiegyensúlyozottabb, összességében erőteljesebb legyen. Mindez nyilván nem támogathatja az urbanizáció területi kiterjedését, sőt, alapvetően (de nem kizárólagosan) Pest megye egyes térségeiben fejleszthető tovább a népesség-tömörülés rekreációs és egészségügyi igényeit kiszolgáló zöld gyűrű.

Ugyanakkor Pest megye önmagában is egy komplex fejlesztési térség, melynek az agglomerációs és a „belső gyűrű városai” kapcsolódások mellett léteznek önálló fejlesztési igényei, témái is. A városoknak itt is meg kell szervezniük térségük közszolgáltatását, közigazgatását, helyi gazdaságát és e megyében is megtalálható a társadalmi-gazdasági és infrastrukturális szempontból országosan is elmaradott térségek problémaköre. E megyei szintű fejlesztésekkel is foglalkozik Pest megye önálló fejezete az OFTK egyik megyei decentralizált fejezeteként.

Területfejlesztési igények és feladatok - Pest megye

Pozicionálás

Hazánk legnépesebb, legsűrűbben lakott, és legnagyobb gazdasági teljesítményű megyéje. Kelet-Közép-Európa egyik legjobb adottságokkal rendelkező térsége – természeti, térszerkezeti és társadalmi erőforrásai, azok sokszínűsége, a gazdaság diverzitása, a lakosság mobilitása, valamint a közösségek által nyújtott életminőség miatt. Dinamikusan fejlődő városhálózata szerves része a Budapest környezetében fejlődő metropolisztérségnek. Térszerkezete egyedülálló az országban: a Főváros központi szerepe, a centrális hálózati elemek, az M0-ás körgyűrű, a nemzetközi repülőtér jelenléte, a Duna, a kisvárosokkal átszőtt tér nagy fejlődési lehetőséget hordoznak. A további fejlődés, valamint a közép-európai régiós központok – nagytérségi csomópontok – közötti pozícióverseny tekintetében azonban komoly kockázatot jelentenek a megyén belüli területi különbségek növekedése, a peremvidék lemaradása, a külső, valamint belső közlekedési kapcsolatok hiányosságai. A megye gazdasága szorosan összekapcsolódik a Fővárossal – a javak, a tudás, a szakképzett munkaerő kétirányú áramlásával, a vállalkozások, tudásközpontok, intézmények közötti együttműködéssel. A megyében jelen vannak a gazdaság exportorientált tudás- és technológia-intenzív feldolgozóipari ágazatai, valamint az ezek tevékenységét támogató

szolgáltatások is. A gazdaság összteljesítményét különösen a feldolgozóipar, a kereskedelem és logisztika, az információs technológiák, a turisztika, a kulturális- és kreatív ipar határozzák meg. A mezőgazdasági termelés, és az élelmiszer-feldolgozás visszaesése komoly gondot jelent a leszakadó térségekben; a helyi gazdaság teljesítménye jelentősen elmarad a lehetőségektől.

Fejlesztési irányok

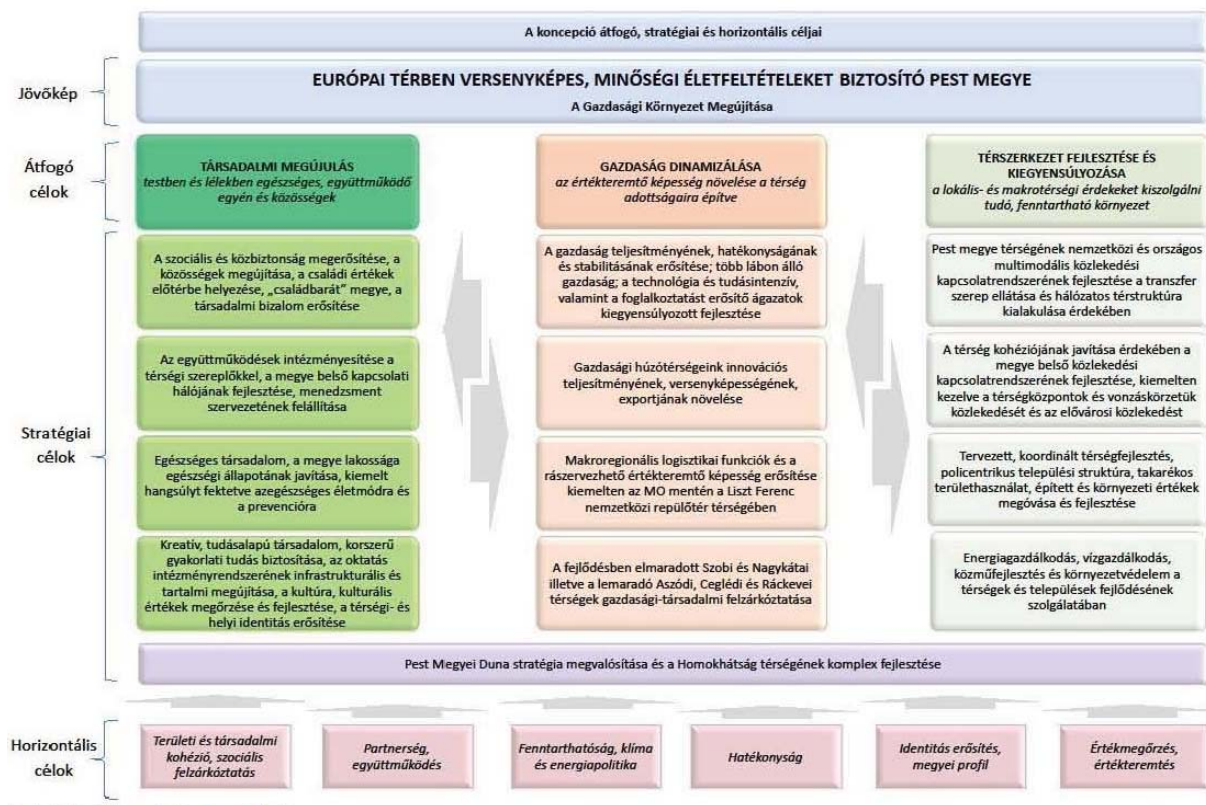
- A gazdaság dinamizálása, több lábon álló gazdaságfejlesztés, egyszerre építve a feldolgozóipari- és agrár-tradíciókra, valamint az új iparágak, szolgáltatások fejlesztésére. Befektetés-ösztönzés, a tőkevonzó képesség javítása, az egyes térségek endogén erőforrásaira alapozva. A gazdaság húzóterseinek innovációs- és versenyképességének javítása, az M0-ás körgyűrű és a Ferihegyi gazdasági Övezet logisztikai-vállalkozási zónáinak fejlesztése, a megye leszakadó térségeinek gazdasági felzárkóztatására kiemelten építve a KKV szektorra.
- Társadalmi megújulás, a közösségek és a bizalom erősítése, az együttműködések ösztönzése és intézményesítése, a családi értékek előtérbe helyezése, a lakosságának egészségi állapotának javítása, az oktatás intézményi- és tartalmi megújítása, kiemelt figyelmet fordítva a gazdaság igényeire. Területi és társadalmi kohézió, az esélyegyenlőség javítása.
- A térszerkezet fejlesztése és kihangsúlyozása, a metropolisz térség, benne Pest megye hálózatos térstruktúrájának kialakítása, a térség geostratégiai adottságainak jobb kihasználása, a belső közlekedési kapcsolatrendszer fejlesztése kiemelten az elővárosi közlekedés, valamint a térségi központok és vonzáskörzeteinek tekintetében. Tervezett, koordinált térségfejlesztéssel, takarékos területhasználattal a metropolisz régió többi szereplőjével együttműködő, emellett vonzó, kiemelkedő környezeti feltételeket és életminőséget biztosító tér kialakítása.”

3.3. Pest Megyei Területfejlesztési Koncepció

A Koncepció tartalmi követelményeit a területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program, és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól szóló 218/2009. (X. 6.) Korm. rendelet határozza meg. A jogszabály mellett a program kidolgozásához a megyék részletes tervezési segédleteket kaptak, melyet a Nemzetgazdasági Tervezési Hivatal állított össze.

Fenti dokumentumok közül Pest Megye Önkormányzata 2012 őszére elkészítette a területfejlesztési koncepciót megalapozó helyzetfeltáró dokumentumot, valamint a megye hosszú távú fejlesztési céljait rögzítő Pest Megyei Területfejlesztési Konceptiót, melyet széles körű szakmai- és társadalmi egyeztetés után az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió elfogadását követően 2013. november. 29-i ülésén jóváhagyott Pest megye közgyűlése is.

Az elfogadott Pest Megyei Területfejlesztési Konceptió - a jogszabályokkal összhangban - megfogalmazza a megye hosszútávra szóló (14 év) horizontális céljait és átfogó célját, valamint nagytávra és nagytávon túlmutatóra (20-25 év) szóló jövőképét.



Pest Megye Területfejlesztési Konceptiója Péteri községgel, illetve a közlekedési hálózattal összefüggésbe hozható alábbi megállapításokat tartalmazza:

6.1.2. Kapcsolati, közlekedési szegmensek

A megye sajátos feladatköréből következően a térség kapcsolati, közlekedési viszonyainak alakulása kiemelt jelentőséggel bír.

Pest megye, mint jó földrajzi hely

- A térségbe érkező autópályák, nemzetközi főutak érintett útpályái a megyei úthálózat legzsúfoltabb, legkritikusabb forgalmú elemei, amelyek mentén nem épült ki a forgalmat egy fenntartható térségi közlekedésbe illesztő eszközváltási infrastruktúra (illeszkedő, jó minőségű mellékúthálózat, P+R, kapcsolódó közösségi hálózat) sem.

Pest Megye Területfejlesztési Konceptiója Péteri településsel összefüggésbe hozható alábbi megállapításokat tartalmazza:

„Gateway” – Ráckevei kistérség északi része, Gyál, Monor

A térség fejlődését az M0 határozza meg. Az iparterületek, ipari parkok kijelölése ellenére a gyűrű övezetén nem terjeszkedett túl az ipari, kereskedelmi övezet (különösen a Ráckevei kistérségben), illetve nem eredményeztek jelentősebb gazdasági növekedést a városközponti területeken (Monor), vagy a főutak (4-es, 51-es) mentén.

A térség fejlődése jelenleg Budapest környéki ipari ingatlanfejlesztési övezet – irodaházak, kereskedelmi ingatlanok, komplex logisztikai projektek – részeként valósul meg. Az M0 déli szektora, vagy a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér egyedülálló adottságot jelent a nagy léptékű fejlesztésekhez. Ez a térség lehet a KAPU. Ennek megfelelően a térséget nagyfokú bizalom övezi; ugyanakkor a várakozások (lakásépítés, ingatlanpiac) és a tényleges gazdasági teljesítmény egyelőre nincsen egyensúlyban.

Monor és térsége	
Általános jellemzők	
Monor és térsége 18 települése lakosainak száma több mint 125 ezer fő. A munkavállalási korú népesség száma 75 ezer fő. A nyilvántartott álláskeresők száma közel 5 ezer fő (4719). Monor kezdetben agártípusú település volt, majd fokozatosan ipari jellegűvé alakult. Meghatározóvá vált a feldolgozóipar. A térség gazdaságára jellemző, hogy jelentős ipartelepítés nem történt az elmúlt években, a munkaerő jelentős része ingázik, elsősorban a fővárosba. Jellemző a feldolgozóipar és a mezőgazdasági termékek feldolgozása.	
Munkaerő-kínálat	Munkaerő-kereslet
Budapest közelsége miatt a térségre a népesség növekedése jellemző. Az idősebb korosztályra az alacsonyabb iskolai végzettség, szakképzetlenség jellemző, a kitelepülő fiatalabb generációra pedig a középfokú, vagy magasabb iskolai végzettség a jellemző.	A munkáltatóktól érkező jelzések alapján a térségben a következő szakmák a legkeresettebbek: bolti eladó, árukiadó, tehergépkocsi vezető, fodrász, targoncavezető, villamos berendezés szerelő, könyvelő, recepció, takarító.
Jelentősebb foglalkoztatók	
A munkáltatók többsége egyéni vállalkozó. Az elmúlt években megindult külföldi tőkebeáramlás a térségen belül is érezteti hatását, elsősorban a közép- és nagyvállalkozások telepedtek meg, de a vecsési Market Central bevásároló központ megvalósulásával megjelent a nagyvállalkozói tőkebefektetés is. A térség foglalkoztatási helyzetén javíthat a további logisztikai központok építése és az atipikus foglalkoztatás terjedése is. Megtalálható azonban a térségben több olyan munkáltató is, aki 5 fő felett foglalkoztat munkavállalókat. Ilyen pl.: a sülysápi székhelyű Jászplasztik Kft., ahol 84 fő van alkalmazásban és akkumulátor-gyártással foglalkoznak; Pilisen a Vasanferr Kft-nél 83 fő dolgozik, profiljuk a fémszerkezet gyártása; Üllőn a Civil	

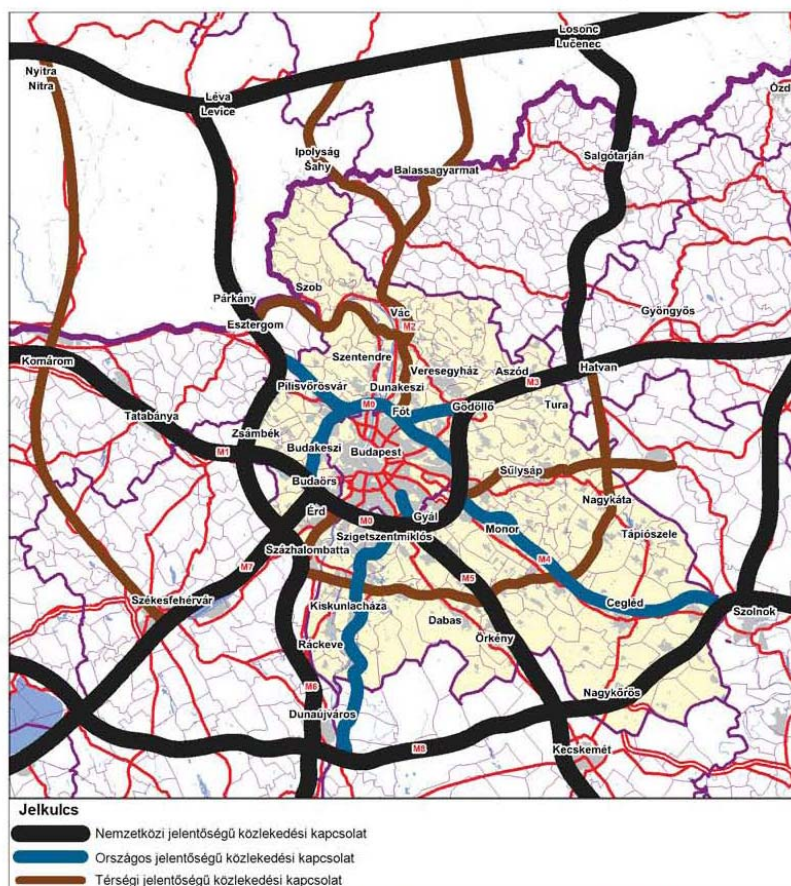
Monor és térsége átalakulóban van, több közép- és nagyvállalkozással és jelentős számú kisvállalkozással

Monor és térsége
Nonprofit Kft-nél 440 fő dolgozik, javarészt megváltozott munkaképességűek. További 100 fő feletti munkavállalókat foglalkoztatók a térségben: Rossmann Kft., Csemege-Match Zrt., Profi Magyarország Zrt. A mezőgazdaságból élő egyéni vállalkozók és gazdasági társulások száma alacsony, az őstermelők száma viszont magas.

Monor és térsége átalakulóban van, több közép- és nagyvállalkozással és jelentős számú kisvállalkozással

Stratégiai cél: Pest megye térségének nemzetközi és országos multimodális közlekedési kapcsolatrendszerének fejlesztése a transzfer szerep ellátása és hálózatos térstruktúra kialakulása érdekében.

A térszerkezet sajátos adottságai versenyképes előnyt jelentenek a metropolisztérség számára; ezért a térszerkezet kiegyensúlyozott fejlesztése, a négyzethálós kapcsolatrendszer kiépítése és bekapcsolódása a határokon átnyúló közlekedés – értékteremtés – folyamatába, jelentősen javítja a versenyképességet. A metropolisztérség európai, kelet-közép-európai térségekkel folytatott versenyében különös jelentőséggel bír a nemzetközi és országos közlekedési kapcsolatrendszerének fejlesztése, a térség geostratégiai pozíciójának jobb kihasználása, a Duna Régióban és a Kárpát-medencében betöltendő csomóponti szerep megvalósítása.



Pest megye nagy távra tervezett közlekedési kapcsolatrendszere (16. ábra)

Pest megye – és Budapest – együttes célja, és az országgal szembeni felelőssége egy harmonizált KAPU – HÍD szerep felvállalása.

E szerepből a HÍD szerep a transzfer alkalmasság érvényesítése, amely alkalmasság feltételezi, hogy a térség – adottságainak felhasználásával – képes hatékonyan kapcsolódni az európai és a globális pénzügyi, kereskedelmi, gyártási, elosztási és tudományos tranzakciókhoz.

E transzfer folyamatok csak magas minőségű szolgáltatást nyújtó, valamint megbízható és

kiszámítható kapcsolati, elérhetőségi, közlekedési feltételek, illetve a feltételeket hordozó multimodális infrastruktúra megléte mellett lehetnek kiterjedtek és hatékonyak.

Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Kon koncepció kiemelt jelentőségűnek tartja Magyarország jövője szempontjából a nagytérségi csomóponti (HUB) szerepkör erősítését, és e feladatban a makroregionális kapcsolati, logisztikai szerep felvállalásával kiemelt jelentőséget tulajdonít a Pest megye és Budapest alkotta központi tér ilyen irányú alkalmassága erősítésének.

- Az M4 autópálya (Üllő – Szolnok közötti szakasz) fejlesztése közösen Jász-Nagykun-Szolnok Megyével, valamint a Tápió menti feltáró út egymással összehangolt, ütemezett megvalósítása.

3.4. Országos Területrendezési Terv (OTrT)

Az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvényt (továbbiakban: OTrT törvény) az Országgyűlés 2003-ban fogadta el. A törvény első átfogó módosítására 2008-ban került sor, a 2008. évi L. törvényt az Országgyűlés 2008. június 9-i ülésén fogadta el. Az OTrT törvény 29. §-a úgy rendelkezett, hogy a terv felülvizsgálatát legalább 5 évente el kell végezni. Ennek megfelelően a törvény soron következő módosítása 2013-ban megtörtént: az Országgyűlés a módosító javaslatot a CCXXIX. törvénnyel 2013. december 9-én elfogadta, a törvény 2014. január 1-jén hatályba lépett.

Az Országos Településrendezési Tervről (OTrT) szóló 2003. évi XXVI. törvény előírásait a településrendezési tervekkel való összhang megteremtése érdekében be kell tartani.

Az OTrT törvény Péteri községre vonatkozó megállapításai az alábbiakban foglalhatók össze:
(szürke színnel a hatályos törvény szövege)

2003. évi XXVI. törvény az Országos Területrendezési Tervről

I. Fejezet **ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK**

A törvény célja

1. § E törvény célja, hogy meghatározza az ország egyes térségei területfelhasználásának feltételeit, a műszaki-infrastrukturális hálózatok összehangolt térbeli rendjét, tekintettel a fenntartható fejlődésre, valamint a területi, táji, természeti, ökológiai és kulturális adottságok, értékek megőrzésére, illetve erőforrások védelmére.

Fogalommeghatározások

2. § E törvény alkalmazásában:

18. *mezőgazdasági térség*: országos, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben megállapított területfelhasználási kategória, amelyben elsősorban mezőgazdasági művelés alatt álló területek találhatók,

33. *települési térség*: országos, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben megállapított területfelhasználási kategória, amelybe a település belterülete, valamint a belterületen kívüli beépített és beépítésre szánt területek tartoznak,

39. *vegyes területfelhasználású térség*: országos, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben megállapított területfelhasználási kategória, ahol a mezőgazdaságnak és erdőgazdaságnak egyaránt meghatározó szerepe van, és a mezőgazdasági területek és erdőterületek mozaikossága jellemző,

43. *vízgazdálkodási térség*: országos, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben megállapított területfelhasználási kategória, amelybe Magyarország felszíni vízrajzi hálózata (vízfolyások és tavak) és parti sávja tartozik.

II. Fejezet **AZ ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV**

3. § Az Országos Területrendezési Terv az ország szerkezeti tervét, valamint az országos térségi övezeteket és az ezekre vonatkozó szabályokat foglalja magában.

4. § (1) Az ország településein, az egyes térségekben a területfelhasználásra és az építésre vonatkozó szabályokat e törvény rendelkezéseivel összhangban kell kialakítani.

