

*KOMÁROM-ESZTERGOM MEGYEI KÖZGYŰLÉS  
ELNÖKE*

VI-5/2013

***ELŐTERJESZTÉS***

**a**

**Komárom-Esztergom Megyei Közgyűlés  
2013. február 28.-i  
ü l é s é r e**

***Tárgy:*** Az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény-módosítási javaslat véleményezése

***Előterjesztő:*** Popovics György, a megyei közgyűlés elnöke

***Előadó:*** Pengő Julianna megyei főépítész

*Tisztelt Közgyűlés!*

A területrendezési tervek a területfejlesztés társadalmi, gazdasági céljaival összehangolt, hierarchikusan egymásra épülő, műszaki és ökológiai szempontok alapján elkészített tervek, amelyeknek alapvető funkciója a térségi szerkezet meghatározása, és a térségi területhasználat szabályozása. Feladatuk nem a területfejlesztés céljainak, folyamatának, eszközeinek, ütemeinek meghatározása, hanem a fejlesztés, a fejlődés térbeli, fizikai kereteinek, területi lehetőségeinek és korlátainak meghatározása, a természetes és épített környezet értékei védelmének biztosítása mellett.

## I.

### A törvénytervezet célja

Az Országos Területrendezési Terv az ország egészére határozza meg a területhasználatra és az infrastruktúra-hálózatok térbeli rendjére vonatkozó jövőképet, és az annak elérését szolgáló szabályokat, tekintettel a fenntartható fejlődésre, valamint a területi, táji, természeti, ökológiai és kulturális adottságok, értékek megőrzésére, illetve erőforrások védelmére.

Az országos szinten, illetve országos érdekből meghatározott területfelhasználási és övezeti szabályok megszabják a megyék területrendezési terveinek, és így közvetve a településrendezési eszközöknek a mozgásterét is. Tehát az OTrT olyan keretterv, amelynek előírásai elfogadásukat követően az alacsonyabb szintű területrendezési terveken, valamint a településrendezési eszközökön keresztül érvényesülnek, miután a területrendezési tervek országgyűlési, illetve megyei önkormányzati jóváhagyásuk révén jogszabályként fejtik ki hatásukat.

A 2008-ban módosított, az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény (továbbiakban: OTrT törvény) 29. §-a úgy rendelkezik, hogy az Országos Területrendezési Terv felülvizsgálatát legalább 5 évente kell elvégezni. Ennek megfelelően a törvény módosítására vonatkozó javaslatot az Országgyűlésnek 2013. évben be kell nyújtani.

A módosítás óta eltelt időben *olyan országos szintű tervek és koncepciók, valamint ágazati stratégiák* készültek el, illetve kerültek elfogadásra, melyek közvetlen összefüggésben vannak az OTrT törvény módosításával, például a Nemzeti Vidékstratégiai Koncepció, az Európai Unió Makro-regionális Duna Stratégiája, a Nabucco gázvezeték terve, vagy a gyorsforgalmi és a főúthálózat hosszú távú fejlesztési programja és nagytávú terve, mely kormányhatározattal került elfogadásra.

A megyei területrendezési terv elfogadásával egyidejűleg a Közgyűlés – a 267/2011. (XII. 15.) sz. önkormányzati határozatban - megfogalmazta az *OTrT törvény módosítására vonatkozó javaslatait*, illetve a helyi adottságok alapján pontosítva kerültek kijelölésre, illetve megállapításra az egyes térségi területfelhasználási kategóriák, országos jelentőségű műszaki infrastruktúra - hálózatok és országos övezetek. Ezek érvényesíthetőségét – érvényesülését az OTrT véleményezése során meg kell vizsgálni, szükség esetén nyomatékosítani javaslatainkat.

A felülvizsgálat során Az OTrT törvény eredeti célrendszere, felépítése, szerkezete, az *országos területfelhasználási kategóriák* rendszere és az Ország Szerkezeti Tervén ábrázolható területek kiterjedésének (legalább 1000 ha kiterjedésű térségek ábrázolhatók) korlátja alapvetően nem változik. A hangsúly elsősorban a tartalmi és szabályozási elemek megújításán van.

## II. A törvénytervezet felépítése

- I. Fejezet: **ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK** – A fejezet legfontosabb része a törvényben használt, és másutt nem definiált fogalmak meghatározása.
- II. Fejezet: **AZ ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV** – ismerteti a terv felépítését, és a terv részeként használandó rajzi – térképi mellékleteket.
- III. Fejezet: **AZ ORSZÁG SZERKEZETI TERVÉRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK** – A fejezet a térségi területfelhasználási kategóriákat és az alkalmazásukra vonatkozó szabályokat, valamint az országos műszaki infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények elhelyezésére vonatkozó szabályokat tartalmazza.
- IV. Fejezet: **TÉRSÉGI ÖVEZETI SZABÁLYOK** – A fejezet felsorolja a kijelölésre kerülő országos és kijelölhető megyei övezeteket, valamint meghatározza ezek kijelölésének és a tervhierarchiában betöltött szerepük szerinti alkalmazásuknak a szabályait. Az övezeti rendszer változását a 2. számú melléklet szemlélteti.
- V. Fejezet: **AZ ORSZÁGOS ÖVEZETEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK**
- VI. Fejezet: **A KIEMELT TÉRSÉGI ÉS MEGYEI ÖVEZETEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK**
- VII. Fejezet : **HATÁLYBA LÉPTETŐ ÉS VEGYES RENDELKEZÉSEK** - A megyei területrendezési terveket 2016. december 31-ig e törvénnyel összhangba kell hozni.

## III. Az ország szerkezeti terve a hatályos megyei területrendezési terv tükrében

### I. Térségi területfelhasználási kategóriák:

Az **erdőgazdálkodási térség** lehatárolásának célja a hatályos törvényhez hasonlóan a meglévő erdőterületek megóvása, illetve az erdősültségnek a Nemzeti Erdőtelepítési Programban célul kitűzött mintegy 600 ezer hektárral történő növelésének elősegítése. A meglévő erdőterületek lehatárolása az Országos Erdőállomány Adattár erdőterületnek minősülő erdőrészletei alapján történt. A térség lehatárolásában a megye területén lényeges változás nem történt.

Az 1000 hektár, vagy annál nagyobb kiterjedésű **mezőgazdasági térség** területfelhasználási kategóriába elsősorban szántó, gyep és ültetvények területei tartoznak, lehatárolásának célja a mezőgazdasági területek megóvása. A mezőgazdasági térség lefedi az országos és megyei területrendezési léptékben máshova nem sorolható (a földnyilvántartás szerinti kivett, 1000 hektárnál kisebb) területeket, így azok tényleges funkciójának megfelelő besorolását a településszerkezeti tervekben szükséges biztosítani. A térségre vonatkozó szabályozás ennek megfelelően úgy változik, hogy a mezőgazdasági térségen belül települési szinten természetközeli terület területfelhasználási egység, illetve beépítésre szánt és beépítésre nem szánt különleges honvédelmi terület is kijelölhető. A térség lehatárolásában a megye területén lényeges változás nem történt.