III. Fejezet

AZ ORSZÁG SZERKEZETI TERVÉRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK

Térségi területfelhasználási kategóriák

5. § (1) Országos területfelhasználási kategóriák a következő,

a) legalább 1000 ha területű térségek:

aa) erdőgazdálkodási térség,

ab) mezőgazdasági térség,

ac) vegyes területfelhasználású térség,

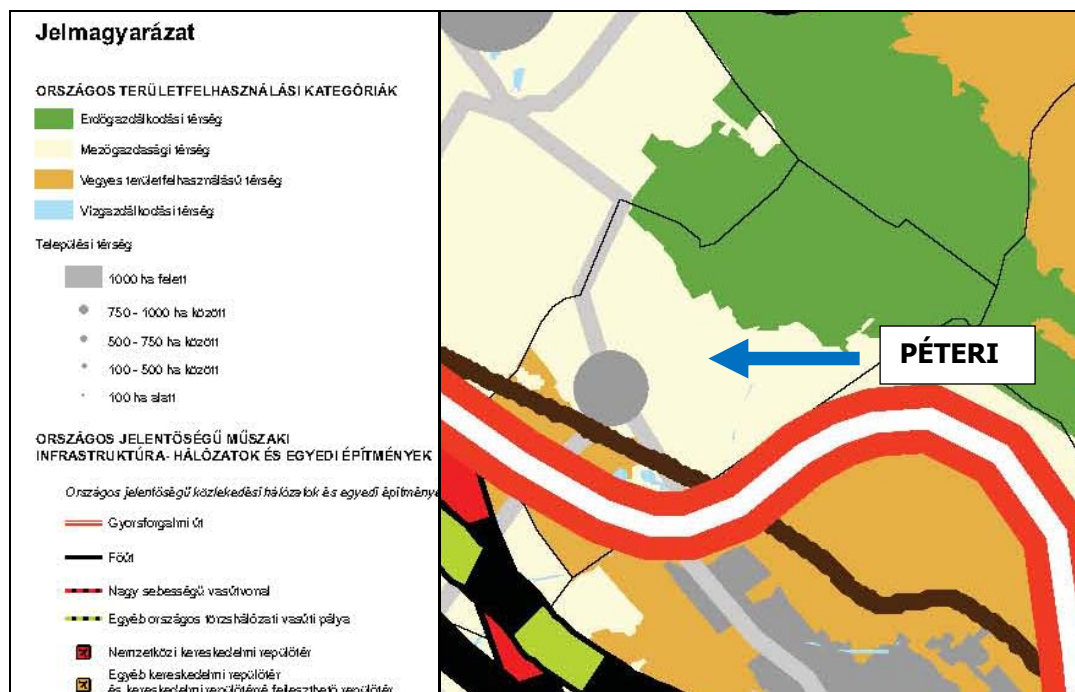
ad) települési térség,

b) területi korlát nélkül ábrázolt térségek:

ba) vízgazdálkodási térség,

bb) építmények által igénybe vett térség,

bc) települési térség.

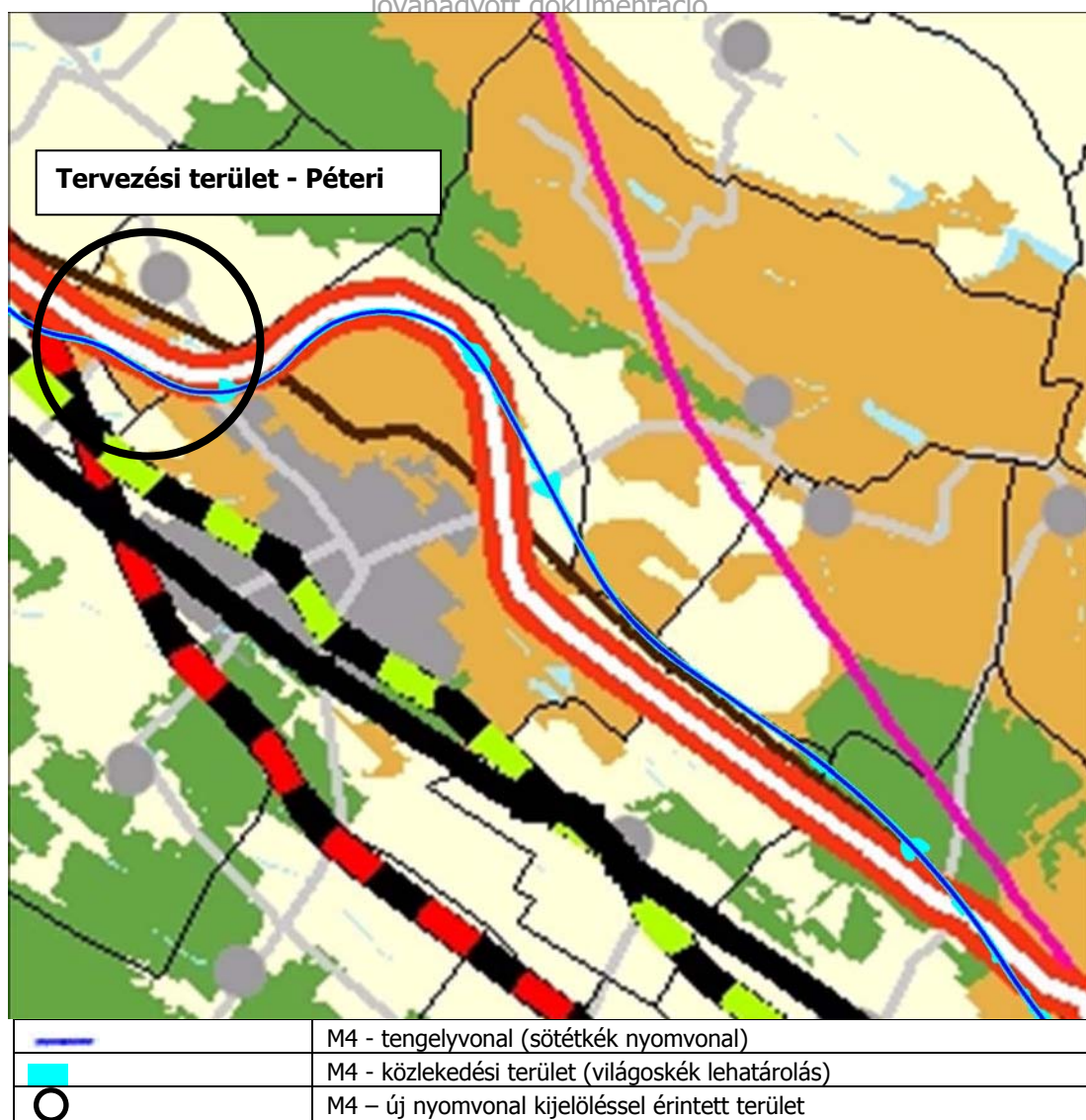


2. számú melléklet
Az Ország Szerkezeti Terve

A törvény 2. számú rajzi melléklete, az Ország Szerkezeti Terve szerint Péteri község települési térségét

- erdőgazdálkodási térség,
- mezőgazdasági térség
- vegyes területfelhasználású térség
- vízgazdálkodási térség

veszi körül.



A vizsgált nyomvonal és kapcsolódó területek az OTrT szerkezeti terven ahol a meglévő M4 nyomvonal, vagy annak közelében futnak, ott építmények által igénybe vett térségben*, ahol új nyomvonal került kijelölésre, ott jellemzően vegyes területfelhasználású térségben és mezőgazdasági térségben, kisebb részt erdőgazdálkodási térségben vannak.

** Magyarázó megjegyzés: Az OTrT fogalom meghatározásai alapján "építmények által igénybe vett térség: az országos, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben megállapított területfelhasználási kategória, amelybe a műszaki infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények tartoznak".*

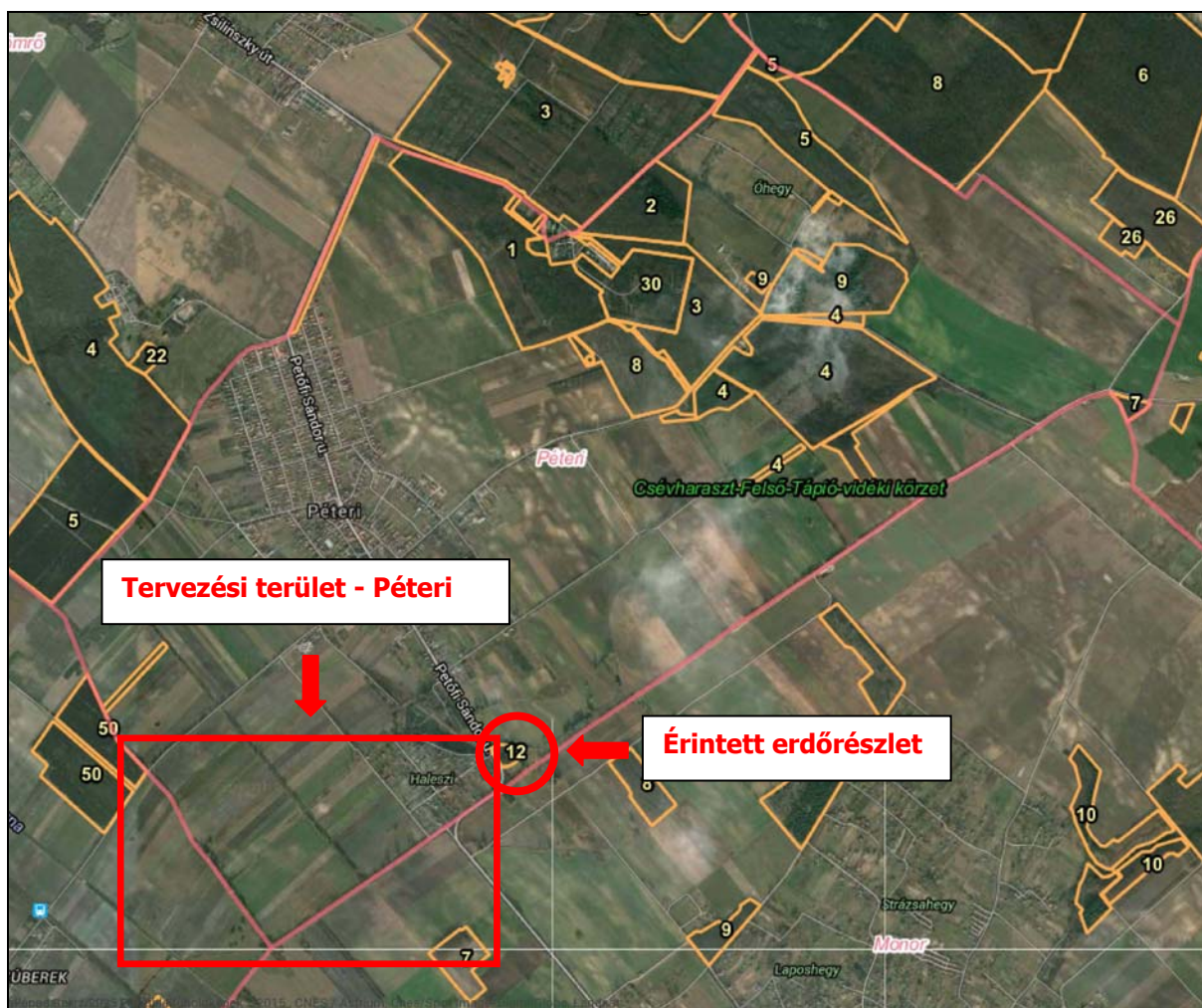
Péteri községben módosított nyomvonal kerül kijelölésre. Az érintett terület az OTrT Szerkezeti terve szerint vegyes területfelhasználású térségben található.

A területfelhasználásra vonatkozó általános szabályok

7. § (1) Az Országos Erdőállomány Adattár szerint erdőterületnek minősülő területet a településrendezési eszközökben legalább 95%-ban erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolni.

Péteri Településszerkezeti Tervében tervezett módosítás, az M4 gyorsforgalmi út tervezett nyomvonala nem érint az Országos Erdőállomány Adattár szerint nyilvántartott erdőterületeket.

A tervezett beruházással összefüggésben, a 3111. jelű út szabályozásának módosításával kapcsolatban tervezett változás érinti Péteri község területén a 12/A szám alatt nyilvántartott erdőrészletet. Az érintett terület Péteri Község hatályos Településszerkezeti Tervében erdőterületként szerepel, megfelelően ezzel a vonatkozó előírásoknak. A meglévő erdőterület területfelhasználás a szóban forgó területen továbbra is megmarad. Az erdőterületből közúti közlekedési területté történő módosítás, a szabályozással érintett terület igénybevétele a település erdőterületeihez képest elhanyagolható nagyságú, cca 676 m², 0,07 ha.



8. § (1) *Borvidéki település szőlő termőhelyi katasztere I-II. osztályú területeihez tartozó földrészlet - a különleges mezőgazdasági üzemi terület kivételével - beépítésre szánt területté nem minősíthető.*

Az OTvT 8. § (1) és (2) bekezdésének teljesítéséhez: A Nemzeti Élelmiszerlánc-biztonsági Hivatalról szóló 22/2012. (II. 29.) Korm. rendelet 13. § (2) és a bortörvény alapján a szőlő termőhelyi katasztert vezető szervként, illetve a termőföld védelméről szóló törvény alapján a gyümölcs termőhelyi katasztert vezető szervként a Kormány a NÉBIH-et jelölte ki. A szőlőkataszterről információval rendelkezik a FÖMI és hegyközségnél a hegybíró.

Péteri település a borvidéki települések és a kataszteri területek lehatárolása szerint rendelkezésre álló FÖMI adatszolgáltatás alapján (<http://www.fomi.hu/portal/index.php/projektjeink/vingis/vingis-oem-ofj-terkepek>) nem tartozik a borvidéki települések közé, területén szőlő termőhelyi kataszter I-II. osztályú terület nem került lehatárolásra.



(2) Az Országos Gyümölcs Termőhely Kataszter I. és II. osztályú területeihez tartozó földrészlet - a különleges mezőgazdasági üzemi terület kivételével - beépítésre szánt területté nem minősíthető.

A gyümölcs kataszter (OGyTK) adatbázisa az Állami Gyümölcs- és Dísznövénytermesztési Kutató Fejlesztő Közhasznú Nonprofit Kft. (Budapest) kezelésében van az egész országra vonatkozóan. Péteri településen adatszolgáltatás hiányában nincs érdemi információ gyümölcs kataszter nyilvántartásáról.

Az országos műszaki infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények elhelyezésére vonatkozó szabályok

9. § (1) Az országos jelentőségű közlekedési infrastruktúra-hálózatok térbeli rendjét és az országos jelentőségű építmények elhelyezkedését a 2. számú melléklet, a térbeli rend szempontjából meghatározó települések felsorolását pedig az 1/1-7. számú mellékletek tartalmazzák.

(6) A településrendezési eszközök készítése során

a) az országos és térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatok és az egyedi építmények helyét a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervekben meghatározott térbeli rend figyelembevételével kell meghatározni,

b) az országos és térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatoknak a település közigazgatási területére vetített hossza legfeljebb $\pm 5\%$ -kal térhet el a kiemelt térségi és

megyei területrendezési tervek szerkezeti tervében megállapított nyomvonalváltozattól, kivéve, ha a területi (környezeti, társadalmi és gazdasági) hatásvizsgálat alapján lefolytatott területrendezési hatósági eljárás szerint nagyobb eltérés indokolt.

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

Az országos jelentőségű műszaki infrastruktúrahálózati elemre vonatkozó kivételes eltérés és pontosítás értékelése a PMTrT és az OTrT vonatkozó előírásainak való megfelelés szempontjából.

Az OTrT Szerkezeti tervében lévő M4 nyomvonal megegyezik a PMTrT Szerkezeti tervében lévő nyomvonallal. A PMTrT módosítása 2012-ben került elfogadásra. Az OTrT módosítása 2013-ban történt és előírásai közt szerepel, hogy a törvény rendelkezéseivel a megyei területrendezési tervek 2017. december 31-ig összhangba kell hozni. Az OTrT újabb módosítása előkészítés alatt áll, de az megállapítható, hogy az M4 nyomvonal vonatkozásában a hatályos OTrT, valamint a PMTrT között az összhang jelenleg megvan.

A NIF Zrt. megbízásából készülő M4 gyorsforgalmi út M0 – Cegléd közötti szakasz tervezett nyomvonala több helyen jelentősen eltér a PMTrT és ezáltal az OTrT-ben szereplő nyomvonaltól.

Az M4 gyorsforgalmi út M0 – Cegléd közötti szakasza a területrendezési tervekben 8 településen halad át (Üllő - Péteri - Monor - Monorierdő - Pilis - Albertirsa - Ceglédbercel - Cegléd), míg a NIF fejlesztésű szakasz tengelyvonala már 9 településen megy át, Gomba településsel kiegészülve. A gyorsforgalmi út által közvetlenül igénybe vett "közlekedési terület" (az OTrT-ben építmények által igénybe vett térség) pedig további két település területét is érinti, ezek Gyömrő és Bénye.

Az M4 gyorsforgalmi út, mint országos jelentőségű műszaki infrastruktúrahálózati elemre vonatkozó PMTrT Szerkezeti tervekben történő kivételes eltérés és pontosítás során lehetővé válik az M4 M0–Cegléd közötti szakaszának településszerkezeti és szabályozási tervekbe történő beillesztése során szükséges területrendezési terveknek való megfelelés igazolás.

1/1. melléklet a 2003. évi XXVI. törvényhez

Az országos közúthálózat gyorsforgalmi és főúti elemei, valamint a fővárosi térszerkezetet meghatározó főutak

1. Gyorsforgalmi utak

18. M4: Üllő (M0) - Szolnok - Püspökladány - Berettyóújfalu - Nagykereki - (Románia)

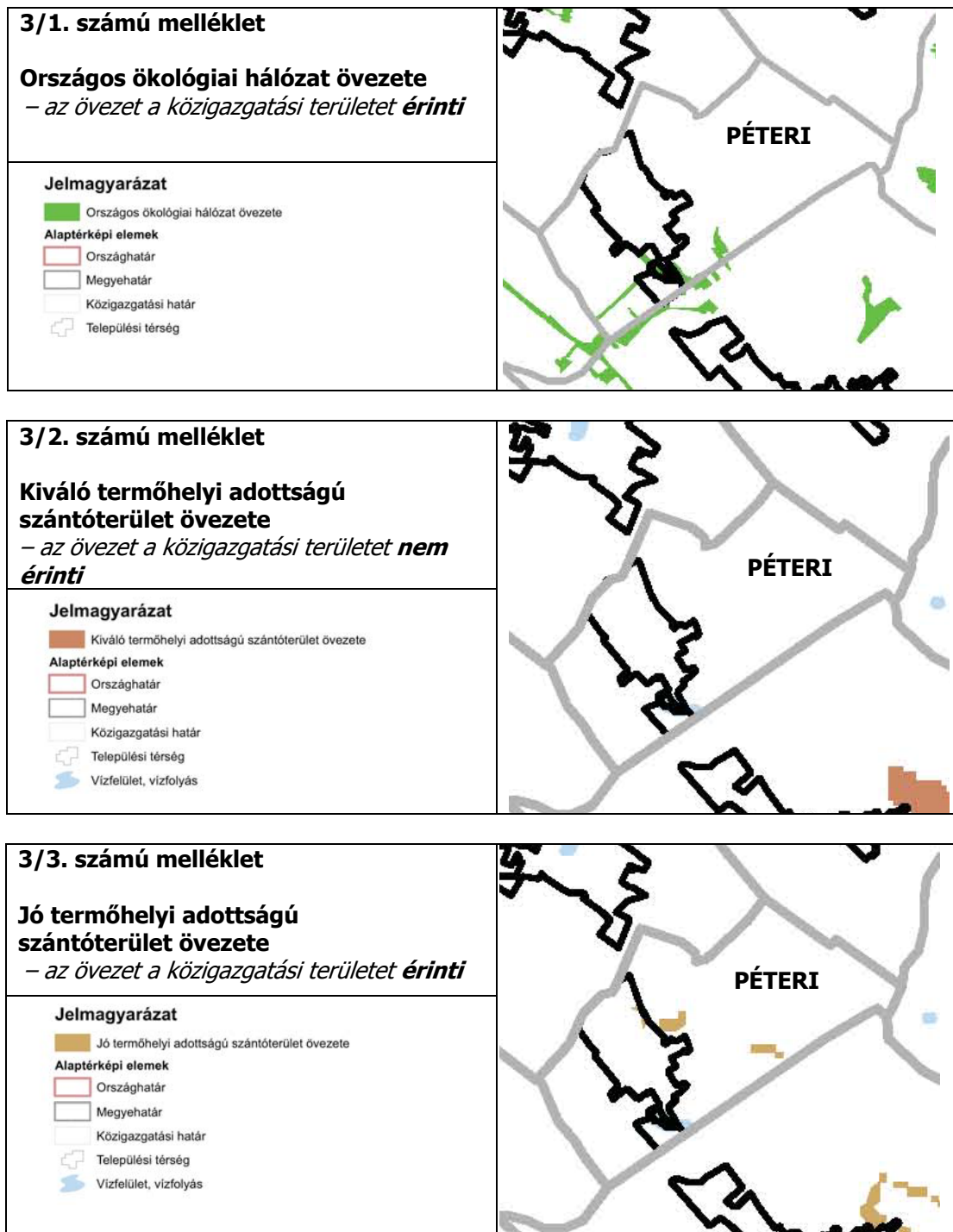
V. Fejezet TÉRSÉGI ÖVEZETI SZABÁLYOK Térségi övezetek

12. § (1) Országos övezetek:

- a) országos ökológiai hálózat,
- b) kiváló termőhelyi adottságú szántóterület,
- c) jó termőhelyi adottságú szántóterület,

- d) kiváló termőhelyi adottságú erdőterület,
- e) tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület,
- f) világörökségi és világörökségi várományos terület,
- g) országos vízminőség-védelmi terület,
- h) nagyvízi meder és a Vásárhelyi-terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló vízkár-elhárítási célú szükségtározók területe,
- i) kiemelt fontosságú honvédelmi terület.