A **vegyes területfelhasználású térség** kijelölésének célja a mozaikos szerkezetű – főként erdőgazdálkodási, mezőgazdasági és települési térségeket lefedő – területek meghatározása. A módosító javaslat alapvetően támaszkodott a közelmúltban elfogadott megyei területrendezési tervekre, mely a részletesebb feldolgozási lépték és helyismeret következtében pontosabb területi lehatárolással rendelkeznek. A szabályozásban bekövetkező változások lehetővé teszik a településrendezési tervek készítése során egyrészt természetközeli terület

területfelhasználási egység, másrészt a fennmaradó területen lakóterület mellett a többi beépítésre szánt területek kijelölését is.

A **települési térség** – a települések belterülete és az ahhoz kapcsolódó beépítésre szánt területek – ábrázolása továbbra is az 1000 ha kiterjedést elérő, vagy azt meghaladó települések feltüntetésével került pontosításra, melyhez felhasználták a 2008 óta elfogadott kiemelt térségi és megyei területrendezési tervek digitális térinformatikai adatbázisát is. Az 1000 ha területet nem meghaladó települési térségek jelölése nem változik, és továbbra is szimbólummal történik. Megyénket érintően a módosítás során figyelembe vett, az OTTrT-ben eddig nem szereplő 1000 ha-t meghaladó települési térség: **Esztergom**.

Nem került feltüntetésre települési térségként három megyebeli lakott hely, az a három kistelepülés, amelyek közigazgatásilag városrészek: Esztergom – **Pilisszentlélek**, Kisbér – **Hánta** és Tata – **Agostyán**. Kérjük, hogy a tervezők ezt a javítást végezzék el.

A területi korlát nélkül ábrázolt **vízgazdálkodási térség** területfelhasználási kategóriába folyóvizek, állóvizek, vízfolyások és csatornák medre és parti sávjai tartoznak. Lehatárolásának célja Magyarország felszíni vízkinccsének hosszú távú megőrzése. a vízgazdálkodási térség lehatárolásába – a korábbiakkal ellentétben – az ország összes felszíni vize beleértendő. A változtatás legfőbb indoka, hogy a Víz Keretirányelvnek (2000/60/EK) megfelelően minden felszíni víz egyforma mennyiségi és minőségi védelmet élvez. vonatkozó szabályozása fentieknek megfelelően szigorodik, ennek következtében az országos vízgazdálkodási térség nem sorolható más területfelhasználási kategóriába sem a kiemelt térségi/megyei területrendezési tervek, sem a településrendezési eszközök készítése során. Magyarország felszíni vízrajzi hálózatának (vízfolyások és tavak) és azok parti sávjának ábrázolása. A vízgazdálkodási térség lehatárolása – a területi mérleg megállapítása és a területfelhasználási kategóriák átfedésének kiküszöbölése érdekében – az eddigi gyakorlattal ellentétben minden esetben felülettel valósul meg. Ez a lépték miatt gondot fog okozni a megyei tervek felülvizsgálatakor, hiszen a DTA-50-es alaptérkép (amit kötelezően kell használni) vonalas elemként ábrázolja a vízfolyásokat. A **vízgazdálkodási térség felületként való megjelenítése csak a településrendezési tervezéstől követelhető meg**

Az **építmények által igénybe vett térség** biztosítja a műszaki infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények területét. E térségbe tartoznak az országos *közlekedési infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények*, az országos *energetikai infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények*, a *hulladékgyűjtés építményei* és a *vízgazdálkodási építmények*.

**I. Az országos közlekedési infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények körébe az országos jelentőségű közúti, vasúti, légi, vízi és kerékpáros közlekedés létesítményei tartoznak.**

#### **A) Közutak**

„Az országos gyorsforgalmi- és főúthálózat nagytávú tervei és hosszú távú fejlesztési programjáról” szóló 1222/2011 (VI. 29.) kormányhatározat tartalmazza az **M1 autópálya 2x3 sávossá építésének** szükségességét, de csak Tatabányáig. A tatabánya-tata közötti ingázó forgalom nagyságrendje ugyanakkor azt indokolná, hogy a 2x3 sáv **legalább Tataig** (Környetata térségi mellékút autópálya csomópontjáig épüljön ki). A Suzuki Zrt. és a magyar kormány között megkötött stratégiai partnerségi megállapodásban szerepel, hogy a gyár teherforgalma a létesítendő új komáromi Duna-hidat a tervezett Esztergom és az M1 autópálya közötti útszakaszon és az M1 autópályán keresztül éri el. Emiatt az M1 autópálya 2x3 sávossá építése a komáromi csomópontig is szükségessé válik.

A fenti kormányhatározatot követve új **gyorsforgalmi úti** nyomvonalként törlésre kerül az **M11, helyette főúti paraméterekkel** létesülő út tervezett. A Suzuki Zrt. és a magyar kormány között megkötött stratégiai partnerségi megállapodásban az Esztergom és az M1 autópálya közötti útszakasz megvalósítása szerepel, az út paramétereinek meghatározása nélkül. Az útszakasz megvalósíthatósági tanulmányának elkészítése a Nemzeti Infrastruktúra Zrt. (NIF) feladata, a tanulmány tartalmazza majd a kétszer egy sávossal kialakítású főúthoz kapcsolódó különböző nyomvonalak tanulmányterveit, a költséghaszon elemzést, a közúti biztonsági hatásvizsgálatot, és a Natura 2000 hatásbecslést. A tanulmány 2014 nyarára készül el.

Fenntartjuk javaslatunkat, hogy a Ploce – Szarajevo – Budapest V/C **Helsinki folyosó**, illetve a Léva – Krakó – Gdansk irányú VI. Helsinki folyosó **Budapest Léva közötti szakasza Esztergom és Párkány érintésével** kapcsolódjon össze, váljon a TEN-T hálózat részévé. Fontos, hogy az „Országos gyorsforgalmi- és főúthálózat nagytávú terve és hosszú távú fejlesztési programjáról” szóló 1222/2011 (VI. 29.) kormányhatározat, és ezzel az OTTrT tervezete módosuljon, az esztergomi tervezett Duna híd és a híddal kapcsolódóan **az M11 főút fejlesztése kiemelt projekt státuszt élvezzen** a mielőbbi megvalósulás érdekében. A párkányi rendezőpályaudvarral való kapcsolat érdekében a hídnak a vasút átvezetését is biztosítani kell.