Péteri község OTrT térségi övezetekkel való érintettsége:



3/4. számú melléklet

Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete
– az övezet a közigazgatási területet **nem érinti**

Jelmagyarázat

- Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete
- Alaptérképi elemek**
- Országhatár
- Megyehatár
- Közigazgatási határ
- Települési térség

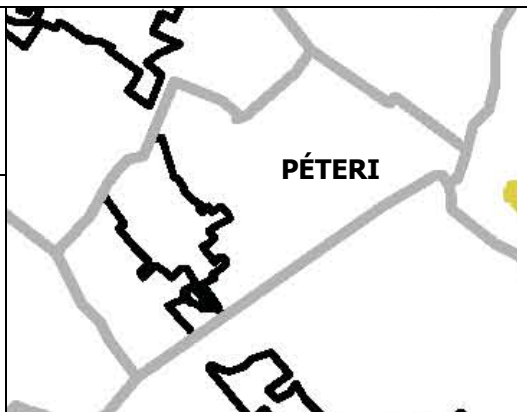


3/5. számú melléklet

Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete
– az övezet a közigazgatási területet **nem érinti**

Jelmagyarázat

- Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete
- Alaptérképi elemek**
- Országhatár
- Megyehatár
- Közigazgatási határ
- Települési térség

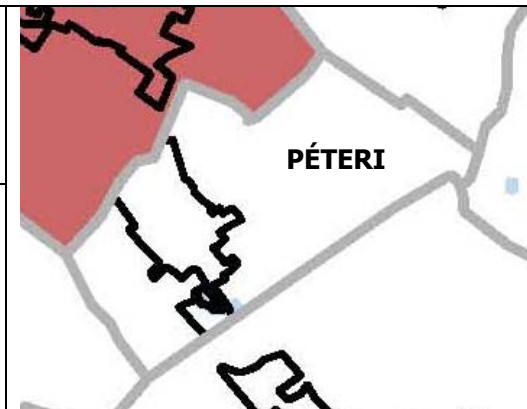


3/6. számú melléklet

Világörökségi és világörökségi várományos terület övezete
– a közigazgatási területet **nem érinti**

Jelmagyarázat

- Világörökségi és világörökségi várományos terület övezete
- Alaptérképi elemek**
- Országhatár
- Megyehatár
- Közigazgatási határ
- Települési térség



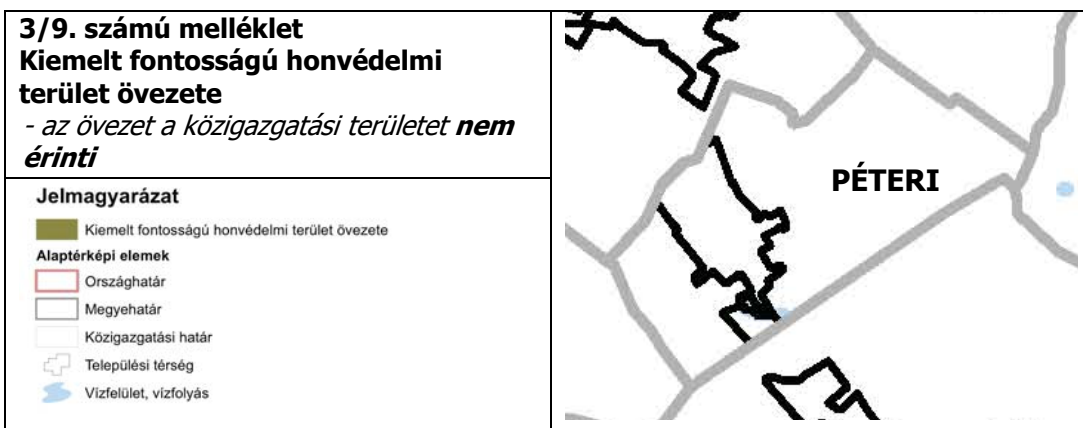
3/7. számú melléklet

Országos vízminőség-védelmi terület övezete
– az övezet a közigazgatási területet **érinti**

Jelmagyarázat

- Országos vízminőség-védelmi terület övezete
- Alaptérképi elemek**
- Országhatár
- Megyehatár
- Közigazgatási határ
- Települési térség





A vizsgált nyomvonal és a kapcsolódó területek OTTrT térségi övezetekkel való érintettsége:



A vizsgált nyomvonal és kapcsolódó területek az Országos ökológiai hálózat övezetét Péteri településen érintik.

A vizsgált közlekedési területek az érintett településen kisebb ökofolyosó területeket keresztenek, amelyek a Gyáli (1.) - csatorna közelében húzódó ökofolyosók.

Országos ökológiai hálózat övezete

13. § (1) Az országos ökológiai hálózat övezetben csak olyan kiemelt térségi és megyei területfelhasználási kategória, illetve olyan övezet jelölhető ki, amely az ökológiai hálózat természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem veszélyezteti.

Péteri területén az övezetben Pest Megye Területrendezési Terv Szerkezeti Terve vegyes és mezőgazdasági területfelhasználási térséget jelölt.

(2) Az övezetben bányászati tevékenységet folytatni a bányászati szempontból kivett helyekre vonatkozó előírások alkalmazásával lehet.

Az övezetben jelenleg sem folyik bányászati tevékenység és nem is tervezett.

(3) Az országos ökológiai hálózat övezetét a kiemelt térségi és a megyei területrendezési tervekben magterület, ökológiai folyosó, valamint puffertérület övezetbe kell sorolni.

Péteri településen az országos ökológiai hálózat övezetét Pest Megye Területrendezési Terve ökológiai folyosó övezetbe sorolta.

3/3. számú melléklet – Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete

– az övezet a közigazgatási területet érinti

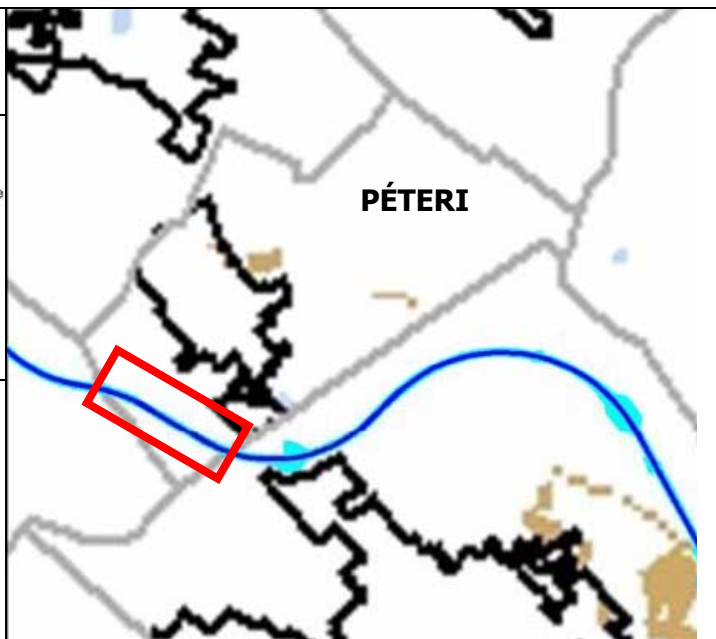
Jelmagyarázat

Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete

Alaptérképi elemek

- Országhatár
- Megyehatár
- Közigazgatási határ
- Települési térség
- Vízfelület, vízfolyás

- M4 - tengelyvonal (sötétkék nyomvonal)
- M4 - közlekedési terület
- Tervezési terület határa



A vizsgált nyomvonal és kapcsolódó területek a Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezetét Péteri településen nem érintik.

3/7. számú melléklet - Országos vízminőség-védelmi terület övezete

– az övezet a
közigazgatási területet
érinti

Jelmagyarázat

Országos vízminőség-védelmi terület övezete

Alaptérképi elemek

Országhatár

Megyehatár

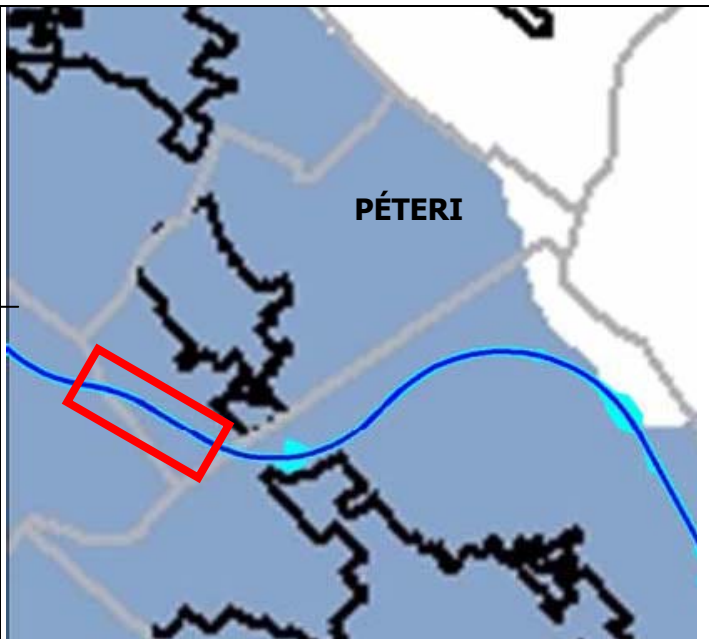
Közigazgatási határ

Települési térség

M4 - tengelyvonal
(sötétkék nyomvonal)

M4 - közlekedési terület

Tervezési terület határa



A vizsgált nyomvonal és kapcsolódó területek az országos vízminőség-védelmi terület övezetét Péteri településen érinti.

Az övezetre vonatkozó OTrT előírások:

2. § E törvény alkalmazásában:

25. *országos vízminőség-védelmi terület:* országos területrendezési tervben megállapított, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben alkalmazott övezet, amelybe a felszíni és felszín alatti vizek, az emberi fogyasztásra, használatra szánt vizek és a vízkivételi művek, továbbá a halak életfeltételeinek biztosítása érdekében kijelölt vizek megóvását szolgáló védelem alatt álló területek tartoznak.

Országos vízminőség-védelmi terület övezete

15. § (1) Az országos vízminőség-védelmi terület övezetében keletkezett szennyvíz övezetből történő kivezetéséről és az övezeten kívül keletkezett szennyvizek övezetbe történő bevezetéséről a kiemelt térség és a megye területrendezési tervében rendelkezni kell.

(2) Az övezetbe tartozó települések településrendezési eszközeinek készítése során ki kell jelölni a vízvédellel érintett területeket, és a helyi építési szabályzatban az építési övezetre vagy övezetre vonatkozó szabályokat kell megállapítani.

(3) Az övezetben bányászati tevékenységet a bányászati szempontból kivett helyekre vonatkozó szabályok szerint lehet folytatni.

Péteri településen az Országos vízminőség-védelmi terület övezet területén nem folyik bányászati tevékenység és nem is tervezett.

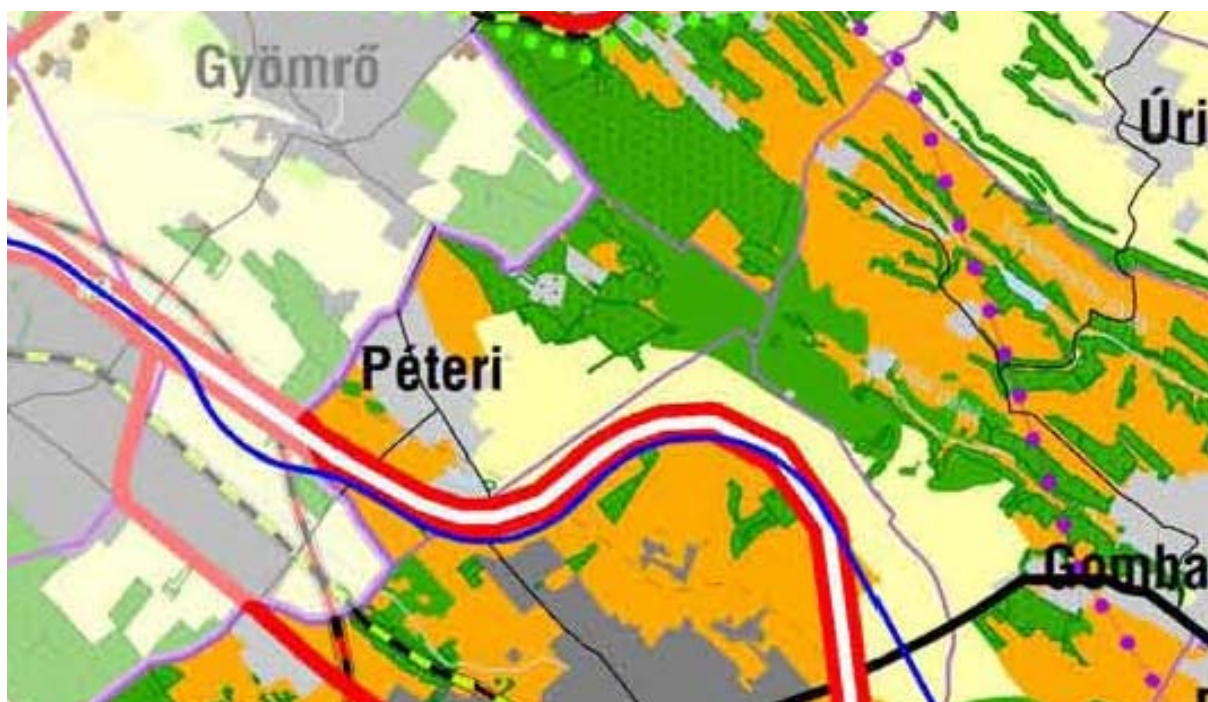
Az övezeti előírások elsősorban a szennyvízkezelés megoldására, valamint a vízvédellel érintett területek kijelölésére és védelmére vonatkozó rendelkezések készítésére vonatkoznak. Az M4 nyomvonal módosítása megfelel ezen jogszabályi előírásoknak.

OTrT Országos övezetek		Péteri község területének érintettsége	A vizsgált nyomvonal és kapcsolódó területek érintettsége
3/1	Országos ökológiai hálózat övezete	+	+
3/2	Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete	-	-
3/3	Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete	+	-
3/4	Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete	-	-
3/5	Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület	-	-
3/6	Világörökségi és világörökségi várományos terület	-	-
3/7	Országos vízminőség-védelmi terület övezete	+	+
3/8	Nagyvízi meder és a Vásárhelyi-terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló vízkár-elhárítási célú szükségtározók területének övezete	-	-
3/9	Kiemelt fontosságú honvédelmi terület övezete	-	-

3.5. Pest Megye Területrendezési Terve (PMTrT)

A megyei területrendezési terv célja a megye és a szomszédos térségek kiegyensúlyozott területi fejlődésének elősegítése oly módon, hogy a különböző térszerkezeti elemek hosszú távú fejlesztése feleljen meg úgy a helyi gazdasági, ökológiai, társadalmi elvárásoknak, mint annak a követelménynek, hogy azok illeszkedjenek a tágabb környezet (országos, európai) elhatározásaihoz és a kisebb térségek és települések távlati elképzeléseihez egyaránt.

Részlet a PMTrT Térségi Szerkezeti Tervéből Péteri településre vonatkozóan



Pest Megye Területrendezési Terve Térségi szerkezeti tervről szóló 5/2012. (V.10.) önkormányzati rendelet (PMTrT) 2. sz. melléklet jelmagyarázata

JELMAGYARAZAT			
	városias települési térség		térségi kerékpárút-hálózat eleme
	hagyományosan vidéki települési térség		egyéb nyilvános és nem nyilvános polgári célú repülőtér
	vegyes területfelhasználású térség		vasúti törzshálózaton lévő határátlépési pont
	építmények által igénybe vett térség		térségi határátlépési pont
	erdőgazdálkodási térség		személyforgalmi kikötő
	mezőgazdasági térség		kompartimóhely
	vízgazdálkodási térség		nemzetközi és hazai szénhidrogén szállítózvezeték
	gyorsforgalmi út		térségi szénhidrogén szállítózvezeték
	főút		750 kV-os átviteli hálózat távvezeték eleme
	térségi jelentőségű mellékút		400 kV-os átviteli hálózat távvezeték eleme
	nagysűrűségű vasútvonal		220 kV-os átviteli hálózat távvezeték eleme
	a transzeurópai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő országos törzshálózati vasútvonal		átvitelt befolyásoló 120 kV-os elosztó hálózat
	egyéb országos törzshálózati vasútvonal		térségi ellátást biztosító 120 kV-os elosztó hálózat
	vasúti mellékvonal		elsőrendű árvízvédelmi fővonal
	gyorsforgalmi úton, főúton és vasúti törzshálózaton tervezett nagy híd		1 millió m ³ -t meghaladó és 10 millió m ³ -nál kisebb tározási lehetőség
	országos kerékpárút-törzshálózat eleme		10 millió m ³ -t meghaladó tárfogattal tervezhető tározási lehetőség
			térségi hulladékkezelőhely
		Egyéb alaptérképi jelölések:	
			országhatár
			megyehatár
			Budapesti Agglomeráció határa
			települési közigazgatási határ
			egyéb beosztott út
			vízfelület, vízfolyás

4. § A megye Térségi Szerkezeti tervét M=1:100 000 méretarányban a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

5. § A Térségi Szerkezeti Terv szerint meghatározott megyei területfelhasználási kategóriák

- a) erdőgazdálkodási térség
- b) mezőgazdasági térség
- c) vegyes területfelhasználási térség
- d) városias települési térség
- e) hagyományosan vidéki települési térség
- f) vízgazdálkodási térség
- g) építmények által igénybe vett térség

Péteri közigazgatási területe a megyei Térségi Szerkezeti Terv szerint:

- erdőgazdálkodási térség
- mezőgazdasági térség
- hagyományosan vidéki települési térség
- vegyes területfelhasználási térség
- vízgazdálkodási térség

Az M4 gyorsforgalmi út M0 – Cegléd közötti szakaszra, országos jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózat pontosításra és eltérésre vonatkozó térségi területfelhasználási engedély alapján Péteri közigazgatási területe:

- erdőgazdálkodási térség
- mezőgazdasági térség
- hagyományosan vidéki települési térség
- vegyes területfelhasználási térség
- vízgazdálkodási térség
- építmények által igénybe vett térség

térségi területfelhasználásra osztható.

Az OTrT 6. § alapján:

(2) A kiemelt térségi és megyei területfelhasználási kategóriákon belül a települési területfelhasználási egységek kijelölése során a következő szabályokat kell alkalmazni:

- a) az erdőgazdálkodási térséget legalább 85%-ban erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolni;
- b) a mezőgazdasági térséget legalább 85%-ban mezőgazdasági terület, beépítésre szánt különleges honvédelmi terület, beépítésre nem szánt különleges honvédelmi terület vagy természetközeli terület területfelhasználási egységbe kell sorolni, a térségben nagyvárosias lakóterület és vegyes terület területfelhasználási egység nem jelölhető ki;
- c) a vegyes területfelhasználási térséget legalább 85%-ban mezőgazdasági terület, erdőterület vagy természetközeli terület területfelhasználási egységbe kell sorolni, a fennmaradó részen nagyvárosias lakóterület kivételével bármely települési területfelhasználási egység jelölhető;
- d) a települési térség bármely települési területfelhasználási egységbe sorolható;
- e) a vízgazdálkodási térséget legalább 85 %-ban vízgazdálkodási terület vagy természetközeli területfelhasználási egységbe kell sorolni;
- f) az építmények által igénybe vett térséget az adott építmény jellege szerinti települési területfelhasználási egységbe kell sorolni.

Az M4 gyorsforgalmi út településrendezési tervekbe történő beillesztése érdekében történő módosítás az érintett területet teljes egészében közlekedési terület területfelhasználásba sorolja, ami a tervek szerint az építmények által igénybe vett térségre esik, a területfelhasználás megfelel az előírásoknak.

(3) Az országos területfelhasználási kategóriákra vonatkozó szabályoknak a kiemelt térség vagy a megye területére vetítve, a kiemelt térségi és megyei területfelhasználási szabályoknak a település közigazgatási területére vetítve kell teljesülniük.

6. § (1) Az országos és térségi jelentőségű közlekedési infrastruktúra-hálózatok térbeli rendjét és az országos és térségi jelentőségű építmények elhelyezkedését a 2. melléklet, a térbeli rend szempontjából meghatározó települések felsorolását pedig az 1.2. – 1.10. mellékletek tartalmazzák.

Pest megyei műszaki infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények rendszere **(1.2. – 1.15. mellékletek)**

1.2. A közúthálózat fő elemei

Gyorsforgalmi utak

- **M4:** Vecsés térsége és Ecser (M0) – Szolnok – Püspökladány - Nagykereki térsége - (Románia) (a Szolnok és Nagykereki térsége közötti szakasz a TEN-T hálózat része)

Péteri községet az M4 OTrT-ben meglévő nyomvonala eddig is érintette, a tervezett módosítás eredményeként azonban az M4 megváltozott nyomvonala szerepel a továbbiakban a módosításra kerülő településrendezési eszközökben.

- érintett területrendezési terv:	Pest Megye Területrendezési Terve (PMTrT)
- település:	Péteri
- M4 gyorsforgalmi út meglévő hossz:	2071 m (~2,071 km)
- M4 meglévő belépési pont:	honnan-hova: Üllő > Péteri EOV (Y;X): (676030; 226557)
- M4 meglévő kilépési pont:	honnan-hova: Péteri > Monor EOV (Y;X): (677853;225601)
- M4 gyorsforgalmi út tervezett hossz:	1546 m (~1,546 km)
- M4 módosítandó (új) belépési pont:	honnan-hova: Üllő > Péteri EOV (Y;X): (676222;226123)
- M4 módosítandó (új) kilépési pont:	honnan-hova: Péteri > Monor EOV (Y;X): (677590;225417)

PONTOSÍTÁS ÉS ELTÉRÉS

(Az országos jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózat módosítással érintett teljes nyomvonalán a megengedettnél nagyobb eltérésű települési szakaszokon pontosítás, a módosított nyomvonal "folytonossága" miatt pedig a teljes hosszon pontosítás.)

8. § (1) Az egyes települések Térségi Szerkezeti terv szerinti meghatározott megyei területfelhasználási kategóriái szerinti területi mérlegét a rendelet 1.15 melléklete tartalmazza.

1.15. melléklet Területi mérleg

	Település	Térségi területfelhasználási kategória	hektár	%
316.	Péteri	Hagyományosan vidéki települési térség	237,17	19,95
317.	Péteri	Vegyes területfelhasználású térség	318,62	26,80
318.	Péteri	Erdőgazdálkodási térség	365,04	30,71
319.	Péteri	Mezőgazdasági térség	263,53	22,17
320.	Péteri	Vízgazdálkodási térség	4,48	0,38
321.	Péteri	Számított területe összesen	1188,84	100

A tervezett nyomvonal „közlekedési területe” által igénybevett térségi területfelhasználások területi adatai:

település	közlekedési célra igénybevett térségi területfelhasználások területi adatai			
	térségi területfelhasználás	(m ²)	(m ²)	(ha)
Péteri	vegyes területfelhasználású térség	-77.075		-7,71
	erdőgazdálkodási térség	-868		-0,09
	<i>építmények által igénybevett térségként számolva</i>		+77.943	+7,80

Az M4 gyorsforgalmi út M0 – Cegléd közötti szakaszra, országos jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózat pontosításra és eltérésre vonatkozó térségi területfelhasználási engedély alapján Péteri területi mérlege:

	Település	Térségi területfelhasználási kategória	Változás (ha)	Terület (ha)	%
316.	Péteri	Hagyományosan vidéki települési térség		237,17	19,95
317.	Péteri	Vegyes területfelhasználású térség	-7,71	310,91	26,15
318.	Péteri	Erdőgazdálkodási térség	-0,09	364,95	30,70
319.	Péteri	Mezőgazdasági térség		263,53	22,17
320.	Péteri	Vízgazdálkodási térség		4,48	0,38
	Péteri	Építmények által igénybevett térség	+7,80	7,80	0,65
321.	Péteri	Számított területe összesen		1188,84	100

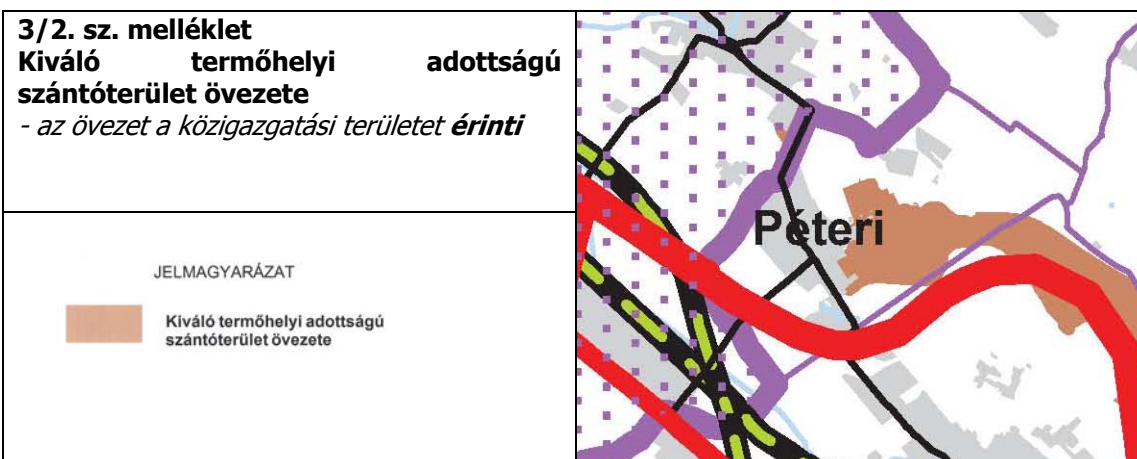
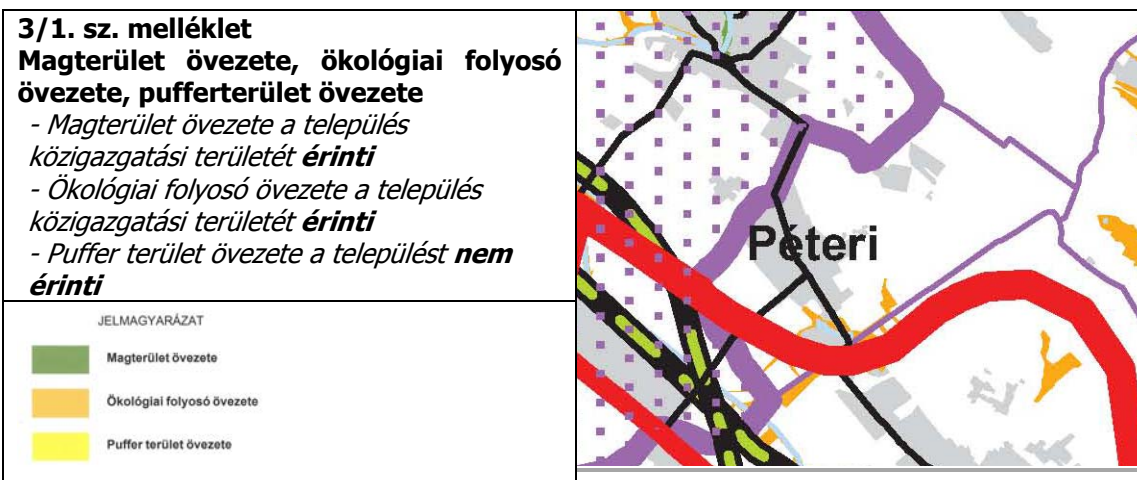
(2) Az egyes települések 3.1.-3.15. mellékletek szerinti övezetekkel való érintettségét a rendelet 1.16. melléklete tartalmazza.

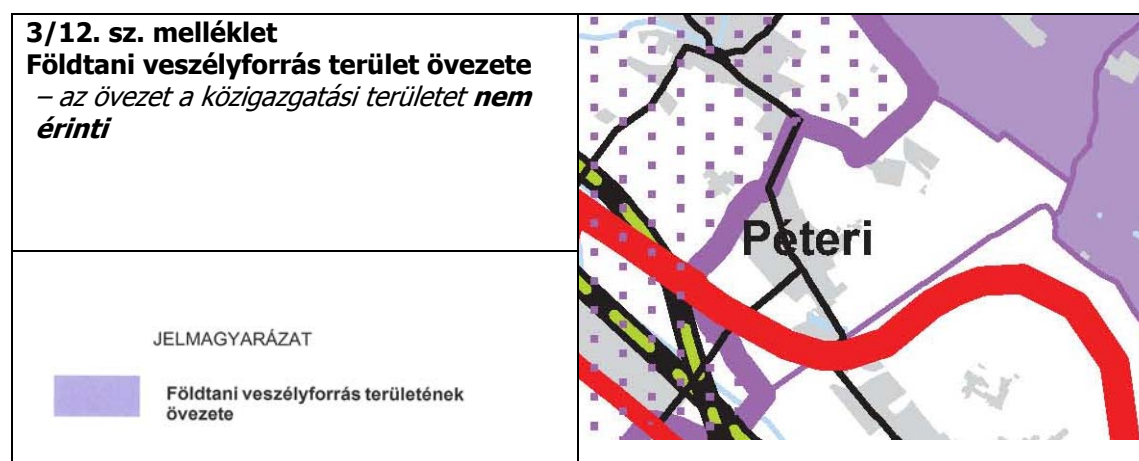
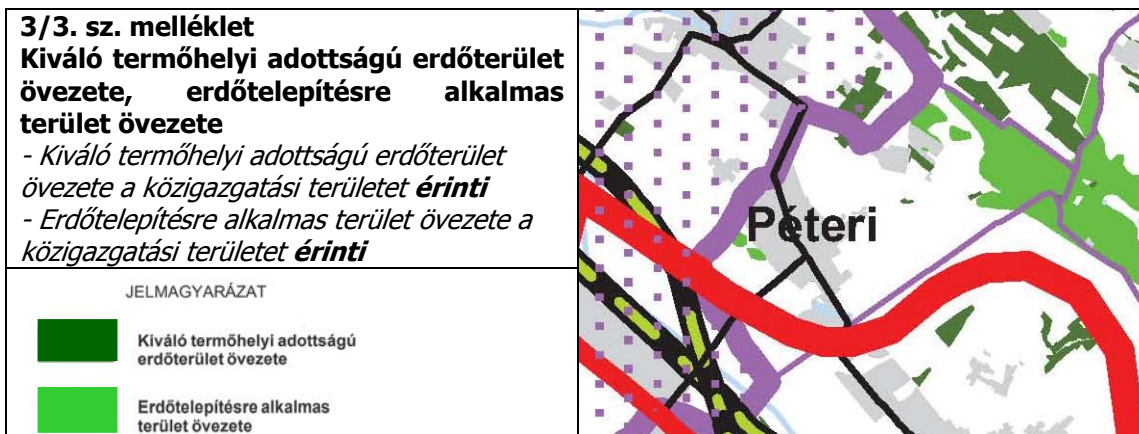
1.16. melléklet Pest megye településeinek térségi övezetek általi érintettsége

63.		
Péteri	település	
'	3.1. sz. melléklet	Magterület övezete
x	3.1. sz. melléklet	Ökológiai folyosó övezete
'	3.1. sz. melléklet	Puffer terület övezete
x	3.2. sz. melléklet	Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete
x	3.3. sz. melléklet	Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete
x	3.3. sz. melléklet	Erdőtelepítésre alkalmas terület övezete
'	3.4. sz. melléklet*	Térségi komplex tájrehabilitációt igénylő terület övezete
'	3.5. sz. melléklet *	Országos jelentőségű tájképvédelmi terület övezete
'	3.5. sz. melléklet *	Térségi jelentőségű tájképvédelmi terület övezete
'	3.6. sz. melléklet *	Világörökség és világörökség-várományos terület övezete
'	3.7. sz. melléklet *	Történeti települési terület övezete
x	3.8. sz. melléklet *	Kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi terület övezete
x	3.9. sz. melléklet *	Felszíni vizek vízminőség-védelmi vízgyűjtő területének övezete
'	3.10. sz. melléklet	Ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület
'	3.11. sz. melléklet	Nagyvízi meder övezete
'	3.11. sz. melléklet	Rendszeresen belvízjárta terület övezete
'	3.12. sz. melléklet	Földtani veszélyforrás területének övezete
'	3.13. sz. melléklet *	Vízterhelésnek kitett terület övezete
x	3.14. sz. melléklet *	Szélterhelésnek kitett terület övezete
'	3.15. sz. melléklet	Kiemelt fontosságú meglévő honvédelmi terület övezete
'	3.15. sz. melléklet	Honvédelmi terület övezete

* Az övezetet az OTrT megszüntette

PMTrT		Péteri község közigazgatási területének érintettsége	A vizsgált nyomvonal és kapcsolódó területek érintettsége
3.1	Magterület övezete	-	-
3.1	Ökológiai folyosó övezete	+	+
3.1	Puffer terület övezete	-	-
3.2	Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete	+	-
3.3	Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete	+	-
3.3	Erdőtelepítésre alkalmas terület övezete	+	-
3.10	Ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület övezete	-	-
3.11	Rendszeresen belvízjárta terület övezete	-	-
3.12	Földtani veszélyforrás területének övezete	-	-
3.15	Kiemelt fontosságú meglévő honvédelmi terület övezete	-	-
3.15	Honvédelmi terület övezete	-	-





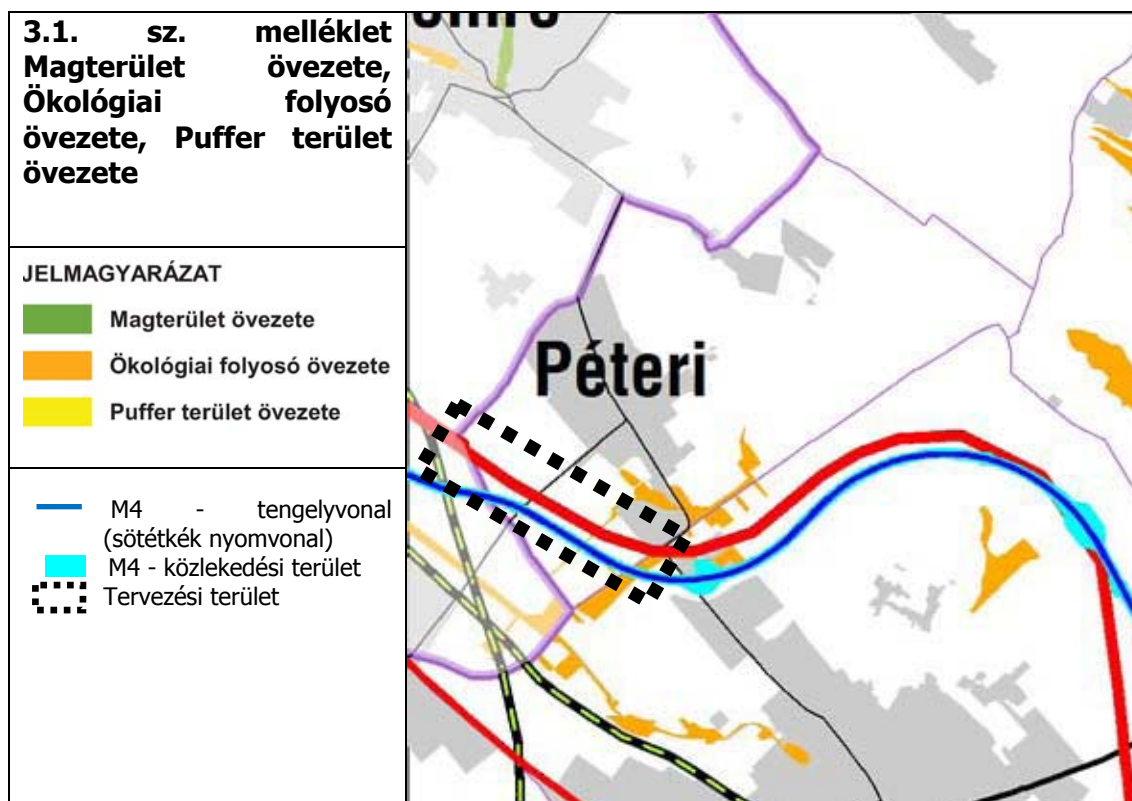


A vizsgált nyomvonal és a kapcsolódó területek PMTrT térségi övezetekkel való érintettsége:

3.1. sz. melléklet

Magterület övezete, Ökológiai folyosó övezete, Puffer terület övezete

- *Magterület övezete nem érinti a közigazgatási területet, így a vizsgált területet sem érinti*
- *Ökológiai folyosó övezete érinti a települést és érinti a vizsgált területet is*
- *Puffer terület övezete nem érinti a település közigazgatási területét és így a vizsgált területet sem érinti*



A vizsgált nyomvonal és kapcsolódó területek Péteri településen a magterület övezetét és a puffer terület övezetét nem érintik, az ökológiai folyosó övezetét azonban érintik.

A vizsgált közlekedési területek az érintett településen kisebb ökofolyosó területeket kereszteznek, amelyek a Gyáli (1.) - csatorna közelében húzódó ökofolyosók.

Ökológiai folyosó övezete

Az övezetre vonatkozó OTrT előírások:

2. § E törvény alkalmazásában:

26. *ökológiai folyosó*: kiemelt térségi és megyei területrendezési tervekben megállapított övezet, amelybe olyan területek – többnyire lineáris kiterjedésű, folytonos vagy megszakított élőhelyek, élőhelysávok, élőhelymozaikok, élőhelytöredékek, élőhelyláncolatok – tartoznak, amelyek döntő részben természetes eredetűek, és amelyek alkalmasak az ökológiai hálózathoz tartozó egyéb élőhelyek (magterületek, puffterületek) közötti biológiai kapcsolatok biztosítására,

18. § (1) Az ökológiai folyosó övezetében új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki, kivéve, ha

a) a települési területet az ökológiai folyosó vagy a magterület és az ökológiai folyosó körüljárja, és

b) a kijelölést más jogszabály nem tiltja.

(2) Az (1) bekezdésben szereplő kivételek együttes fennállása esetén, a beépítésre szánt terület területrendezési hatósági eljárás alapján jelölhető ki. Az eljárás során vizsgálni kell, hogy biztosított-e az ökológiai folyosó természetes és természetközeli élőhelyeinek fennmaradása, valamint az ökológiai kapcsolatok zavartalan működése.

Az övezet által érintett területen nem tervezett új beépítésre szánt terület kijelölése.

(3) Az övezetben közművezetékeket és járulékos közműépítményeket tájba illesztett módon, a természetvédelmi célok megvalósulását nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával - beleértve a felszín alatti vonalvezetést is - kell elhelyezni.

Az ökológiai hálózat övezeteire alkalmazni kell az OTrT vonatkozó előírásai mellett, a természet védelméről szóló törvény előírásait, melyeket figyelembe kell venni a településrendezési tervek készítése és a területek hasznosítása során.

(4) Az övezetben a közlekedési infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala az ökológiai folyosó és az érintkező magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával helyezhető el.

Péteri településrendezési tervében a természetvédelmi szempontból védett területek lehatárolása a Duna-IPoly Nemzeti Park Igazgatóság adatszolgáltatása szerint megtörtént, feltüntetésre került az ökológiai hálózat és a helyi természetvédelem alatt álló területek lehatárolása.

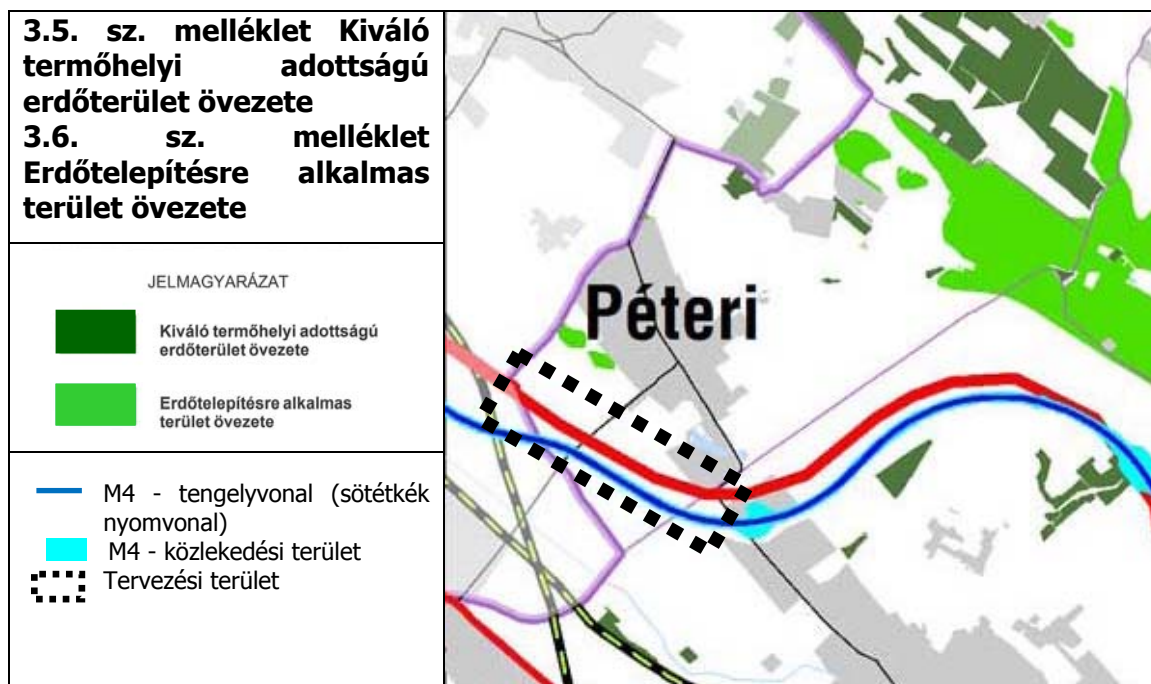
(5) Az övezetben új külszíni művelésű bányatelek nem létesíthető, meglévő külszíni művelésű bányatelek nem bővíthető.

Az övezetben jelenleg sem folyik bányászati tevékenység és nem is tervezett.

3/3. sz. melléklet

Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete, erdőtelepítésre alkalmas terület övezete

- Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete a közigazgatási területet érinti, de nem érinti a vizsgált területet
- Erdőtelepítésre alkalmas terület övezete a közigazgatási területet érinti, de nem érinti a vizsgált területet



Erdőtelepítésre alkalmas terület övezete

A 2014. január 1-én hatályba lépett OTrT módosítás alapján az "erdőtelepítésre alkalmas terület övezete" helyébe az "erdőtelepítésre javasolt terület övezete" lép, amit új erdészeti adatszolgáltatás alapján a PMTrT soron következő módosításakor kell majd kijelölni. A kiemelt térségi és megyei területrendezési tervek, valamint a településrendezési eszközök készítése során a térségi övezet által érintett területeket a meghatározott államigazgatási szervek előzetes adatszolgáltatása figyelembevételével kell lehatárolni.

Erdőtelepítésre javasolt terület övezete

Az övezetre vonatkozó OTrT előírások:

2. § E törvény alkalmazásában:

5. erdőtelepítésre javasolt terület: kiemelt térségi és megyei területrendezési tervekben megállapított övezet, amelybe azok a többnyire gyenge termőképességű mezőgazdasági területek tartoznak, amelyeknél gazdasági, vidékfejlesztési vagy környezetvédelmi szempontok indokolják az erdők létesítését, és azt természetvédelmi vagy termőhelyi okok nem zárják ki

19/A. § A településrendezési eszközökben az erdőtelepítésre javasolt terület övezetét az erdőterület területfelhasználási egység kijelölésénél figyelembe kell venni.

4. KÖZLEKEDÉS

Péteri község a tervezett M4 gyorsforgalmi út II/a szakaszán a 28+856 – 41+350 km sz. között fekszik. Területét hosszabb nyomvonalon, nagyobb mértékben érinti az új út kiépítése és kisebb mértékben átalakítja a jelenlegi közlekedési hálózatát. Térségi kapcsolatait erősíti és könnyebben tud kapcsolódni az országos főhálózatokhoz.

A Kormány 2015-ben kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházások közé sorolta be az M4 út fejlesztését.

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet módosításáról szóló 226/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet 2. melléklete 2015. augusztus 8-i hatálybalépéssel nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházássá nyilvánította az M4 Pest megyei szakaszát az alábbiak szerint:

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

***A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési
infrastruktúra-beruházások listája***

1. Közúti közlekedési projektek

1.18. Az M4 gyorsforgalmi út M0 autópályát és Abony (Kelet) közötti szakaszának fejlesztése, Szolnok bekötésével.”

Nyomvonal kialakításának indokai, általános környezetvédelmi szempontok

A 4 sz. főút az Alföld első számú közlekedési tengelye, az Európai Unióhoz történő csatlakozást követően a gazdasági kapcsolatok megélénkülése az áthaladó tranzitforgalom jelentős növekedését eredményezte. A főút a megnövekedett átmenő forgalmat – amely első sorban Nyugat-Európa, az ország nyugati területei, valamint Románia és Ukrajna között bonyolódik le – már nem tudja biztonságosan és gyorsan levezetni. A 4 sz. főút E60 jelzéssel a nemzetközi úthálózat része.