*Ez a nyomvonal nem csupán a magyarországi Duna menti ipari térség, hanem a jelenleg alulhasznosított, hatalmas párkányi logisztikai kapacitás bekapcsolódását is biztosítja a transzkontinentális vérkeringésbe és egyúttal egy jóval kedvezőbb topográfiai viszonyok között vezethető, ezért jóval olcsóbb nyomvonal kialakítását teszi lehetővé, mint az OTTrT-ben szereplő jelenlegi nyomvonal. Az OTTrT szerinti nyomvonal ráadásul egy jelenleg lényegében háborítatlan, természetközeli, hagyományos vidéki térségben jelentős ingatlanpiaci nyomást generálhat, miközben Komárom-Esztergom megyei Duna menti térségben barnamezős területek sokasága található, jelenleg kihasználatlanul.*

Az OTTrT-ben és az „Országos gyorsforgalmi- és főúthálózat nagytávú terve és hosszú távú fejlesztési programjáról” szóló 1222/2011 (VI. 29.) kormányhatározatban is szereplő, **Komáromtól nyugatra vezetett új Duna-híd és hozzá kapcsolódóan a 13. sz. főút fejlesztése kiemelten fontos** a megye és a régió észak – déli irányú nemzetközi közlekedési kapcsolatainak javítása érdekében. A híd megépítése szintén része a Suzuki Zrt. és a magyar kormány között megkötött stratégiai partnerségi megállapodásnak. Ehhez kapcsolódóan szükséges a Komáromtól délről elkerülő főúti nyomvonal kiépítése is.

Korábbi **javaslatunkra bekerült főutak tervezett településselkerülő szakaszai közé a 10. sz. főút Lábatlant és Nyergesújfalut elkerülő szakasza**. A 10. sz. főút túlterheltsége azonban gondot okoz Süttő, Dunaalmás és Neszmély átkelési szakaszain is. A probléma hosszú távú, komplex megoldása érdekében javasoljuk, hogy fenti intézkedésen túl a tehermentesítés *minden szóba jöhető változatát* felölelő vizsgálat készüljön a területre, a Duna menti települések, a Dunára szerveződő vállalkozások, továbbá a 10-es főút illetve a Duna menti ingatlanulajdonosok bevonásával. A **Duna menti közlekedési rendszerek** (közút, vasút, vízi út) **integrált megújításának** tekintettel kell lennie a térség gazdasági területeinek megújítására, a turizmusfejlesztésre, a települések élhetőségére, a tájképi-természeti értékekre és hosszú távú fenntarthatóságra, valamint össze kell hangolni a Duna menti települések árvízvédelmével is.

A Mór – Oroszlány térsége – Környe – Tatabánya – Tata térsége közötti kapcsolatainak fejlesztése, elkerülő utak kialakítása biztosíthatja Székesfehérvár és Tatabánya megyeszékhelyek főúti kapcsolatát, valamint jelentős ipari parkok (az oroszlányi, a tatabányai és a tatai) közvetlen közúti összekötését és az M1 autópályára való kijutását települési lakóterületek érintése nélkül. Ennek fontos része a megyei területrendezési terven ábrázolt,

**Tatát nyugatról, Tatabányát délről elkerülő** – a megyei területrendezési terven jelenleg térségi mellékútként ábrázolt – **kapcsolat főútként** történő megvalósítása, a **meglévő 1. sz. főút** Tata és Tatabánya közötti szakaszának, illetve a Környe-Tatabánya-Tát új főúti kapcsolat érintett szakaszának **kiváltásaként**.

A javasolt nyomvonal

- kiszolgálja a két város legnagyobb gazdasági területeit, így jelentősen csökkenti a két város és Vértesszőlős átkelési szakaszainak terhelését.
- a 1119-es számú úton Esztergomból érkező forgalom Tatabánya belterületének terhelése nélkül éri el a környei ipari parkot;
- megszünteti a főút-elkerülő út – autópálya torlódást a két város keleti felén,

A megyei területrendezési terv a Mór (81-es főút) – Pusztavám – Bokod – Környe illetve a (Sárvár(84.sz.főút) – Celldömölk térsége – Pápa) – Kisbér – Környe – Tatabánya – Tát tervezett főút estében települést elkerülő szakaszt javasol Császár és Tarján települések esetében is.

Meglévő főúton **(11-es) Pilismarótnál** települési elkerülő szakaszt javasol a megyei terv.

## **B) Vasutak**

A tervezett **nagysebességű vasútvonalat** (Ausztria és Szlovákia)–Hegyeshalom és Rajka–Budapest[Ferihegy]–Röszke és Kübekháza–(Szerbia és Románia) –az OTTrT-nek megfelelően szerepeltetjük a megyei területrendezési tervben.

A megye vasúthálózati hiányosságainak megszüntetése érdekében kiemelten fontos fejlesztések a következők:

- Az **Oroszlány-Mór közötti hiányzó vonalszakasz kiépítése**, mely nem csupán Oroszlány számára kiemelt fontosságú, de egyúttal a Tatabánya és Székesfehérvár közötti vasúti összeköttetés megteremtésére is alkalmas lenne;
- **Esztergom – Budapest elővárosi vonal két nyomsávúvá való átépítése**
- **Esztergom – Párkány közötti vasúti kapcsolat helyreállítása;**
- Az **Esztergom-kertváros és Almásfüzitő közötti vasút korszerű elővárosi vasúttá fejlesztése**, **Budapest felé** csatlakozás biztosítása illetve a Duna menti nagyvállalatokat kiszolgáló tehervasútként történő korszerűsítése, továbbvezetése a nagyobb városok közötti kapcsolat biztosítása érdekében.
- A vasúti mellékvonal korszerűsítése, a teher- és személyszállítás újraélesztése, versenyképessé tétele a **Komárom – Kisbér – Székesfehérvár** és a **Tatabánya – Kisbér – Pápa** vonalon
- A Budapest-Bécs vonal leválasztása az elsőrendű árvízi védvonalról Komáromnál;

## **C) Vízi közlekedés**

A Duna stratégia egyik legfontosabb eleme a belvízi hajózás fejlesztése, mind a teherszállítás, mind a turisztikai célú hajózás vonatkozásában. E tekintetben **legfontosabb a Duna állandó hajózhatóságának biztosítása.**

Az Országos Területrendezési Tervről szóló hatályos törvény szerint megyénkben két **közforgalmú, nemzetközi és országos jelentőségű kikötő** van: Komárom és Esztergom. A módosításhoz az NFM által adott állásfoglalás alapján azonban csak Győr - Gönyű, Budapest-[Csepel], és Baja került besorolásra, határkikötőként pedig Mohács és Drávaszabolcs.