A nyomvonal a korábbi tervezések során alakult ki. A meglévő főút településeken halad keresztül, a megépült településeket elkerülő szakaszokon pedig nagyrészt 2x1 sávon zajlik a forgalom, ezzel jelentősen lassítva a tranzit forgalmat, melynek a lehető leggyorsabban kellene az országon áthaladnia.

Az adott szakaszon három települési átkelési szakasz található, amelyek a következők: Monor, Monorierdő és Pilis. Monor esetében lakóházak jellemzően csak az út baloldalán találhatóak, Monorierdő és Pilis esetében viszont az út mindkét oldalán lakóházak vannak. Az új M4 tehermentesítésénél az érintett, átkelési szakaszokkal rendelkező településeket, így hatékonyan enyhítené a kialakult környezetvédelmi, forgalom biztonsági, életminőségi problémákat.

A forgalomszámlálási adatok alapján a 4 sz. főúti közlekedési folyosó a relatívan jobban terhelt országos útvonalak közé tartozik.

A gyorsforgalmi utak környezetükre gyakorolt gazdaságélénkítő hatása mindenki által ismert. A hatékonyságot biztosító optimális szerkezetű közlekedési hálózat, korszerű és biztonságos infrastruktúra, jó szolgáltatások) nélkülözhetetlen feltétele a tartós gazdasági növekedésnek. Meghatározó módon befolyásolja a magyar és az EU gazdasági szereplői számára a piacok megközelíthetőségét, új piacok elérését.

A 2011-ben indult Új Széchenyi Terv Nemzeti Programja is tartalmazza az M4 gyorsforgalmi út építésének előkészítését. Magyarországon több európai gazdasági folyosó is áthalad, ezért az Új Széchenyi Terv kiemelten foglalkozik a tranzitszerepből adódó lehetőségekkel, mind az áru-, mind a személyszállítás területén. A közlekedés, a gazdaság és a társadalom szerves kiszolgáló hátterét alkotja. Hasznai közé tartozik általában az elérhetőség biztosítása, a területi egyenlőtlenségek kiegyensúlyozása, a személyek, áruk és szolgáltatások mobilitásának lehetővé tétele, gazdaság- és térségfejlesztő multiplikátor hatása, valamint közvetlenül is hozzájárul a GDP-hez. Ugyanakkor számos – nem, vagy csak részben ellentételezett – költséget is ró a társadalomra, amelyek közösségi szinten jelentkeznek. Alapvető cél a közlekedésből származó hasznok maximalizálása a társadalmi terhek minimalizálása mellett.

A tervezett létesítmény részletes leírása

Az M4 út alapadatai

Tervezési paraméterek

Az ÚT 2-1.201:2004 „Közutak tervezése” című Útügyi Műszaki Előírás alapján a Megbízói döntéseknek, valamint a korábbi tanulmányoknak megfelelően az M4 gyorsforgalmi út tervezési osztálya és tervezési sebessége:

Tervezett út	Tervezési osztály	Környezeti körülmény	Tervezési sebesség
M4 gyorsforgalmi út	K.I.	A	130 km/ó

Keresztmetszeti kialakítás

A gyorsforgalmi út a K.I.A tervezési osztálynak (UME 2004 szerint) megfelelő 2 x 2 forgalmi sávval épül ki 26,60 m koronaszélességgel. A forgalmi sáv 3,75 m, a leállósáv 3.0 m szélességű. Az üzemi sáv (leállósáv) stabilizált leállósáv lesz, és csak távlatban lehet aszfaltburkolatú.

Főbb geometriai adatok:

- Forgalmi sáv szélessége: 3,75 m
- Száma: 2 x 2
- Középső elválasztó sáv szélessége: 3,60 m
- A belső biztonsági sáv szélessége: 0,50 m
- A külső biztonsági sáv szélessége: 0,25 m
- Főpálya kopóréteg szélessége

- 2 x 2 sáv esetén: 7,50 m
- 2 x 2 sáv gyorsító-lassító sáv esetén: 11,00 m
- Leállósáv szélessége: 3,00 m
Leállósáv kopóréteg szélessége: 2,75 m
- Padka
Leállósáv mellett: 1,00 m
Gyorsító-lassító sáv mellett: 2,00 (1,75)m
- Korona szélesség:
Leállósáv esetén: 26,60 m
Gyorsító-lassító sáv esetén: 30,10 m

Az I. rendű 405. sz. keresztező főút tervezési sebessége v_t : 90 km/h, koronaszélessége 12,00 m, a II. rendű keresztező 311. sz. főút tervezési sebessége v_t : 70 km/h, koronaszélessége 12,00 m, a keresztező közutaké 11,00 m, földútátvezetéseknek koronaszélessége 8,5 m.

Magassági vonalvezetés

II/a szakasz 28+856 – 41+350 km sz. között:

Az M4 gyorsforgalmi út ezen szakaszán a terep jellege a 34+000 km sz-ig síkvidéki, majd a tervezési szakasz végéig dombvidéki. A szakasz elején a 34+000 km sz-ig a magassági vonalvezetés a terepből kiemelten átlag 2 m magasan vezet. A szakaszt követően a tervezési szakasz végéig dombvidéki jellegű terepen terephez minél jobban igazodva, betartva az UME 2008-ban szereplő előírásokat, van kialakítva a magassági vonalvezetés. A terep jellege miatt a dombvidéki szakasz elején töltésben, illetve terepszinten halad az M4 gyorsforgalmi út magassági vonalvezetése, majd töltések és bevágások váltakozásával van kialakítva a szakasz végéig. Maximális töltésmagasság 11 m, maximális bevágás mélysége 5 m.

Az útépités teljes volumene

A tervezett nyomvonal az M0 autóúttól a 4 sz. főút 2 x 2 sávon már megépült Vecsés-Üllő elkerülő szakaszával (I. szakasz) kezdődik. Üllő és Albertirsa között (II. szakasz) teljesen új nyomvonalon vezet az M4 gyorsforgalmi út, majd Albertirsától ismét a jelenlegi 4 sz. főút nyomvonalát használja fel (III-IV. szakasz). Ez utóbbinál 58+821-62+260 km sz. közötti szakaszon (III. szakasz) már megtörtént a négy nyomúsítás. A tervezési szakasz végén a nyomvonal a 311 sz. út csomópontja után csatlakozik a 2 x 2 sávon megépült 4 sz. főúthoz (73+235 km sz.).

A tervezett nyomvonal teljes hossza: $28+356 - 73+235 = \mathbf{44,379 \text{ km}}$

A tervezett nyomvonal

Helyszínrajzi vonalvezetés

II/a szakasz 28+856 – 41+350 km sz. között:

A tervezett M4 gyorsforgalmi út a 28+856 – 41+350 km sz. között új nyomvonalon halad. Az új nyomvonal egy 340 m hosszú egyenes szakaszt követően $R=1500$ m sugarú $p=600$ m paraméterű jobb ívvel folytatódik. Az ívet követően inflexiósan csatlakozik egy $R=1500$

sugarú $p=600$ m paraméterű bal ív, majd szintén inflexiósan az előző ív paramétereivel megegyező jobb ív következik. Az ívet követően 526 m hosszú egyenes és egy $R=1500$ m sugarú $p=600$ m paraméterű bal ív lett betervezve. Az ezt követő 130 m hosszú egyenes szakaszhoz $R=1700$ m sugarú $p=650$ m bal ív csatlakozik. A tervezési szakasz végéig egyenes a vonalvezetés.

Csomópontok

29+295 km sz. M4 - 4603 j. úti csomópont (átlós fél lóhere típusú)
34+297 km sz. M4 – 3111 j. úti csomópont (fél rombusz-negyed lóhere típusú)
40+704 km sz. M4 – 3112 j. úti csomópont (fél lóhere típusú)
48+530 km sz. M4 – 4606 j. úti csomópont (fél lóhere típusú)

Műtárgyak

Km szelvény	Műtárgy jele	Megnevezés
29+295	B03 (292)	Aluljáró 4603 j út alatt
29+556	B04 (295)	Felüljáró Gyáli 1 főcsatorna felett
32+357	B05 (323)	Aluljáró 31112 j út alatt
34+297	B06 (342)	Aluljáró 3111 j út alatt
37+442	B07 (374)	Aluljáró I. sz. keresztező földút alatt
39+322	B08 (393)	Aluljáró II. sz. keresztező földút alatt
40+704	B09 (407)	Aluljáró 3112 j út alatt
44+576	B10 (445)	Aluljáró III. sz. keresztező földút alatt
46+729	B11 (467)	Felüljáró IV. sz. keresztező földút alatt
48+530	B12 (485)	Aluljáró 4606 j út alatt
50+500	B13 (505)	Felüljáró V. sz. keresztező földút felett
54+208	B14 (542)	Aluljáró 3115 j út alatt

Környezetvédelmi műtárgyak:

Javasolt zajárnyékoló falak:

- 51+140-51+370 km sz. között (jobb)
- 56+475-56+675 km sz. között (bal)

Védőkerítés

A tervezett gyorsforgalmi út mindkét oldalán a terepszint felett 1,80 m magas, 30 cm mélyen a földbe süllyesztett kerítés építése szükséges az ÚT 2-1.305 Útügyi műszaki előírásnak megfelelően.

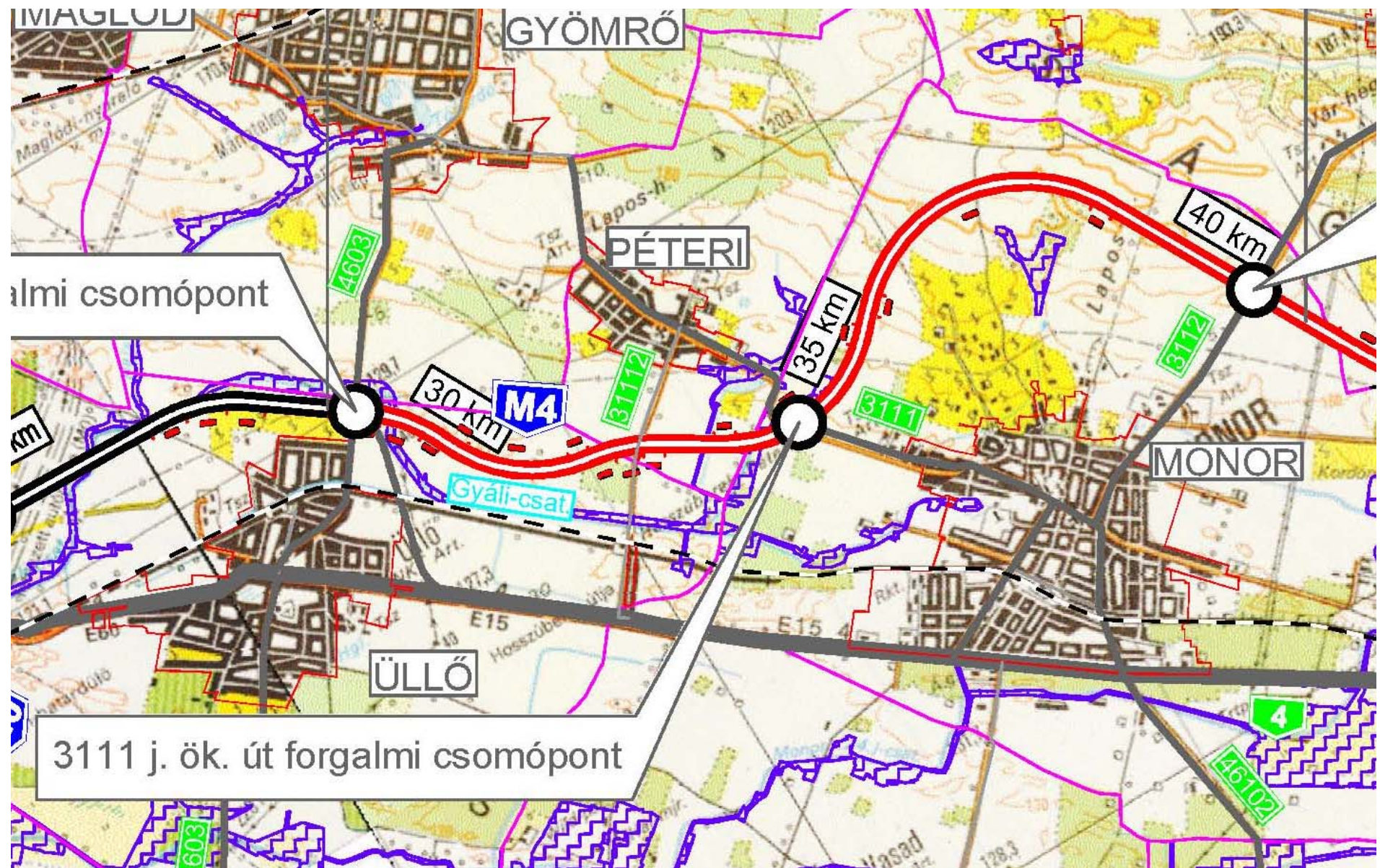
Pihenők javasolt helyei

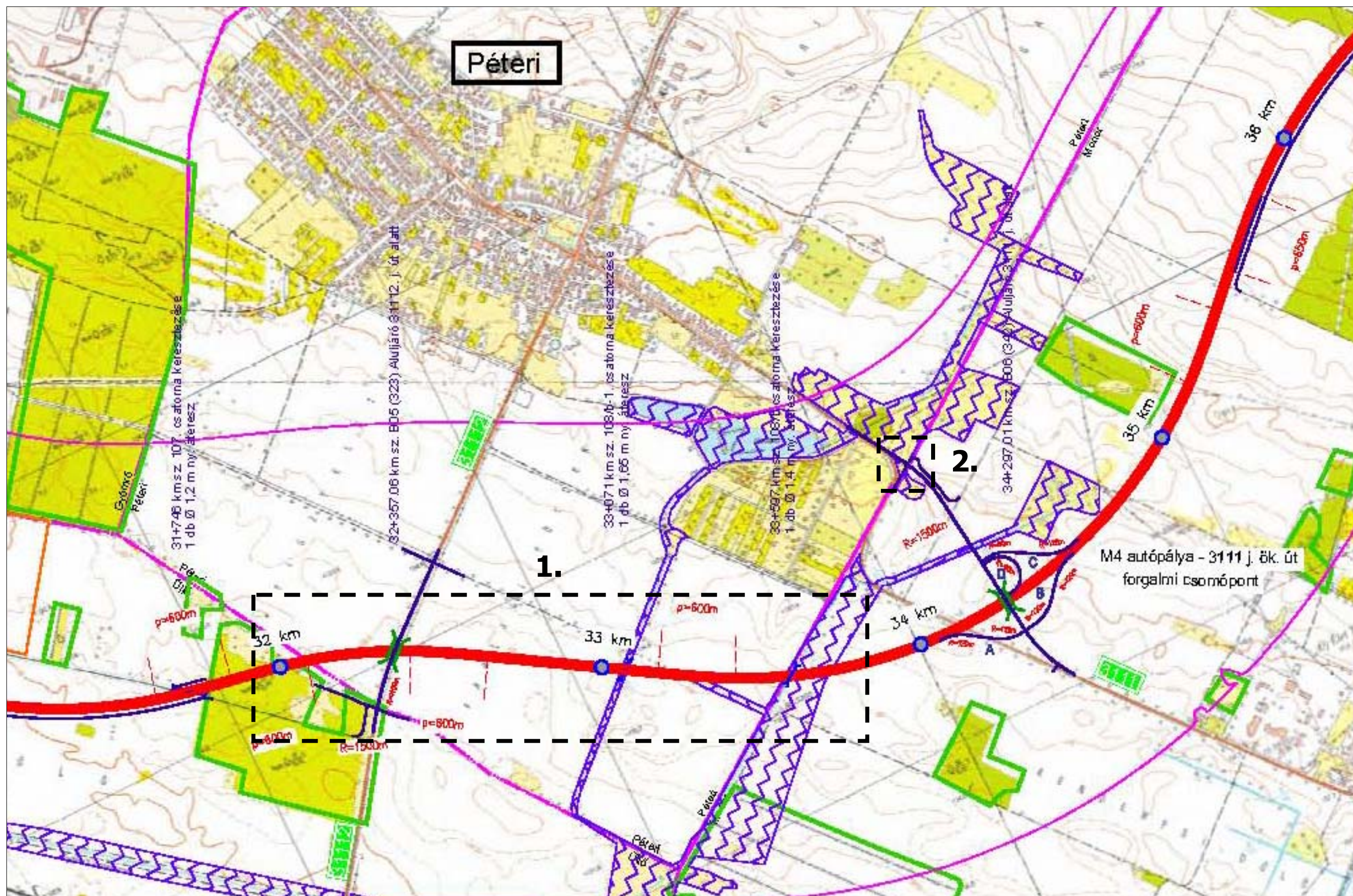
Komplex pihenőhely II/a szakasz 37+000 km szelvény környezetében – csak távlatban épül meg.

Egyszerű pihenőhelyet a II/b szakaszon az 51+700 km szelvény környezetében jelöltek ki.

Mérnökségi telep javasolt helye:

A mérnökségi telep kialakítását a II/b szakasz M4-4606 j. út csomópontjában Pilis város térségében tervezik (48+700 km sz. környezetében).





Átnézeti helyszínrajz M4 gyorsforgalmi út M0 – Cegléd közötti szakasz Péteri község érintettsége

5. KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS

A környezeti értékelés kidolgozási folyamata

A településrendezési terv a település fejlődésének jogi kerete, feladata, hogy a táj- és a településfejlesztési célkitűzések, feladatok és eszközök, s ez által a konkrét fejlesztések összhangját elősegítse. A településrendezési tervben lehetővé tett fejlesztések esetében a társadalmi hasznosságot is kell vizsgálni. Nem lehet a társadalom számára hasznos az a tevékenység, amely a társadalom egészét - bizonyos érdekcsoportok érdekeinek kiszolgálása miatt - környezeti-problémák megoldására kényszeríti.

Az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet alapján a Natura 2000 területeket érintő településrendezési terv módosítások készítése során környezeti vizsgálat elvégzése szükséges. A környezeti vizsgálat feladata, hogy a településrendezési terv készítésének folyamatát, kimenetelét ellenőrizze, szükséges esetben megváltoztassa, s a jövőbeli környezeti problémák megelőzésének eszköze legyen.

A környezeti vizsgálat készítése során az alábbi releváns tervek és programok lettek figyelembe véve:

- az Országos Területrendezési Terv (OTrT)
- Pest megye Területrendezési Terve
- a település érvényes településrendezési terve
- M4 autópálya M0 autóút-Cegléd közötti szakasz Környezeti hatástanulmánya

A településrendezési terv és a fejlesztések rövid ismertetése

Hosszú idő óta fontos kérdés az M4 gyorsforgalmi út kiépítése. A jelenlegi főút nyomvonalán tapasztalható súlyos forgalmi és környezeti problémák, terület és hálózatfejlesztési igények együttesen indokolják a jelenlegi főút és az érintett települések tehermentesítését.

A gyorsforgalmi útszakasz megépülésével a térség egyes települései mentesülnek a 4 sz. főút településeken átmenő forgalmától, annak káros hatásaitól, valamint azokon a szakaszokon, ahol négy nyomúsításra kerül sor, csökkenni fog az elérési idő.

Az új út építése során szükségessé válhat az érintett települések szabályozási terveinek módosítása.

A tervezett nyomvonal az M0 autóúttól a 4 sz. főút 2 x 2 sávon már megépült Vecsés-Üllő elkerülő szakaszával (I. szakasz) kezdődik. Üllő és Albertirsa között (II. szakasz) teljesen új nyomvonalon vezet az M4 gyorsforgalmi út, majd Albertirsától ismét a jelenlegi 4 sz. főút nyomvonalát használja fel (III-IV. szakasz). Ez utóbbinál 58+821-62+260 km sz. közötti szakaszon (III. szakasz) már megtörtént a négy nyomúsítás. A tervezési szakasz végén a nyomvonal a 311 sz. út csomópontja után csatlakozik a 2 x 2 sávon megépült 4 sz. főúthoz (73+235 km sz.).

A kiépítésre még nem került szakaszok (II. és IV. szakaszok) tervezésének előkészítését a Magyar Közút Pest Megyei Területi Igazgatósága, illetve jogelődje készítette elő a 2003-2007-es években. Az előkészítések, mint ahogy azt a meglévő építési engedélyek is tartalmazták, mind főútra vonatkoztak, de műszaki, vonalvezetési szempontból már gyorsforgalmi kiépítést figyelembe vették.

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából az UTIBER Közúti Beruházó Kft. készíti az M4 gyorsforgalmi út M0 autópálya-Cegléd közötti szakaszának környezeti hatástanulmányát. A környezeti hatástanulmány zaj-, rezgés és levegővédelmi szakági részeinek elkészítésével az UTIBER Kft. a Vibrocomp Kft-t bízta meg.

A terepbejárással egybekötött élővilág felmérést a Környezeti Projekt Kft. végezte el.

2009-ben a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából a Vibrocomp Kft. készítette el az M4 gyorsforgalmi út M0 autópálya-Cegléd közötti szakaszára vonatkozó előzetes környezeti vizsgálati dokumentációt (EKVD), mely benyújtásra került az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőséghez (OKTVF). Az OKTVF a 14/76-17/2010. számú határozatában részletes hatástanulmány benyújtását írta elő a szakaszra.

A fejlesztés stratégiai céljai

A 4 sz. főút az Alföld első számú közlekedési tengelye, az Európai Unióhoz történő csatlakozást követően a gazdasági kapcsolatok megélénkülése az áthaladó tranzitforgalom jelentős növekedését eredményezte. A főút a megnövekedett átmenő forgalmat – amely elsősorban Nyugat-Európa, az ország nyugati területei, valamint Románia és Ukrajna között bonyolódik le – már nem tudja biztonságosan és gyorsan levezetni.

Magyarország és régióinak fő fejlesztési irányait az Országos Területfejlesztési Kon koncepció (2005.) rögzíti. Az ország és a nagytérségek versenyképességének növelése érdekében célul tűzte ki az elérhetőség javítását, elsődlegesen a gyorsforgalmi úthálózat és a nagysebességű, ill. többvágányú vasúthálózat fejlesztése által.

Az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. Törvény módosításáról szóló 2008. évi L. törvény 1/1. számú melléklete alapján a közúthálózat fő elemei közé, a gyorsforgalmi utak közé van sorolva az M4 Vecsés térsége és Ecser (M0) – Szolnok – Püspökladány – Nagykereki térsége – (Románia) (a Szolnok és Nagykereki térsége közötti szakasz a TEN-T hálózat része).

A fejlesztés operatív céljai

A meglévő főút településeken halad keresztül, a megépült településeket elkerülő szakaszokon pedig nagyrészt 2 x 1 sávon zajlik a forgalom, ezzel jelentősen lassítva a tranzit forgalmat, melynek a lehető leggyorsabban kellene az országon áthaladni.

A vizsgált szakaszon három települési átkelési szakasz található, amelyek a következők: Monor, Monorierdő és Pilis. Monor esetében lakóházak jellemzően csak az út baloldalán találhatóak, Monorierdő és Pilis esetében viszont az út mindkét oldalán lakóházak vannak.

Az új M4 tehermentesítené az érintett, átkelési szakaszokkal rendelkező településeket, így hatékonyan enyhítené a kialakult környezetvédelmi, forgalom biztonsági, életminőségi problémákat.

A forgalomszámlálási adatok alapján a 4 sz. főúti közlekedési folyosó a relatívan jobban terhelt országos útvonalak közé tartozik.

A gyorsforgalmi utak környezetükre gyakorolt gazdaságélénkítő hatása mindenki által ismert.

Az Új Magyarország Fejlesztési Terv a 2007-2013 időszakra vonatkozó két legfontosabb célként fogalmazta meg a foglalkoztatás bővítését és a tartós gazdasági növekedés feltételeinek megteremtését. Ennek elérését biztosító fejlesztési stratégia 2. prioritása a Közlekedésfejlesztés, melynek keretében a versenyképesség és a kohéziót egyaránt szolgáló elérhetőség javítása kerül előtérbe.

A jó elérhetőség (hatékonyságot biztosító optimális szerkezetű közlekedési hálózat, korszer és biztonságos infrastruktúra, jó szolgáltatások) nélkülözhetetlen feltétele a tartós gazdasági növekedésnek. Meghatározó módon befolyásolja a magyar és az EU gazdasági szereplői számára a piacok megközelíthetőségét, új piacok elérését.

A 2011-ben indult Új Széchenyi Terv Nemzeti Programja is tartalmazza az M4 gyorsforgalmi út építésének előkészítését.

Magyarországon több európai gazdasági folyosó is áthalad, ezért az Új Széchenyi Terv kiemelten foglalkozik a tranzitszerepből adódó lehetőségekkel, mind az áru-, mind a személyszállítás területén. A közlekedés a gazdaság és a társadalom szerves kiszolgáló hátterét alkotja. Hasznai közé tartozik általában az elérhetőség biztosítása, a területi egyenlőtlenségek kiegyensúlyozása, a személyek, áruk és szolgáltatások mobilitásának lehetővé tétele, gazdaság- és térségfejlesztő multiplikátor hatása, valamint közvetlenül is hozzájárul a GDP-hez. Ugyanakkor számos – nem, vagy csak részben ellentételezett – költséget is ró a társadalomra, amelyek közösségi szinten jelentkeznek. Alapvető cél a közlekedésből származó hasznok maximalizálása a társadalmi terhek minimalizálása mellett.

Környezeti alapállapot

Talaj és vízvédelem

A gyorsforgalmi út nyomvonala többnyire mezőgazdasági területeken halad keresztül és elkerüli a jelenlegi nyomvonal által érintett településeket.

a talajérték-szám csak egy szakaszon haladja meg a 60 %-ot, továbbá megállapíthatjuk, hogy a nyomvonal által érintett talajok (átlagosan) közepesnél nem jobb termékenységet mutatnak.

Az érintett területen meliorációról nincs tudomásunk.

A felszíni vizek esetében a közvetlen hatásterületet a közúti forgalom emissziói és a havária helyzetek határozzák meg. Ezen a területen a lefolyó csapadékvizekkel bemosódó felszíni szennyezések hatásai érvényesülhetnek. A felszíni vizeket érintő hatásterület a nyomvonal és a járulékos létesítmények mentén kialakított csapadékelvezető árokig, valamint a befogadó vízfolyások 100 m-es szakaszaig terjedhet.

A gyorsforgalmi út 1-2 kisebb névtelen csatornát, árkot keresztez, melyeket az önkormányzat, vagy magántulajdonosok kezelik. A kezelők kilétét földhivatali nyilvántartások alapján szükséges pontosítani a későbbi tervfázisokban.

A felszín alatti vizek tekintetében közvetlen hatásterület nem jelölhető ki. A burkolt útpálya, a vízelvezető árkok, szikkasztók és anyag-nyerőhelyek területein a beszivárgási viszonyok változnak meg, amelyek közvetett hatásként a talajvíz után-pótlódásban eredményeznek

módosulást. Ez a hatás azonban a vonalas létesítmény esetében minimális, nem, vagy alig érzékelhető.

A tervezett gyorsforgalmi út által érintett települések szinte mindegyikén találhatóak vízműutak, vízbázisok.

A nyomvonal vízbázis határozattal kijelölt hidrológiai védőövezet „A” vagy „B” védőzónát nem érint. A vízműutak többsége védettnek tekinthető, tehát a védőidomnak nincs felszíni metszete, ezért nem is volt szükséges felszíni védőterületet kijelölni.

A Monortól, Pilistől és a nyomvonalától is keletre eső területek – Gomba, Bénye, Káva – a Tápió (Zagyva) vízgyűjtő területéhez tartoznak. Ehhez a vízrendszerhez tartozó vízfolyásokat nem érint a nyomvonal.

Az M4 vizsgált szakasza két belvízrendszeren halad keresztül: a Gyáli és a Gerje-Perjei belvízrendszeren.

A nyomvonal menti területek eltérő (Pálfai-féle) belvíz megjelenési kockázattal rendelkeznek. A vizsgált nyomvonal belvízzel nem vagy alig veszélyeztetett területeken halad keresztül, néhány kisebb szakaszon érint belvízzel mérsékelten veszélyeztetett területet.

Az érintett vízfolyások általában szervesanyag- és tápanyagterhelés szempontjából kockázatosak. A tápanyag terhelések forrásai a kommunális szennyvíztisztító telepek.

A település közigazgatási területén áthaladó nyomvonal az Országos Területrendezési Terv Országos vízminőség-védelmi terület övezetét érinti.

Levegő

A vizsgált szakasz környezetében kialakuló légszennyezettséget főképp az alábbi légszennyező források emissziója határozza meg:

- Közúti közlekedés
- A környező ipari létesítmények emissziója
- Háztartások egyedi fűtése

A közvetlen hatásterületre számolt és modellezéssel ábrázolt levegőimmissziós koncentrációk alapján, mivel az egészségügyi határértékek nagy biztonsággal teljesülnek, a tervezett M4 gyorsforgalmi út M0-Cegléd közötti szakasza levegőtisztaság-védelmi szempontból megvalósítható.

A közvetett hatásterületre számolt levegőimmissziós koncentrációk alapján, mivel az egészségügyi határértékek mindegyik vizsgált légszennyezőanyag esetében nagy biztonsággal teljesülnek, a tervezett M4 gyorsforgalmi út M0-Cegléd közötti szakasza levegőtisztaság-védelmi szempontból megvalósítható.

Zaj-és rezgésvédelem

Az M4 gyorsforgalmi út hatása zajvédelmi szempontból jelentős, mivel a sűrűn beépített magas zajterhelésű területek zajhelyzetét javítja. Tehát elsősorban ott okozza a jelentős zajcsökkenést, ahol arra a legnagyobb szükség is van, és más módszerekkel nem valósítható meg eredményes zajcsökkentés.

A gyorsforgalmi út tervezett építése a védendő létesítményekre rezgéshatás szempontjából közömbös, a tervezett kiépítés, ill. utak hatására a meglévő épületekben nem kell rezgésterhelés növekedésre számítani.

Összefoglalva megállapítható, hogy az M4 gyorsforgalmi út tervezett kiépítése megfelel a jogszabályban előírt követelményeknek, a zajtól védendő területen a javasolt zajvédelmi feltételekkel a vonatkozó határértékek teljesülnek.

Hulladék

A mindennapi élet kísérő jelensége a hulladék. Keletkezésének csökkentéséről, a keletkezett mennyiség kezeléséről és szállításáról gondoskodni kell. Magyarországon a hulladékgazdálkodás kereteit a 1995. évi LIII. törvény a környezet védelmének általános szabályairól és a 2000. évi XLIII. törvény a hulladékgazdálkodásról, illetve a kapcsolódó egyéb jogszabályi előírások, műszaki szabványok és irányelvek határozzák meg.

A településen a kommunális szilárd és folyékony hulladékgyűjtés megoldott.

A tervezett beruházások hulladéklerakót és dögműt nem érintenek.

Táji és természeti értékek

A térség változatos térfelszínnel rendelkezik. A 4 főút vonalától észak-keletre dombság, délnyugatra síkság helyezkedik el. A térség változatos talajadottságainak következtében sokoldalú a térség gazdálkodása is. A Gödöllői-dombság nyugati peremén, a déli lejtőkön gyakran találkozunk szőlőültetvényekkel. A tervezési területen a legjellemzőbb tájhasznosítási mód a mezőgazdasági tájhasznosítás. A falvak mezőgazdasági kistermelői javarészt kertészeti termesztéssel, elsősorban gyökérzöldséggel foglalkoznak. Viszonylag magas a kert művelési ág Monor és Péteri településeken. A gyümölcsösök aránya Gombán és Bényén magasabb, új telepítésű gyümölcsösök nagyobb arányban Pilis környékén vannak. Szőlő szinte mindegyik érintett településen található. A mezőgazdasági tájhasznosításon kívül a települési- és a vízgazdálkodási tájhasznosítás jelenik meg a területen.

A település területén a tervezett beruházásnak nincs Natura 2000 területi érintettsége.

A tervezett nyomvonallal érintett térséget az erősen átalakított, leromlott élőhelyek uralják, emiatt az ökológiai hálózatba tartozó területek aránya meglehetősen csekély. A tervezett (meglévő és új) nyomvonalak egy hosszabb szakaszon érintenek „ökológiai folyosó” minősítésű területeket, mégpedig Üllő és Péteri között a Gyáli-csatorna melletti sávban. Itt az útpálya 3 helyen metszi (összesen 200 m hosszon) az ökológiai folyosót, továbbá mintegy 4 km-en a 300 m szélességű hatásterületet érinti azt.

A tervezett beruházás gyakorlatilag az egész tárgyi szakaszon teljesen leromlott vagy erősen átalakult élőhelyeket érint, hatása a természetvédelmi értékekre kimondottan csekély, ezért a későbbiek során elvégzendő biomonitoring vizsgálatokra csupán néhány javaslat tehető.

Üllő és Péteri között meglehetősen mély fekvésű szántókat szel át, itt érint néhány kis nyaras és akácos erdőfoltot ill. mezővédő erdősávot, valamint kétszer keresztezi a Gyáli-csatorna medrét. Péteri mellett a helyi jelentőségű természetvédelmi területeket, illetve a községtől délkeletre fekvő (nem védett) gyepterületeket nem érinti közvetlenül, végig szántókon halad. A nyomvonal fontos madár élőhelyet gyakorlatilag nem keresztez. Péteri térségében (33-35 km sz. között) a nyomvonal tágabb térségében vannak olyan gyepek, amelyek között a madármozgás alkalmilag felerősödhet (pl. vonuláskor). Az adott szakaszon a madárelutések valószínűsége így is minimális (emitt madárvédelmi kerítést nem javasoltunk kiépíteni), de a kiépítést követően legalább 3 évig indokolt a tavaszi, kora nyári és kora őszi periódusban az adott szakasz átnézése. Amennyiben (a várakozásokkal ellentétben) madárelutések (főleg: sólyomalkatúak, baglyok) jelentkeznének, úgy megfelelő intézkedésekkel azt ki kell védeni.

A nyomvonal vizes élőhelyet vagy kételtű, ill. hulló vonulási útvonalat nem érint. Az átjárhatóságot biztosító létesítményekkel ezért nem számoltunk, és ilyen jellegű helyszínek ismételt vizsgálatára sincs szükség. A tervezési szakasz közvetlen közelében lévő, és/vagy érintett egyedi tájértékek kataszterét a TÉKA adatbázis tartalmazza.

A helyi vadászterület déli sávját érinti Péteri és Monor között az M4 tervezett nyomvonala, összesen 7,1 km hosszúságban. A vadászterület fő tömbjétől ez elvágja Monor szőlőhely területét (ez vadászati szempontból eredetileg is értéktelen, nem hasznosítható terület), valamint a Péteri-Monor közötti úttól délre fekvő (apróvadban gazdag, mozaikos) területeket. Utóbbi területrészen nehezen levadászható, elszigetelődő zárványokat fog létrehozni a megépülő út.

A fennálló környezeti konfliktusok, problémák összefoglalása és mindezek várható alakulása

A településrendezési terv feltárta és meghatározta a környezetvédelem térszerkezeti követelményeit. A településen jelentős környezeti konfliktus nincs.

Legnagyobb tájhasználati konfliktust a területhasználat-váltás jelenti.

A beruházás részeként megvalósuló útátjárók és útrézsűk tájba illesztése megoldandó feladat.

Összességében megállapítható, hogy a vizsgált szakaszon tervezett beruházás összeférhetetlen tájvédelmi konfliktust a nem okoz.

A településrendezési tervben lefektetett fejlesztések megvalósításának környezeti hatásai, következményei

A tervezett fejlesztés a település közigazgatási területén öntözött és meliorált területeket nem érint.

Az építés (út valamint közmű kiváltás építése során) elsődlegesen jelentkező káros hatásaként a talaj tömörödése, a termőréteg letermelése és az útépítéshez felhasznált

nyersanyagok kitermelése, illetve magának a termőterületnek a megművelésből való kivonása jelölhető meg.

A vizsgált nyomvonal nagyobb részben szántóföldeken, halad keresztül.

A munkaterületen és a felvonulási területen a munkagépek és a szállítójárművek okozta szennyezésekkel is számolni kell, fennáll ugyanis a gépmeghibásodásokból keletkező üzemanyag-elfolyás veszélye.

Közlekedési utak földművei és rézsúje különösen nagycsapadékok következtében erózió veszélynek kitett.

Tartós aszály következtében a kötött talajok zsugorodnak, azok kohéziója függvényében húzási repedések alakulnak ki. A hirtelen jelentkező nagyobb mennyiségű olajszennyezésű csapadék e repedés hálózaton keresztül horizontálisan és vertikálisan nagyságrendekkel nagyobb távolságra jut el, mint szivárgással. A közlekedési utak melletti csapadékvíz elvezető árkok, amennyiben szikkasztó jellegűek, lehetővé teszik a talajvíz és a talaj ásványolaj szennyeződését is.

Kedvezőtlen hatás a területfoglalás, a földanyag igény, a talajerózió, porszennyezés, gyomirtás.

Összefoglalóan elmondható, hogy a homok fedőrétegű területeken, a talajok jó vízvezető képessége miatt a talajvizek veszélyeztetettebb helyzet vannak az útról lefolyó csapadékvizekkel szemben. Ahol már jellemzően homoklisztes rétegek találhatók, ott a talajvízréteg mérsékelten veszélyeztetettnek tekinthető, viszont a vizsgált szennyezőanyag (TPH) terjedési sajátosságaira tekintettel a felszín alatti víz elérése e szelvényekben szinte kizárható. A 61+000 km sz-től kezdve pedig a felszínen található kötött talajoknak (iszap, agyag) köszönhetően a talajvizek elszennyezése szinte kizárható.

A felszín alatti víz terhelése, szennyezés kialakulása kizárható. A felszín alatti víz terhelése az út működése során a csapadékvizekkel lemosódó szennyezőanyagokra korlátozódik, azonban a legújabb kutatási, vizsgálati eredmények értelmében a szennyezőanyag - megfelelő talajadottságok és árokkiképzés esetén - rövid úton lebomlik, nem éri el a felszín alatti vizet.

A tervezett beruházások az előírásra kerülő védelmi intézkedések valamint gondos munkaszervezések betartása mellett nem jelentenek veszélyt a felszíni vízfolyásokra.

A felszín alatti vizek minőségének védelme érdekében a kockázatos anyagok elhelyezése, továbbá a felszín alatti vízbe történő közvetlen bevezetése a terület érzékenységtől függetlenül tilos. Fokozottan érzékeny területen szennyező anyag közvetett bevezetése is tilos. Közvetett bevezetésnek számít az időszakos vízfolyásba történő bevezetés is. Érzékeny területen a közvetett bevezetés nem tilos, azonban engedélyköteles tevékenység.

A közúti keresztezések hatása a talajra és felszín alatti vízre csekély, valamint szintén elmondható, hogy a tervezett szintbeni és külön szintű átjárók nem érintenek sem figyelő, sem víztermelő kutat. A helyi adottságokat figyelembe véve az alábbi vízelvezetési megoldásokat lehet kialakítani:

- meglévő felszíni vízelvezetéshez kapcsolódó árkok kiépítése
- új tározó, párolgató árkok építés

A párhuzamos utak esetében szintén megállapítható, hogy jelentős hatást nem gyakorolnak a talajra és a felszín alatti vízre. Figyelő, illetve víztermelő kutat egyik tervezett létesítmény sem érint. A tervezett vízelvezetési megoldások a következők lehetnek:

- új tározó, párologtató árkok építése
- meglévő vízelvezető rendszerbe kötve

Földvédelmi szempontból az útépítésnek, és az építés alatti esetleges káros (haváriák) hatásokon, valamint a lokálisan megváltozó területhasználatokon kívül egyéb jelentős hatása nincsen.

A tárgyi beruházás a település közigazgatási területén Natura 2000 területet nem érint.

A nyomvonal nem érint országos és helyi jelentőségű védett természeti területet, továbbá a 300 m széles hatásterületen belül sem található ilyen terület. A legközelebbi védett terület 400 m-re található a nyomvonaltól. A térségbeli védett természeti területekre és élővilágukra, távolságuknak és fekvésüknek köszönhetően, a tervezett beruházás semmilyen kedvezőtlen hatással nem bír.

A nyomvonal térségében a Gerje, Gyáli-csatorna és a Gombai-patak völgyében találhatóak „ex lege” lápok, ezek közül azonban valamennyi a nyomvonaltól számított 1000 m-en túl fekszik.

A tervezett nyomvonallal érintett térséget az erősen átalakított, leromlott élőhelyek uralják, emiatt az ökológiai hálózatba tartozó területek aránya csekély. A tervezett (meglévő és új) nyomvonalak egy hosszabb szakaszon érintenek „ökológiai folyosó” minősítésű területeket, Üllő és Péteri között a Gyáli-csatorna melletti sávban.

A vizsgált terület élőhelyei döntően teljesen vagy erősen leromlottak, a közepes természetességi állapotú élihelyfoltok aránya csekély, a jó vagy kiváló természetességi állapotú élihelyek pedig a teljes területről hiányoznak. A viszonylag értékes élőhely foltok közé egyes másodlagos gyepek és egy zsiókás mocsár sorolható. A térségben található fás társulások kivétel nélkül leromlott kultúrerdők vagy erdősávok.

A tervezési területen 2 védett növényfaj állománya került elő, ezeket a beruházás nem veszélyezteti.

A tervezési területen 7 védett rovarfaj, 5 védett kételtű, 2 védett hüllő, 42 védett madár és 4 védett emlősfaj előfordulását mutatták ki, ezek egyikének populációjára sem lesz jelentős negatív hatással a beruházás.

A környezeti hatásvizsgálat szerint a Gyáli-csatorna természetvédelmi értéke csekély. Az előkerült kételtű fajokra nem lesz különösebb hatással a beruházás. A szomszédos területeken nem található olyan élőhely, amely fontosabb madár élőhelyként szolgálna. A csatorna mederállapota, illetve a jelen lévő kételtűállomány a vízfolyás mentén nem indokolják kételtű-hüllő átjárók tervezését-létesítését. A tervezett gyorsforgalmi útszakasz nem befolyásolja érdemben a csatorna, mint ökológiai folyosó működését.

Összefoglaló

Az M4-es autópálya, illetve gyorsforgalmi út megépítésre kerül.

Összességében megállapítható, hogy a vizsgált szakaszon tervezett beruházás összeférhetetlen tájvédelmi konfliktust nem okoz.

Gazdasági, társadalmi, közlekedési szempontból az út kiépítése jelentős közlekedésfejlesztési igényt valósít meg, úgy az országos és az európai infrastruktúra-hálózat, mint a térség számára kedvező hatású.

A jelen tervfázis során készült terv alapján egyértelmű, hogy a feltárt hatótényezők és hatásfolyamatok alapján várható hatások a tájvédelmi intézkedések megtétele esetén kiegyenlítődnek, a táj jellege, a jelenlegi területhasználat, a térség tájökölógiai érzékenysége olyan, hogy az összegeződő hatások nem haladják meg a lokális méreteket.

A továbbtervezések során érvényesíteni kell a tájvédelmi szempontokat, a bővítést a tájjellegnek megfelelően a fentiekben leírtak szerint kell elvégezni a konfliktusok megszüntetésével.

A tájbaillesztést elsősorban a tervezett növénytelepítés fogja megoldani, hiszen a vizsgált terület közel sík, enyhén dombos környezetben található. Sűrűbb növénytelepítés elsősorban az új külön szintű útátvezetés építéséhez tartozó töltéseken szükséges, valamint – ahol lehetséges – az új zajárnyékoló falak eltakarására.