A *komáromi* kikötő, amely 2007. december 31.-ig az Európai Unió schengeni határállomása volt, szabadon fejleszthetővé vált. Jól megközelíthető közúton és vasúton is, közvetlen szomszédságában helyezkedik el a teherpályaudvar, amely fontos szerepet tölt be

Bécs–Budapest és térsége kiszolgálásában. A hajóállomás területén jelenleg nemzetközi személy- és teherforgalom bonyolódik, a teherforgalmi tevékenység ömlesztett áru ki és berakodása, valamint az ehhez kapcsolódó kikötői szolgáltatások biztosítása. A nemzetközi teherforgalom számára is használható Duna-híd szintén a terület közvetlen közelében helyezkedik el. A kikötő tehát nemzetközi vízi, vasúti, közúti közlekedési utak metszéspontjánál fekszik, így alkalmas intermodális logisztikai feladatok ellátására.

A Közgyűlés támogatja a Széchenyi terv azon javaslatát, hogy **Komáromnál kiemelt jelentőségű trimodális kikötő** épüljön ki.

*Esztergom* kikötő turisztikai jelentőségű: Esztergom és Budapest között a főszezonban járnak menetrendszerinti kirándulójárok, egész évben azonban a várost hetente több mint 50 szálloda- és több kirándulójáró érinti.

**Esztergom és Párkány** képviselő-testülete megállapodott, a szénrakodó és a párkányi papírgyár **között** egy **teherkomp** létesítéséről, mely indikátor szerepet tölthet be egy új teherforgalomra is alkalmas híd építésére. A teherkomp kiviteli tervei rendelkezésre állnak.

#### **D) Kerékpárutak**

Az EuroVelo, az országos kerékpárút törzshálózat és a térségi kerékpárút-hálózat elemeinek felhasználásával, és a szomszédos megyékkel együttműködve kerékpárút „körgyűrűt” tervezünk kialakítani a *(Velencei-tó) – Oroszlány-Majk – Tata – Duna-part – Esztergom – (Budapest – Velencei-tó)* útvonalon. Javasoljuk ezért, hogy a **71. sz. Vértesi kerékpárút** (országos törzshálózati elem) **nyomvonala** ((*Székesfehérvár – Gánt*) – *Várgesztes – Vértessomló – Környe – Tata – Komárom*) **érintse Oroszlány-Majk térségét is.**

**II.** Az országos energetikai infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények körébe az országos jelentőségű erőművek, a villamosenergia-átviteli hálózat távvezetékei és országos szénhidrogén szállító-vezetékek tartoznak.

#### **A) Erőművek**

Országos jelentőségűnek az 50 MW-ot meghaladó teljesítményű erőművek minősülnek. A „hagyományos” energiahordozókra létesített erőművek telephelye lehatárolt és adott településhez kötött. Megyénkben 3 erőmű éri el az országos jelentőségű teljesítményt: a **meglévő oroszlányi (Vértesi Erőmű) és tatabányai**, valamint a **tervezett almásfüzitői hőerőmű**. A szélenergiát hasznosító építmények, szélerőmű-parkok legtöbbször nem telephelyhez, nem egy település közigazgatási területéhez köthetők. Ezek esetében az egy csatlakozási pontnál jelentkező teljesítményt veszi figyelembe az OTrT módosítási javaslata, jelölésük pedig a csatlakozási pont szerinti településnél történik. Megyénkben jelenleg nincs és nem tervezett 50 MW-ot meghaladó összteljesítményű szélerőmű-park.

A **szélerőmű-park ábrázolására azonban – mivel a nagy területekre kiterjedő szélerőmű-parkok szerkezetalkító, jelentős tájformáló elemek – nem elegendő a szimbólumként való megjelenítés.** Elhelyezésük területrendezési vonzatait, fejlesztési lehetőségeit a szélerőmű elhelyezéséhez vizsgálat alá vonható terület oldaná meg hatékonyan.

#### **B) Villamosenergia átviteli hálózat**

A villamosenergia-hálózatok közül az OTrT a 750 kV-os, 400 kV-os és 220 kV-os átviteli hálózat távvezeték elemeit tünteti és sorolja fel, megyénket érintően ezekben változás nincs. A MAVIR aktuális Hálózatfejlesztési Terve (2011) szerint 2017-ig kiépül, illetve fejlesztésre kerül az Almásfüzitő – Dad – (Oroszlány) közötti 400 kV-os valamint a (Martonvásár) - Oroszlány – Győr közötti 400 kV-os szakasz.

### **C) Országos szénhidrogénszállító-vezetékek**

A szénhidrogénszállító-vezetékek rendszerében a közelmúltban egy változás történt: 2011-ben a megyei területrendezési tervbe is beillesztésre került a Nabucco gázvezeték Bakonyalját érintő szakasza. A megyei területrendezési tervben szereplő, országos jelentőségű szénhidrogén-szállító vezetékek az alábbiak:

a) Földgázszállító-vezetékek:

Sorszám:	Érintett települések:
500	Pilisvörösvár – Dorog – Lábatlan – Komárom – Bony – Győr
500-01	Dág
500-02	Nagysáp
500-05	Bana
515	Naszály – Tata – Környe – Tatabánya
515-01	Tata
515-02	Tatabánya
516	Dág–Zsámbék
Nabucco	(Románia) – országhatár – Nagylak – Hódmezővásárhely – Kecskemét – Adony – Székesfehérvár – <b>Mór</b> – <b>Tét</b> – Rajka – (Ausztria)

b) Kőolajszállító-vezetékek a megyét nem érintik.

c) Termékvezetékek:

Kápolnásnyék – Komárom [Szöny];  
Komárom [Szöny] – Győr;

### **D) A hulladékgazdálkodás építményei**

Országos elemként a *veszélyeshulladék-ártalmatlanító* és a *radioaktív hulladék-lerakó* került megkülönböztetésre. Ártalmatlanító egyaránt a veszélyes hulladék égetéssel vagy lerakással történő ártalmatlanítására szolgáló hulladékgazdálkodási építmény.

Az Ország Szerkezeti Terven feltüntetett hat veszélyeshulladék-ártalmatlanító közül kettő megyénkben található: a működő dorogi égetőmű és a tervezett Tatabánya – Bánhidai. Utóbbi az üzemén kívül lévő erőmű területén létesülne. Tatabánya M.J. Várossal egyeztetve felhívjuk a figyelmet arra, hogy a megyei területrendezési tervben ilyen létesítmény nem szerepel és a város sem tervez hasonló beruházást.

### **E) Vízgazdálkodási építmények**

Ezek között az első rendű árvízvédelmi fővonal, a folyami nagyműtárgy, a szükségtározó, a 10 millió m<sup>3</sup>-t meghaladó térfogattal tervezhető tározási lehetőség, valamint a VTT I. ütemében megvalósuló árvízi tározó került feltüntetésre. Megyénket ezek közül csak az árvízvédelmi fővonal érinti, melynek definíciója a következő:

*Három vagy több települést érintő, fővédelmi művé nyilvánított árvízvédelmi töltés, továbbá a folyó nyílt árterében fekvő település árvízmentesítését szolgáló körtöltés.*

Az elsőrendű árvízvédelmi fővonalak az Ország Szerkezeti Tervén az Országos Vízügyi Főigazgatóság digitális adatszolgáltatása alapján kerültek pontosításra.

#### IV.

### Az OTrT tervezett övezeti rendszere a hatályos megyei területrendezési terv tükrében

**Az övezetek többsége más jogszabályon alapuló meglévő szakági tervek és korlátozások közvetítője.** Az övezetek tematikája a hatályos törvényhez képest részben megváltozott, új elemekkel, szempontokkal gyarapodott. Az övezeti rendszer változását a 2. számú melléklet szemlélteti. A tervezet szerint alkalmazandó övezeti rendszer továbbra is két részre oszlik: az országos tervben megállapított, és a megyei területrendezési tervekben pontosítandó övezetekre, és a megyei területrendezési tervekben megállapítandó övezetekre. Az országos övezetek a következők szerint érintik megyénket:

#### **A) Országos ökológiai hálózat**

Az övezet a természetes és természetközeli élőhelyek rendszere, amely az élőhelyek közötti ökológiai folyosók által biztosított biológiai kapcsolattal elősegíti a fajok vándorlását, terjedését, és ezzel a biológiai diverzitás megőrzését. Az övezet országos kategóriaként való megjelenítésének célja továbbra is a természetvédelem markáns és változatlan jelentőségű szerepének biztosítása.

Az övezeti lehatárolás módosítása a Natura 2000 területek – az ökológiai hálózatba eddig nem tartozó – egyes elemeinek integrálásából adódik. Az övezet adatszolgáltatója a Vidékfejlesztési Minisztérium.

Az övezet kiterjedése a megye területén érdemben nem változik. Az övezetet a megyei területrendezési tervekben az alábbi három övezetre kell felosztani:

*a) Magterület:* az ökológiai hálózaton belül olyan természetes vagy természetközeli élőhelyek rendszere, amelyek az adott területre jellemző természetes élővilág fennmaradását és életkörülményeit hosszú távon biztosítani képesek, és számos védett, vagy közösségi jelentőségű fajnak ad otthont.

*b) Ökológiai és zöldfolyosó:* döntő részben természetes eredetűek, többnyire lineáris kiterjedésű folytonos vagy megszakított élőhelyek, élőhely-sávok, élőhely-mozaikok, élőhely-töredékek, élőhely-láncolatok, amelyek alkalmasak az ökológiai hálózathoz tartozó egyéb élőhelyek közötti biológiai kapcsolatok biztosítására.

Új szabályozási előírás, hogy e két övezet területén szélrózsa-park nem létesíthető.

*c) Puffer területek:* megakadályozzák, vagy mérséklék azoknak a tevékenységeknek a negatív hatását, amelyek a magterületek, ill. az ökológiai folyosók állapotát vagy rendeltetését kedvezőtlenül befolyásolhatják.

#### **B) Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület**

Az övezeti lehatárolás és a kapcsolódó szabályozás célja, hogy az agroökológiai adottságaik alapján kimagasló agrárpotenciállal rendelkező, környezeti szempontból a legkevésbé érzékeny, tehát mezőgazdasági termelésre leginkább alkalmas, és ezért felértékelődő szántóterületeket hatékonyan védje a beépítésre szánt területté válástól.

Az övezethez kapcsolódó szabály kiegészül a külszíni kavicsbányászat korlátozásával, mert a kavicsbánya nyitása a termőföld végleges kivonásával jár, továbbá kedvezőtlenül hat a vizek minőségére és a vízmérlegre is (jelentős párolgás).

Az övezet kiterjedése a megye területén érdemben nem változik.

Számos területen átfedésben van a *Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete* az *Országos ökológiai hálózat övezetével*. Mivel az intenzív mezőgazdasági művelés nem kedvez a természeti területek megőrzésének, javasoljuk az átfedéseket megszüntetni.

### **C) Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület**

Az övezeti lehatárolás a termőhelyi jellemzők és a faállományra vonatkozó adatok alapján történt, és az ország meglévő erdőállományának mintegy 59,0 %-át érintette.

Az övezet kiterjedése a megye területén érdemben nem változik.

a) *Erdőtelepítésre javasolt terület*: Az övezet kiterjedése a megye területén érdemben nem változik.

### **D) Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület**

Az övezetbe azok a területek tartoznak, amelyek a természeti adottságok, rendszerek, és/vagy az emberi tevékenység kölcsönhatása, változása következtében a táj látványa szempontjából sajátos és megkülönböztetett fontosságú esztétikai jellemzőkkel bírnak.

A módosítás során alkalmazott módszertan szerint a nagyobb kiterjedésű, területi jellegű természeti és a pontszerű, táji kulturális adottságok vizsgálata együtt alapozta meg az övezeti lehatárolást. Az aprófalvak, kisebb települések, de a történelmi belvárosok esetében is a település együtt él a környező tájjal, ezért a települési területek a tájképvédelmi terület részét képezik.

A módosítás során a korábbi kétszintű (országos és térségi), településhatáros övezet helyett a tervezési léptéknek megfelelő területhatáros, egységes lehatárolás kerül kialakításra. Ennek megfelelően megyénk területén is jelentősen megváltozott – átrendeződött az övezet kiterjedése.

**A megyei területrendezési tervben** Súr Vérteskethely, Császár, Bokod, Oroszlány, Környe, az ácsi Duna-part, Epöl, Nagysáp, Annavölgy, Csolnok, Sárísáp, Dág, Úny, Máriahalom és Nyergesújfalu esetében **térségi tájképvédelmi övezetként lehatárolt területek jelentős része került az egységes, országos övezetbe**. Ezekon kívül tájképi védelmet nyer a mocsai, Mária-pusztai és Ferenc-majori tavak környezete is.

A hatályos országos övezetből törölni javasolják a bányaterületeket Tardos, Lábatlan és Nyergesújfalu területén, valamint a neszemlyi vörösiszap-tároló területét. Szintén törölni javasolja az anyag az Ácsteszer és Aka közötti dombvidéki, főként gyepes területet, Komáromnak az Almásfüzitő felőli Duna-part szakaszát, valamint Bajna közigazgatási területének dél-keleti részeit.