A gyeptoltok, erdőfoltok, vizes élőhelyek meglévő növényzetének védelméről és az állatvilág védelméről gondoskodni kell az építés során is.

Az M4 gyorsforgalmi út M0 autópálya-Cegléd közötti szakaszához és az ahhoz kapcsolódó fejlesztésekre Környezeti hatástanulmány készült 2011-ben. A településrendezési tervmódosítás a hatástanulmányt figyelembe vette. A településfejlesztési döntés, a településszerkezeti terv, a szabályozási tervek és a helyi építési szabályzat összhangban van.

A településrendezési terv tartalmazza a területen folyó tevékenységeket és építési lehetőségeket befolyásoló védelmi övezeteket (az ökológiai folyosó övezetét).

6. ÖRÖKSÉGVÉDELME

2015-ben a Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ és a Ferenczy Múzeum Előzetes régészeti dokumentációt készített az M4 gyorsforgalmi út M0 – Cegléd közötti szakasz szükséges engedélyeztetési eljárásához. A dokumentáció célja az volt, az M4 gyorsforgalmi út M0 – Cegléd közötti szakasz projekt a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (továbbiakban Kötv.) 7. § 20. bekezdés alapján nagyberuházásnak minősül, ezért a Kötv. 23/C. § (1) alapján nagyberuházás esetén Előzetes régészeti dokumentációt kell készíteni, amelyet – a régészeti örökség és a műemléki érték védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 39/2015. (III. 11.) Kormányrendelet (a továbbiakban: Korm. R.) 22. § (6) alapján – a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére irányuló azon első hatósági eljárás létesítési megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amelyben az örökségvédelmi hatóság eljár, vagy szakhatóságként vagy a szakkérdés vizsgálatával közreműködik.

Az elvégzett adattári, szakirodalmi, térképészeti, levéltári adatgyűjtés, terepbejárás és a geofizikai felmérés során a beruházással érintett területen, valamint annak környezetében összesen 85 régészeti lelőhelyet azonosítottak, oly módon, hogy az adattári gyűjtésből ismert 70 lelőhely mellé további 15 lelőhelyet azonosítottak terepbejárással.

A szóban forgó beruházással érintett területen, Péteri község közigazgatási területén 5 régészeti lelőhelyek található.

A vizsgált területen régészeti érdekű terület nem került kijelölésre.

A tervezett beruházási területén sem műemlék, sem helyi védeltséget élvező építmény nem található.

M4 gyorsforgalmi út M0 - Cegléd

Adatgyűjtés

Név:	Nyilv.t. szám:	Típusa:	Kora:	A lh.-en végzett tevékenység		
				éve	típusa	vezetője
Péteri, Parlagi-földek 1.	77507	település	neolitikum	2010	helyszíni szemle	Tankó Károly
Péteri, Péteri 5. lelőhely	57220	település	őskor, római császárkor – szarmata	2007 2010	terepbejárás helyszíni szemle	Dinnyés István, Tankó Károly
Péteri, Péteri 3. lelőhely	57218	település	őskor, római császárkor – szarmata	2007 2010	terepbejárás helyszíni szemle	Dinnyés István, Tankó Károly
Péteri, Horgásztanya	77513	település	római császárkor – szarmata	2010	helyszíni szemle	Tankó Károly
Péteri, Péteri 4. lelőhely	57219	település	őskor, késő bronzkor, római császárkor – szarmata, népvándorlás kor – avar	2007 2010 2012	terepbejárás, helyszíni szemle, régészeti felügyelet	Dinnyés István, Tankó Károly, Patay Róbert

LELŐHELY-BEJELENTŐ ADATLAP

1. A lelőhely megjelölése

1.1. Megye, város, település neve, kerület utca, házszám: **Péteri, Pest**

1.2. Nyilvántartási azonosító száma:

2. A lelőhely neve(i): **Tiszteletes**

3. A lelőhely pontos helye: (a melléklet térképen berajzolva)

3.1. A mellékelt térkép(vetület) fajtája: **EOV 1:10 000**

3.2. A térképlap száma: **66-333**

3.3. Helyrajzi szám(ok)

3.4. Földrajzi leírás: **A lelőhely a Péterire vezető út nyugati oldalán található erdőtől északkeletre helyezkedik el.**

3.5. A helymeghatározás pontossága: **10 m**

4. A lelőhelyen talált régészeti jelenségek adatai:

Jellege:

település

Kora:

bronzkor

5. A lelőhely állapota: **bolygatott**

6. A lelőhely veszélyeztetettsége: **mezőgazdasági művelés**

7. A lelőhely ismertsége:

8. A lelőhelyen végzett tevékenység

év

tevékenység

név

megjegyzés

2015

terepbejárás

Kovács Katalin

9. A leleteket fogadó múzeum: **Ferenczy Múzeum, Szentendre**

10. A bejelentő természetes személyazonosító adatai, munkahelye: **Kovács Katalin, Forster Gyula Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ, 1014, Budapest Táncsics Mihály utca 1.**

11. Megjegyzés: **Az M4 gyorsforgalmi út M0 ap. – Cegléd közötti szakasz projekt Előzetes régészeti dokumentáció ERD-19 számú lelőhely.**

12. A bejelentés kelte: **2016. január 13.**

LELŐHELY-BEJELENTŐ ADATLAP

1. A lelőhely megjelölése

1.1. Megye, város, település neve, kerület utca, házszám: **Péteri, Pest**

1.2. Nyilvántartási azonosító száma: **57220**

2. A lelőhely neve(i): **Péteri 5. lelőhely**

3. A lelőhely pontos helye: (a melléklet térképen berajzolva)

3.1. A mellékelt térkép(vetület) fajtája: **EOV 1:10 000**

3.2. A térképlap száma: **66-333**

3.3. Helyrajzi szám(ok)

3.4. Földrajzi leírás: **A lelőhely a Péterire vezető út nyugati oldalán található erdőtől északkeletre helyezkedik el.**

3.5. A helymeghatározás pontossága: **10 m**

4. A lelőhelyen talált régészeti jelenségek adatai:

Jellege:

település

Kora:

bronzkor

5. A lelőhely állapota: **bolygatott**

6. A lelőhely veszélyeztetettsége: **mezőgazdasági művelés**

7. A lelőhely ismertsége:

8. A lelőhelyen végzett tevékenység

év	tevékenység	név	megjegyzés
2007	terepbejárás	Dinnyés István	
2010	helyszíni szemle	Tankó Károly	
2015	terepbejárás	Kovács Katalin	

9. A leleteket fogadó múzeum: **Ferenczy Múzeum, Szentendre**

10. A bejelentő természetes személyazonosító adatai, munkahelye: **Kovács Katalin, Forster Gyula Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ, 1014, Budapest Táncsics Mihály utca 1.**

11. Megjegyzés: **Az M4 gyorsforgalmi út M0 ap. – Cegléd közötti szakasz projekt Előzetes régészeti dokumentáció ERD-21 számú lelőhely. A megfigyelési eredményeknek köszönhetően a poligon módosult.**

12. A bejelentés kelte: **2016. január 13.**

LELŐHELY-BEJELENTŐ ADATLAP

1. A lelőhely megjelölése

1.1. Megye, város, település neve, kerület utca, házszám: **Péteri, Pest**

1.2. Nyilvántartási azonosító száma: **57219**

2. A lelőhely neve(i): **Péteri 4. lelőhely**

3. A lelőhely pontos helye: (a melléklet térképen berajzolva)

3.1. A mellékelt térkép(vetület) fajtája: **EOV 1:10 000**

3.2. A térképlap száma: **66-333, 66-334**

3.3. Helyrajzi szám(ok)

3.4. Földrajzi leírás: **A lelőhely a Péteri Halastótól délre, a Péteriről Monorra vezető út két oldalán található. A lelőhely a Halastó melletti nyaralók területére is kiterjed.**

3.5. A helymeghatározás pontossága: **10 m**

4. A lelőhelyen talált régészeti jelenségek adatai:

Jellege:

település

település

Kora:

szarmata

középkor

5. A lelőhely állapota: **bolygatott**

6. A lelőhely veszélyeztetettsége: **mezőgazdasági művelés**

7. A lelőhely ismertsége:

8. A lelőhelyen végzett tevékenység

év	tevékenység	név	megjegyzés
2007	terepbejárás	Dinnyés István	
2010	helyszíni szemle	Tankó Károly	
2012	régészeti megfigyelés	Patay Róbert	
2015	terepbejárás	Kovács Katalin	

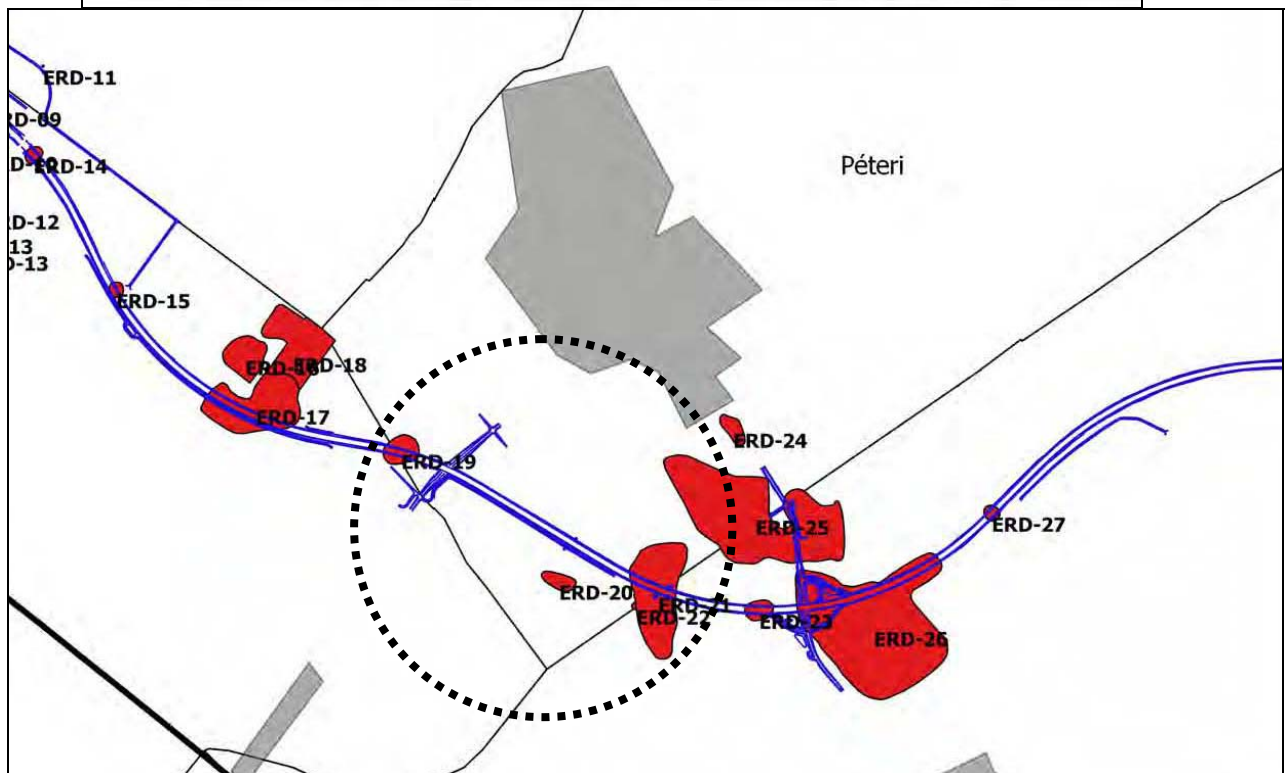
9. A leleteket fogadó múzeum: **Ferenczy Múzeum, Szentendre**

10. A bejelentő természetes személyazonosító adatai, munkahelye: **Kovács Katalin, Forster Gyula Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ, 1014, Budapest Táncsics Mihály utca 1.**

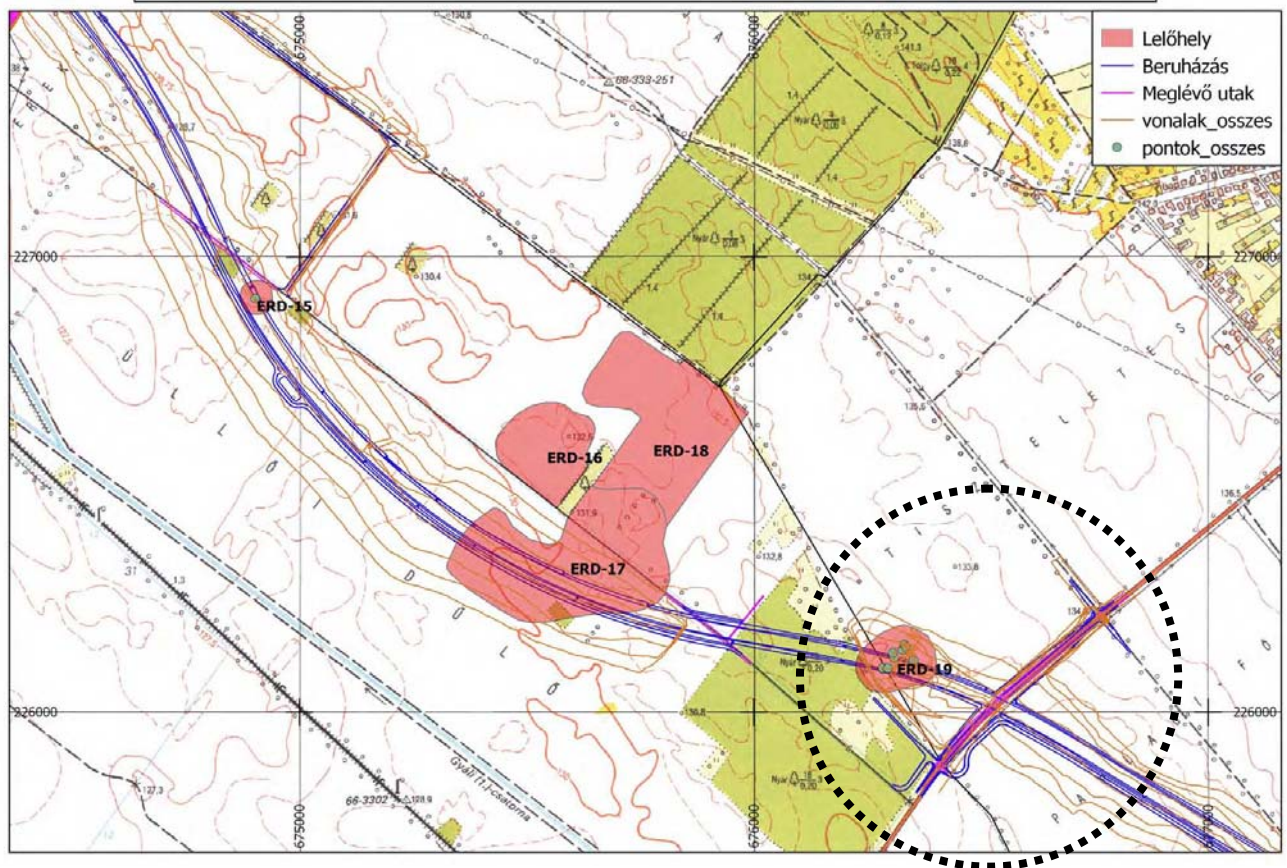
11. Megjegyzés: **Az M4 gyorsforgalmi út M0 ap. – Cegléd közötti szakasz projekt Előzetes régészeti dokumentáció ERD-25 számú lelőhely. A megfigyelési eredményeknek köszönhetően a poligon módosult.**

12. A bejelentés kelte: **2016. január 13.**

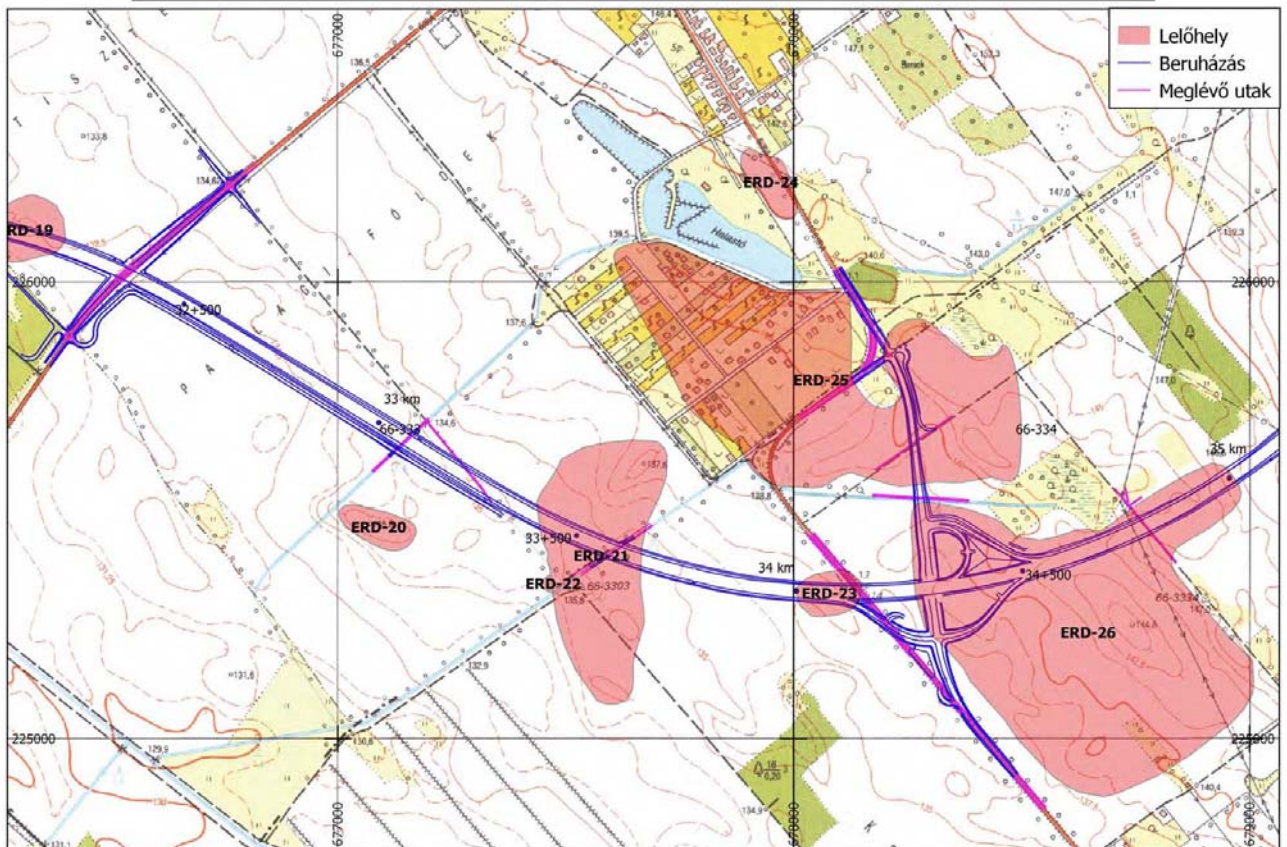
M4 GYORSFORGALMI ÚT M0 AP. – Cegléd közötti szakasz - LELŐHELYEK ÁTNÉZETI TÉRKÉP



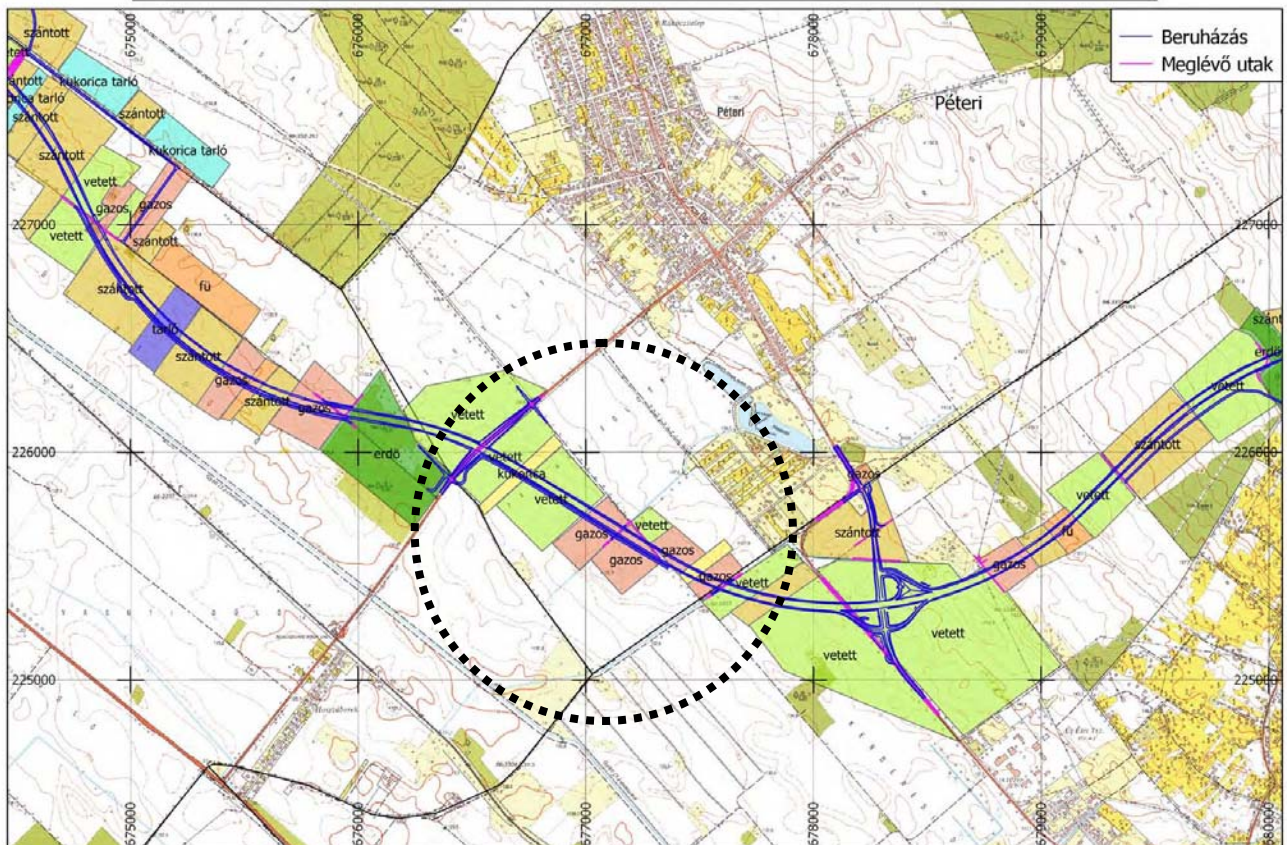
M4 GYORSFORGALMI ÚT M0 AP. – Cegléd közötti szakasz - A TEREPBEJÁRÁS EREDMÉNYEI