### **E) Kiemelt fontosságú honvédelmi terület**

A módosítás során az OTtT-ben településhatárosan magállapított kiemelt fontosságú honvédelmi terület övezetébe sorolt települések köre a Honvédelmi Minisztérium által felülvizsgálatra és változtatásra került. A megyénkben érintett települések területén laktanya, gyakorlótér vagy honvédségi kezelésű erdőterület helyezkedik el. A kiemelt fontosságú honvédelmi terület, mind a honvédelmi terület övezetét *a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésüknek megfelelően lehatárolni*. Ezek területét a településszerkezeti tervben *beépítésre szánt vagy beépítésre nem szánt különleges honvédelmi terület, vagy erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolni*.

a) *Honvédelmi terület*: az övezet a Magyar Honvédség alapfeladatai rendeltetésszerű, szakszerű és jogszerű ellátásához szükséges objektumok elhelyezésére, illetve tevékenységek végzésére szolgál. Az övezetet csak a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésüknek megfelelően lehatárolni. Honvédelmi célú, de jellemzően erdő

területfelhasználású területeket a településszerkezeti tervben - a beépítésre szánt vagy beépítésre nem szánt különleges honvédelmi terület mellett - erdőterület területfelhasználási egységbe is be lehet sorolni.

#### **F) Világörökségi és világörökségi várományos terület**

A **világörökségi és világörökségi várományos** terület övezete a szaktárca javaslatára külön országos övezetként szerepel, mivel róluk 2011 óta a világörökségi törvény rendelkezik (2011. évi LXXVII. tv.).

Megyénket érintő világörökségi és világörökségi várományos területek:

- Komárom/Komarno erődrendszer a Duna és a Vág folyók összefolyásánál
- Dunakanyar kultúrtáj (A Visegrádi királyi székhely és vadászterület és Az Esztergomi középkori vár)
- A római limes magyarországi szakasza – A Ripa Pannonica Magyarországon

#### **G) Országos vízminőség-védelmi terület**

A felülvizsgálat során a *kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi terület és a felszíni vizek vízminőség-védelmi vízgyűjtő területe* országos övezetek helyett az **országos vízminőség-védelmi terület** övezete került lehatárolásra. Az övezet folthatárosan foglalja magába a felszíni és felszín alatti vizek vízgyűjtőterületeit.

Megyénk nitrátszennyezettségi aránya a sekély-, hegyvidéki- és karszt víztestek alapján 30-40 % közötti, ami igen magasnak tekinthető, ezért vizeink védelmére igen nagy gondot kell fordítani.

Nagy védendő területek kerülhetnek ki a kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi terület kategóriából a Gerecse területén, és nem szerepel a javaslatban Bábolna termásvíz-lelőhelye sem. Javasoljuk az övezet felülvizsgálatát.

#### **H) Nagyvízi meder és a Vásárhelyi-terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló szükségtározók területe**

A *nagyvízi meder és a Vásárhelyi-terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló szükségtározók területének övezete* az illetékes tárca javaslatára került országos övezetként meghatározásra. Az új övezeti lehatárolás az árvizek kártételeinek csökkentését és az elhárításával kapcsolatos feladatok elősegítését szolgálja. a nagyvízi meder kijelölésének célja az árvizek levezetésének biztosítása, illetve a károk mérséklésére.

Nem szerepel a tervezetben a Pilismaróti-öblözet nagyvízi medre. A településrendezési eszközök módosításánál az Észak-dunántúli Vízügyi Igazgatóság, majd az Országos Vízügyi Felügyelőség is kijelölte, de értékes Duna-parti területeik nagy része pontosítás után is a nagyvízi meder részét képezi. Kérjük ennek pontosítását.

#### **I) Rendszeresen belvízjárta terület:**

Az övezetben megyénk nem érintett.

#### **J) Földtani veszélyforrás területe:**

Az övezet megjelenítésének célja a súlyos földtani káresemények (Omlás, csúszás, stb.) megelőzése. Lehatárolása településhatárosan, és kizárólag a megye területrendezési tervekben történik. Az övezet kiterjedése a megye területén érdemben nem változik.

## **K) Ásványi nyersanyag-vagyon terület**

A módosító javaslat szerint lehatárolása kizárólag a megye területrendezési tervekben történik. A Magyar Bányászati és Földtani Hivatal álláspontja alapján az övezet eddigi tartalma mellett a meglévő bányatelkek is ábrázolásra kerülnek, ezért az övezet elnevezése is *ásványi nyersanyag-vagyon területre* változik. A tényleges lehatárolást elvégezni és az övezetre szabályokat megállapítani továbbra is a településrendezés eszközeiben kell.

## **V. Általános észrevételek**

1) A területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. XXI. törvény megfogalmazása szerint:

*5. § A törvény alkalmazásában:*

*b) területrendezés:*

*ba) az erőforrások feltárása, a táj terhelése és terhelhetősége meghatározása, ezek együttes értékelése, előrejelzések készítése,*

*bb) a területi adottságok célszerű hasznosítási javaslatainak kidolgozása,*

***bc) a fejlesztési koncepciók és programok térbeli, műszaki-fizikai rendszerének meghatározása,***

*bd) nemzetközi együttműködés és szerződés keretében az európai és határmenti területrendezési tevékenység összehangolása*

***23.§(2) A területrendezési terv a területfejlesztési koncepciókban megállapított célokkal összhangban meghatározza a térségi területhasználat módját.***

Az OTrT módosítás alapja tehát a készülő Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (továbbiakban: OFTK) és a Nemzeti Vidékfejlesztési Stratégia. Az OFTK társadalmi egyeztetése folyamatban van, és részletesen taglalja az OTrT-vel való összhang szükségességét.

Az OFTK tervezete határozott, differenciált térszerkezet-alkító koncepcionális irányokat határoz meg az ország különböző térségeire. A Nemzeti Vidékstratégia is számos területi vonatkozású elhatározást tartalmaz, külön nevesítve sajátos adottságú térséget illetve térségtípusokat.

Szintén jelenleg van folyamatban a Nemzeti Közlekedési Stratégia kidolgozása. Elfogadásának várható ideje 2014 áprilisa. Megállapítása szerint a stratégiának megfelelő szakmai javaslatként kell majd szolgálnia a következőkben ismét aktuálissá váló OTrT módosításához.

A területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. XXI. törvény a területrendezést kifejezetten e koncepciók és programok térbeli, műszaki-fizikai rendszerének meghatározásaként definiálja. Emiatt javasoljuk, hogy az OTrT módosítás folyamata kerüljön összehangolásra az OFTK és a megyei területfejlesztési koncepciók tervezési – elfogadási ütemével.

2) „Az OFTK azon területi céljai, térségei, amelyek az OTrT-ben nem szerepeltethetők, megjelenhetnek a megyei és térségi területrendezési tervekben, a megye/térség érintettségétől függően. Megyei szinten a szabályozás teret enged azon OFTK szempontok, területi célok területrendezési szabályainak megalkotásához, amelyeket országos szinten nem lehet érinteni.” (Nemzeti fejlesztés 2020, 241. oldal).”

Ezzel ellentétben az OTrT törvény tervezete továbbra sem biztosítja azt a lehetőséget, hogy a megyei tervekben rendeleti hatállyal, a terület specialitásainak megfelelően bármely területfelhasználási kategóriára vagy övezetre vonatkozóan akár az országosnál szigorúbb, akár más szempontokat tartalmazó előírások, vagy az itt meghatározottakon túl más övezetek megjelenjenek. Ezáltal a középszint a területrendezési tervhierarchiában csupán a méretarányokból következő pontosításokra szorítkozhat.

Javasoljuk, hogy teremtsék meg a törvényi lehetőség a térségi szint számára, hogy az érintett államigazgatási szervekkel, hatóságokkal, NIF Zrt-vel, szomszédos térségekkel stb. egyedi egyeztetés során alakítsák ki a szerkezeti elemekhez szükséges, léptéküknek megfelelő, de az alsóbb területi szintek és a műszaki tervezés számára is kellő mozgásteret biztosító szabályozási feltételeket.

3) A terv véleményezését, és későbbi használatát jelentősen megnehezíti az, hogy a tervlapokon nem kerültek feltüntetésre sem a településnevek, sem az infrastruktúra-hálózat legfontosabb elemeit képező utak számozása. Javasoljuk ezek beillesztését.

Tisztelt Közgyűlés!

Az OTrT módosítás anyagát a [www.terport.hu/teruletrendezes/teruletrendezesi-tervek/magyarorszag](http://www.terport.hu/teruletrendezes/teruletrendezesi-tervek/magyarorszag) oldalon tekinthetik meg.

Kérem, hogy a határozati javaslat mellékletében foglaltakat megtárgyalni és elfogadni szíveskedjenek.

**Tatabánya, 2013. február 22.**

**Popovics György**

### **Határozati javaslat**

A Komárom-Esztergom Megyei Közgyűlés az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. tv. módosításának egyeztetési anyagát megtárgyalta, és véleményét az 1. sz. melléklet szerint adja meg.

**Határidő:** a vélemény megküldésére azonnal

**Felelős:** Popovics György, a közgyűlés elnöke

**Hivatali végrehajtás:** Pengő Julianna megyei főépítész

**A KOMÁROM\_ESZTERGOM MEGYEI ÖNKORMÁNYZAT VÉLEMÉNYE**  
**AZ ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERVRŐL SZÓLÓ**  
**2003. ÉVI XXVI. TÖRVÉNY**  
**MÓDOSÍTÁSI JAVASLATÁRÓL**

**A) Általános észrevételek:**

Javasoljuk, hogy az OTrT módosítás folyamata kerüljön összehangolásra az OFTK és a megyei területfejlesztési koncepciók tervezési – elfogadási ütemével.

Javasoljuk, hogy teremtdjék meg a törvényi lehetőség a térségi szint számára, hogy az érintett államigazgatási szervekkel, hatóságokkal, NIF Zrt-vel, szomszédos térségekkel stb. egyedi egyeztetés során alakítsák ki a szerkezeti elemekhez szükséges, léptéküknek megfelelő, de az alsóbb területi szintek és a műszaki tervezés számára is kellő mozgásteret biztosító szabályozási feltételeket.

Javasoljuk, hogy a tervlapokon kerüljenek feltüntetésre a településnevek, és az infrastruktúra-hálózat legfontosabb elemeit képező utak számozása.

**B) Részletes észrevételek és javaslatok:**

**Az ország szerkezeti tervén** kérjük települési térségként feltüntetni három megyebeli lakott helyet, azt a három kistelepülést, amelyek közigazgatásilag városrészek: Esztergom – **Pilisszentlélek**, Kisbér – **Hánta** és Tata – **Agostyán**.

Javasoljuk, hogy **a vízgazdálkodási térség** elemei a megyei területrendezési terveken a DTA-50-es alaptérképnek megfelelően kerüljenek ábrázolásra.

**Közzutak**

„Az országos gyorsforgalmi- és főúthálózat nagytávú tervei és hosszú távú fejlesztési programja” tartalmazza az **M1 autópálya 2x3 sávossá építésének** szükségességét, de csak Tatabányáig. A tatabánya-tata közötti ingázó forgalom nagyságrendje ugyanakkor azt indokolná, hogy a 2x3 sáv **legalább Tataig** (Környe-Tata térségi mellékút autópálya csomópontjáig épüljön ki).

Fenntartjuk javaslatunkat, hogy a Ploce – Szarajevo – Budapest **V/C Helsinki folyosó**, illetve a Léva – Krakkó – Gdansk irányú VI. Helsinki folyosó **Budapest Léva közötti szakasza Esztergom és Párkány érintésével** kapcsolódjon össze, váljon a TEN-T hálózat részévé. Fontos, hogy az „Országos gyorsforgalmi- és főúthálózat nagytávú terve és hosszú távú fejlesztési programjáról” szóló 1222/2011 (VI. 29.) kormányhatározat, és ezzel az OTrT tervezete módosuljon, az esztergomi tervezett Duna híd és a hídhöz kapcsolódóan az M11 főút fejlesztése kiemelt projekt státuszt élvezzen a mielőbbi megvalósulás érdekében. A párkányi rendezőpályaudvarral való kapcsolat érdekében a hídnak a vasút átvezetését is biztosítania kell.

*Ez a nyomvonal nem csupán a magyarországi Duna menti ipari térség, hanem a jelenleg alulhasznosított, hatalmas párkányi logisztikai kapacitás bekapcsolódását is biztosítja a transzkontinentális vérkeringésbe és egyúttal egy jóval kedvezőbb topográfiai viszonyok között vezethető, ezért jóval olcsóbb nyomvonal kialakítását teszi lehetővé, mint az OTrT-ben szereplő jelenlegi nyomvonal. Az OTrT szerinti nyomvonal ráadásul egy jelenleg lényegében háborítatlan, természetközeli, hagyományos vidéki térségben jelentős ingatlanpiaci nyomást generálhat, miközben Komárom-Esztergom megyei Duna menti térségben barnamezős területek sokasága található, jelenleg kihasználatlanul.*

Az OTrT-ben és az „Országos gyorsforgalmi- és főúthálózat nagytávú terve és hosszú távú fejlesztési programjáról” szóló 1222/2011 (VI. 29.) kormányhatározatban is szereplő, **Komáromtól nyugatra vezetett új Duna-híd és hozzá kapcsolódóan a 13. sz. főút fejlesztése kiemelten fontos** a megye és a régió észak – déli irányú nemzetközi közlekedési kapcsolatainak javítása érdekében. Ehhez kapcsolódóan szükséges a Komáromot délről elkerülő főúti nyomvonal kiépítése is.

**Javasoljuk Duna menti közlekedési rendszerek** (közút, vasút, vízi út) **integrált megújítását**, tekintettel a térség gazdasági területeinek megújítására, a turizmusfejlesztésre, a települések élhetőségére, a tájképi-természeti értékekre és hosszú távú fenntarthatóságra, a Duna menti települések árvízvédelmével összehangoltan.