M4 GYORSFORGALMI ÚT M0 AP. – CEGLED KÖZÖTTI SZAKASZ - ELŐZETES RÉGÉSZETI DOKUMENTÁCIÓ



M4 GYORSFORGALMI ÚT M0 AP. – CEGLED KÖZÖTTI SZAKASZ - A TEREPBEJÁRÁSNAI MEGFIGYELT FEDETTSÉGEK



A régészeti értékvizsgálat során azonosított régészeti lelőhelyek:

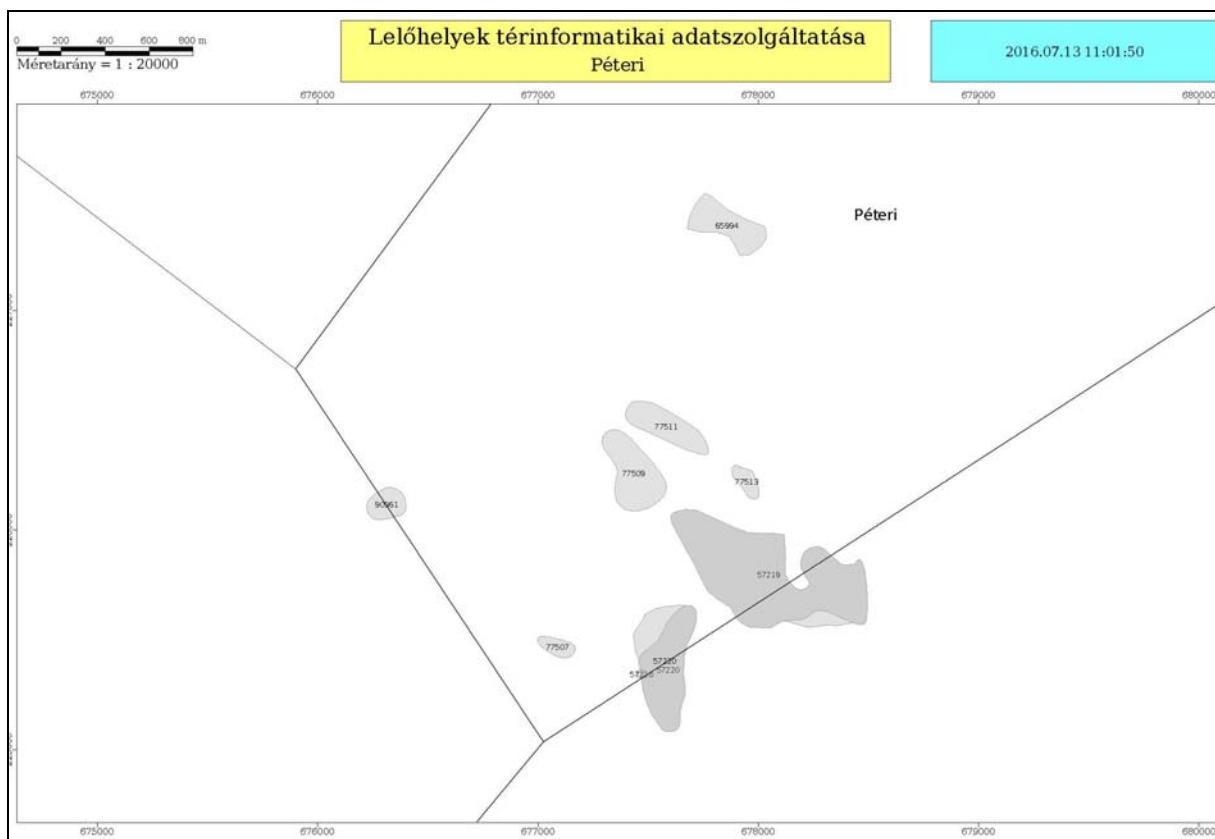
ERD sor-száma	Név	Nyilvántartási szám	Lelőhely típusa	Elhelyezkedés	Javasolt vizsgálat
19	Péteri, Tiszteletes	új lelőhely	település	32+030-32+200 km	próbafeltárás, geofizikai kutatás
20	Péteri, Parlag földek 1.	77507	település	beruházást nem érint	-
21	Péteri, Péteri 5. lelőhely	57220	település	33+400-33+650 km	próbafeltárás, geofizikai kutatás
22	Péteri, Péteri 3. lelőhely	57218	település	beruházást nem érint	-
24	Péteri, Horgásztanya	77513	település	beruházást nem érint	-

Péteri község területén nyilvántartott régészeti lelőhelyek a Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ adatszolgáltatása alapján:

Azonosító	Település	Lelőhely-szám	Név	Védelem	Érintett helyrajzi számok
57218	Péteri	1	Péteri 3. lelőhely	szakmai	0391, 025/16, 026/11, 022
					1235, 1185, 1184, 1181, 1178/2, 1178/1, 1176, 1175, 1174, 1172, 1169/1, 1166/1, 1165/1, 1164, 1163, 1162, 1141, 1140, 1139/2, 1139/1, 1138, 1137, 1151, 1150, 1149/2, 1102/1, 019/7, 032, 019/6, 1119/1, 1118, 1120, 1128, 1127, 1129, 1114, 1115, 1629, 1116, 1102/2, 1113, 1119/2, 1106, 1107, 1108, 1109, 1111, 1112, 1117, 1103/4, 1103/3, 1126, 1125, 1124, 1123, 1122, 1121, 1130, 1136, 1135, 1134, 1133, 1132, 1131, 1101/2, 1101/1, 1252, 1251, 1250, 1249, 1248, 1243/2, 1253, 1161, 1160, 1159, 1158, 1156, 1153, 1152, 1145, 1144/4, 1144/2, 1143, 1142, 1144/5, 1144/6, 032, 033/4, 0395, 1215, 0391, 031/2, 1241, 1103/2, 1103/1, 1201, 1200, 1199, 1198, 1197/1, 1196, 1195, 1194, 1628, 1237, 1238/1, 1238/2, 1236, 1234, 1233, 1232, 1231, 1230, 1229, 1228, 1227/2, 1240, 1239, 1202, 1193, 1190, 1189, 1188, 1187, 1186, 1247, 1246, 1245, 1244, 1243/1, 1242, 1205, 1204, 1203, 1226, 1225/1, 1223/2, 1223/1, 1222, 1221, 1220, 1219, 1227/1, 1218, 1217, 1208/1, 1216, 1214, 1224, 1225/2, 1197/2, 018/34, 033/2, 018/32, 0396, 033/1, 018/33
57219	Péteri	2	Péteri 4. lelőhely	szakmai	026/10, 022, 026/11, 0391, 0392, 0393/7, 0393/8, 0393/6, 0393/5, 0386/8, 026/9, 026/8, 026/7
57220	Péteri	3	Péteri 5. lelőhely	szakmai	

Péteri Község Településrendezési eszközeinek módosítása
Jóváhagyott dokumentáció

65994	Péteri	4	Péteri 1. sz. lelőhely	szakmai	815, 816, 890/1, 890/2, 891/5, 891/6, 891/7, 891/8, 891/9, 892/1, 892/2, 892/3, 892/4, 892/5, 892/6, 892/7, 892/8, 892/9, 893/1, 893/2, 893/3, 893/4, 895, 093/11, 093/17, 093/18, 093/19, 093/26, 093/27, 093/28, 093/29, 093/31
77507	Péteri	5	Parlagi-földek 1.	szakmai	025/1, 025/2, 025/3, 025/4, 025/5, 025/6, 025/7, 025/8, 025/9, 025/10
77509	Péteri	6	Parlagi-földek 2.	szakmai	019/5, 019/4, 019/3
77511	Péteri	7	Kertekalja	szakmai	442/1, 435, 432, 430, 431/3, 431/4, 433, 429, 444/3, 443, 436/2, 436/3, 441, 440, 439/2, 439/1, 438/2, 437/2, 436/1, 438/1, 442/2, 434/2, 434/1, 018, 019/18, 019/13, 019/11, 019/10, 019/14, 444/4, 019/19
77513	Péteri	8	Horgásztanya	szakmai	019/21, 019/20, 036/15, 019/9, 031/1
90961	Péteri	9	Tiszteletes	szakmai	030/52, 011/50, 011/49, 011/48, 011/47



7. JÓVÁHAGYOTT MUNKARÉSZEK

7.1. Településszerkezeti Terv módosítása

7.1.1. Határozat

**Péteri Község Önkormányzata Képviselő-testületének
111/2016. (09.14.) számú határozata
a Településszerkezeti Tervének módosításáról**

Péteri Község Önkormányzatának Képviselő-testülete az előterjesztést megtárgyalta, és az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. LXXVIII. tv. 6.§ (1) bekezdése és 9/B. § (2) bekezdés a.) pontja alapján, valamint Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13. § 1. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva az alábbi határozatot hozza:

A Képviselő-testület

1. Péteri Község Településszerkezeti Tervét az 1. számú melléklet szerint módosítja (rajzsám: TSZT – M/2016 Településszerkezeti Terv módosítás (fedvényterv) M4 gyorsforgalmi út beillesztése)
2. megállapítja, hogy a hatályos Településszerkezeti Terv helyébe az M4 gyorsforgalmi út M0 – Cegléd közötti szakasz által érintett területen a TSZT – M/2016 rajzsámú Településszerkezeti Terv módosítás (fedvényterv) lép;
3. a 2. számú melléklet szerint elfogadja Pest Megye Területrendezési Tervéről szóló Pest Megye Közgyűlésének 5/2012. (V. 10.) önkormányzati rendelet 1.15. mellékletét képező Területi mérleg adatait;
4. úgy dönt, hogy a településfejlesztési, településrendezési tevékenységek előkészítése során az 1. pontban megállapított Településszerkezeti Terv módosításban (1. számú melléklet) foglaltak az elfogadását követő napon lépnek hatályba.

határidő: azonnal

felelős: polgármester

k.m.f.

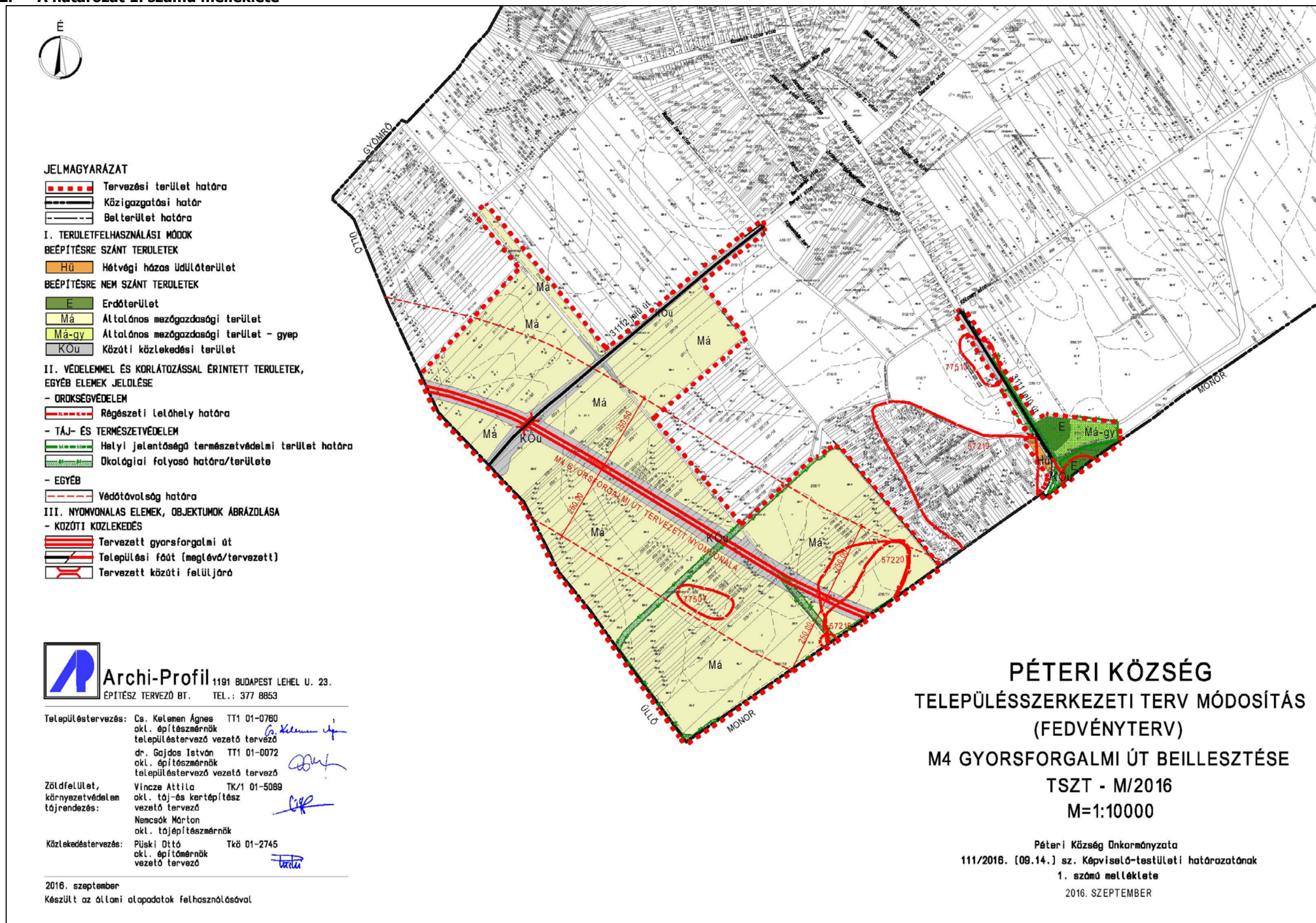
Petőné Vizi Valéria s.k. polgármester	Losonci László s.k. jegyző
--	---

A kiadmány hitelül:


Danyi Dezsőné
j.kv.



7.1.2. A határozat 1. számú melléklete



7.1.3. A határozat 2. számú melléklete

Az M4 gyorsforgalmi út M0 – Cegléd közötti szakaszra, országos jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózat pontosításra és eltérésre vonatkozó térségi területfelhasználási engedély alapján

Péteri területi mérlege:

	Település	Térségi területfelhasználási kategória	Terület (ha)	%
316.	Péteri	Hagyományosan vidéki települési térség	237,17	19,95
317.	Péteri	Vegyes területfelhasználású térség	310,91	26,15
318.	Péteri	Erdőgazdálkodási térség	364,95	30,70
319.	Péteri	Mezőgazdasági térség	263,53	22,17
320.	Péteri	Vízgazdálkodási térség	4,48	0,38
	Péteri	Építmények által igénybevett térség	7,80	0,65
321.	Péteri	Számított területe összesen	1188,84	100

7.2. Szabályozási Terv és Helyi Építési Szabályzat módosítása

7.2.1. Rendelet

**Péteri Község Önkormányzata Képviselő-testületének
13/2016. (IX.15.) Önkormányzati Rendelete**

**Péteri Község helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről szóló 30/2004. (XII. 15.)
önkormányzati rendelet módosításáról**

Péteri Község Önkormányzatának Képviselő-testülete az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (6) bekezdés 6. pontjában kapott felhatalmazás alapján, Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13. § 1. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 37. §-ában biztosított véleményezési jogkörében eljáró államigazgatási szervek, és a partnerségi egyeztetés szabályairól szóló önkormányzati rendelet szerinti partnerek véleményének kikérésével a következőket rendeli el:

1. § Péteri Község helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről szóló 30/2004. (XII. 15.) önkormányzati rendelet (továbbiakban: Rendelet) 1. § (3) bekezdés a következő 3. és 4. számú melléklettel egészül ki:

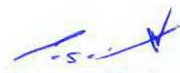
„3. sz. melléklet: Péteri 1:5000 léptékű BSZT/2016.M jelű Belterületi Szabályozási Terv módosítás (fedvényterv)

4. sz. melléklet: Péteri 1:10000 léptékű KSZT/2016.M jelű Külterületi Szabályozási Terv módosítás (fedvényterv)”

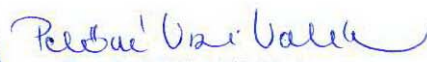
2. § A Rendelet 1. sz. rajzi mellékletét képező Belterület Szabályozási Terv az M4 gyorsforgalmi út M0 – Cegléd közötti szakasz által érintett települési területre vonatkozóan e rendelet 1. mellékletét képező BSZT - M/2016 jelű Belterület Szabályozási Terv módosítás (fedvényterv) szerint módosul.

3. § A Rendelet 2. sz. rajzi mellékletét képező Külterület Szabályozási Terv az M4 gyorsforgalmi út M0 – Cegléd közötti szakasz által érintett települési területre vonatkozóan e rendelet 2. mellékletét képező KSZT - M/2016 jelű Külterület Szabályozási Terv módosítás (fedvényterv) szerint módosul.

4. § Ez a rendelet az elfogadását követő napon lép hatályba.


Losonci László
jegyző

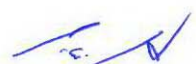



Petőné Vizi Valéria
polgármester

Záradék

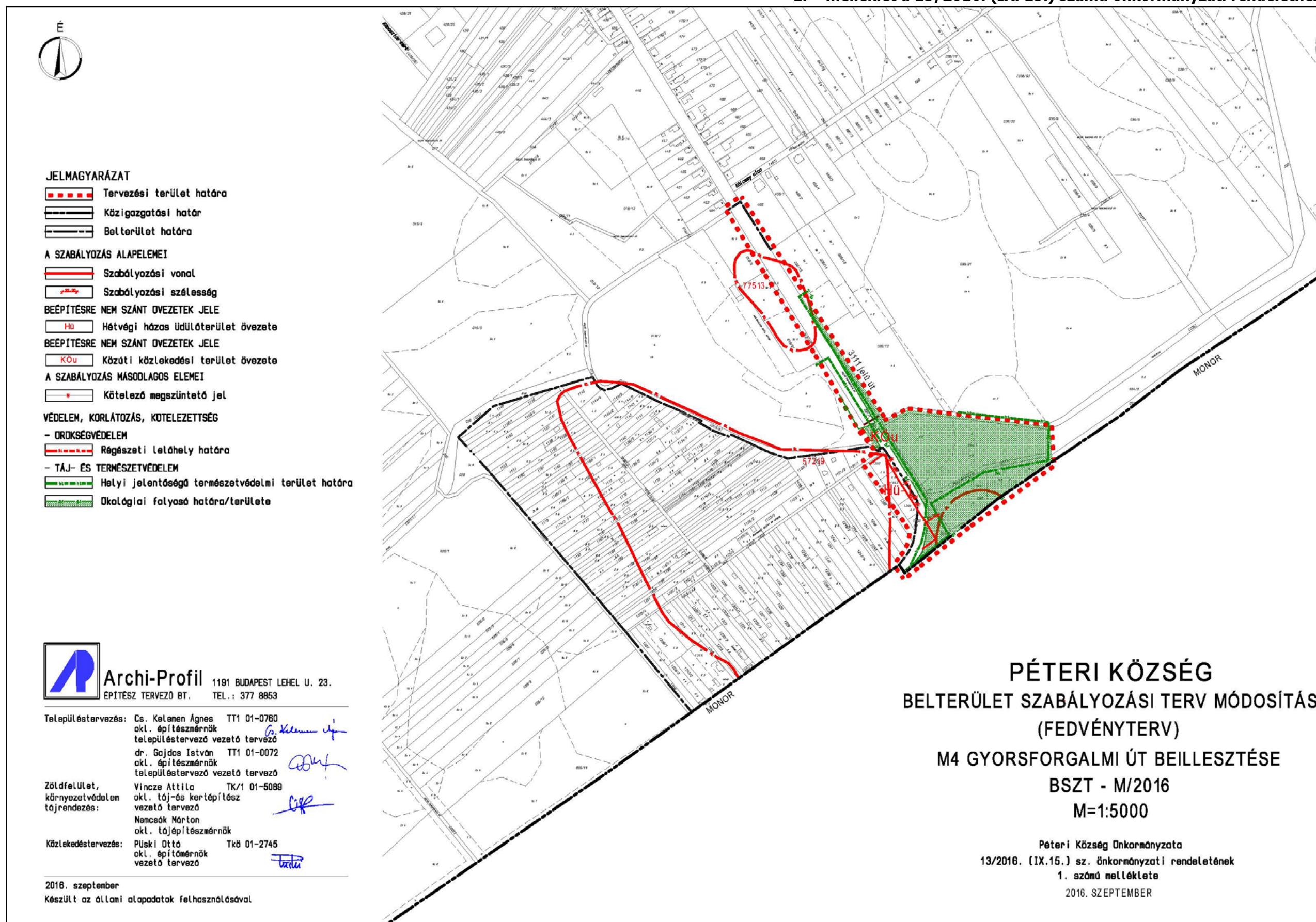
Péteri Község Önkormányzatának Képviselő-testülete ezen rendeletét 2016. szeptember 14. napján tartott ülésén alkotta, és 2016. szeptember 15. napján kihirdetésre került.




Losonci László
jegyző

7.2.2. A rendelet 1. melléklete

1. melléklet a 13/2016. (IX. 15.) számú önkormányzati rendelethez



7.2.3. A rendelet 2. melléklete

2. melléklet a 13/2016. (IX. 15.) számú önkormányzati rendelethez