A Duna menti települések közül elsősorban Nyergesújfalu, Lábatlan, Süttő, Dunaalmás és Neszmély, a Dunára szerveződő vállalkozások, továbbá a 10-es főút illetve a Duna menti ingatlantulajdonosok bevonásával szükséges megvizsgálni a 10-es főút lakóterületi átkelési szakaszai tehermentesítésének *minden szóba jöhető változatát*.

A Mór – Oroszlány térsége – Környe – Tatabánya – Tata térsége közötti kapcsolatainak fejlesztése, elkerülő utak kialakítása biztosíthatja Székesfehérvár és Tatabánya megyeszékhelyek főúti kapcsolatát, valamint jelentős ipari parkok (az oroszlányi, a tatabányai és a tatai) közvetlen közúti összekötését és az M1 autópályára való kijutását települési lakóterületek érintése nélkül. Ennek fontos része a megyei területrendezési terven ábrázolt, **Tatát nyugatról, Tatabányát délről elkerülő** – a megyei területrendezési terven jelenleg térségi mellékútként ábrázolt – **kapcsolat főútként** történő megvalósítása, **a meglévő 1. sz. főút** Tata és Tatabánya közötti szakaszának, illetve a Környe-Tatabánya-Tát új főúti kapcsolat érintett szakaszának **kiváltásaként**.

A javasolt nyomvonal

- kiszolgálja a két város legnagyobb gazdasági területeit, így jelentősen csökkenti a két város és Vértesszőlős átkelési szakaszainak terhelését.
- a 1119-es számú úton Esztergomból érkező forgalom Tatabánya belterületének terhelése nélkül éri el a környei ipari parkot;
- megszünteti a főút-elkerülő út – autópálya torlódást a két város keleti felén,

A megyei területrendezési terv a Mór (81-es főút) – Pusztavám – Bokod – Környe illetve a (Sárvár(84.sz.főút) – Celldömölk térsége – Pápa) – Kisbér – Környe – Tatabánya – Tát tervezett főút estében települést elkerülő szakaszt javasol Császár és Tarján települések esetében is.

Meglévő főúton **(11-es) Pilismarótnál** javasol még elkerülést a megyei terv.

Az OTrT módosító javaslata 1/1. számú melléklet 2. számú táblázatából törlésre került az előző tervben tévesen szereplő 105. sz. főút (Pilisvörösvár (10. sz. főút) – Piliscsaba – Dorog – Tát (10. sz. főút)). Az új főúti kapcsolatok felsorolásánál azonban a *(Pápa – Kisbér és Kisbér – Környe – Tatabánya (1. sz. főút) és Tatabánya – Tát (105. sz. főút))* táti végpontjaként szerepelteti. Kérjük korrigálni.

## Vasutak

A tervezett **nagysebességű vasútvonalat** (Ausztria és Szlovákia)–Hegyeshalom és Rajka–Budapest[Ferihegy]–Röszke és Kübekháza–(Szerbia és Románia) –az OTrT-nek megfelelően szerepeltetjük a megyei területrendezési tervben.

A megye vasúthálózati hiányosságainak megszüntetése érdekében kiemelten fontos fejlesztések a következők:

- Az **Oroszlány-Mór közötti hiányzó vonalszakasz kiépítése**, mely nem csupán Oroszlány számára kiemelt fontosságú, de egyúttal a Tatabánya és Székesfehérvár közötti vasúti összeköttetés megteremtésére is alkalmas lenne;
- **Esztergom – Budapest elővárosi vonal két nyomsávúvá való átépítése**
- **Esztergom – Párkány közötti vasúti kapcsolat helyreállítása;**
- Az **Esztergom-kertváros és Almásfüzitő közötti vasút korszerű elővárosi vasúttá fejlesztése, Budapest felé** csatlakozás biztosítása illetve a Duna menti nagyvállalatokat kiszolgáló tehervasútként történő korszerűsítése, továbbvezetése a nagyobb városok közötti kapcsolat biztosítása érdekében.
- A vasúti mellékvonal korszerűsítése, a teher- és személyszállítás újraélesztése, versenyképessé tétele a **Komárom – Kisbér – Székesfehérvár** és a **Tatabánya – Kisbér – Pápa** vonalon
- A Budapest-Bécs vonal leválasztása az elsőrendű árvízi védvonalról Komáromnál;

## Vízi közlekedés

A Duna stratégia egyik legfontosabb eleme a belvízi hajózás fejlesztése, mind a teherszállítás, mind a turisztikai célú hajózás vonatkozásában. E tekintetben **legfontosabb a Duna állandó hajózhatóságának biztosítása.**

Az Országos Területrendezési Tervről szóló törvény szerint megyénkben két **közforgalmú, nemzetközi és országos jelentőségű kikötő** van: Komárom és Esztergom.

A Közgyűlés támogatja a Széchenyi terv azon javaslatát, hogy **Komáromnál kiemelt jelentőségű trimodális kikötő** épüljön ki.

**Esztergom és Párkány** képviselő-testülete megállapodott, a szénrakodó és a párkányi papírgyár **között** egy **teherkomp** létesítéséről, mely indikátor szerepet tölthet be egy új teherforgalomra is alkalmas híd építésére. A teherkomp kiviteli tervei rendelkezésre állnak.

## Kerékpárutak

Az EuroVelo, az országos kerékpárút törzshálózat és a térségi kerékpárút-hálózat elemeinek felhasználásával, és a szomszédos megyékkel együttműködve kerékpárút „körgyűrűt” tervezünk kialakítani a *(Velencei-tó) – Oroszlány-Majk – Tata – Duna-part – Esztergom – (Budapest – Velencei-tó)* útvonalon. Javasoljuk ezért, hogy a **71. sz. Vértesi kerékpárút** (országos törzshálózati elem) **nyomvonala** ((*Székesfehérvár – Gánt*) – *Várgesztes – Vértessomló – Környe – Tata – Komárom*) érintse **Oroszlány-Majk térségét is.**

**A hulladékgazdálkodás építményei** kapcsán Tatabánya M.J. Várossal egyeztetve felhívjuk a figyelmet arra, hogy **a megyei területrendezési tervben Tatabánya közigazgatási területén veszélyes-hulladék kezelő létesítmény nem szerepel** és a város sem tervez hasonló beruházást.

**Országos vízminőség-védelmi terület** övezetének felülvizsgálatát javasoljuk a Gerecse karsztos területein, Bábolna termálvíz-lelőhelye tekintetében.

Kérjük a **Pilismaróti-öblözet nagyvízi medre kijelölésének** pontosítását és szükség esetén az OTrT-ben való szerepeltetését.

**Térségi övezetek és azok kapcsolata**

<i>Országos övezetek</i>	<i>Kiemelt térségi és megyei övezetek</i>
a) Országos ökológiai hálózat	a) Magterület b) Ökológiai és zöldfolyosó c) Puffer terület
b) Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület	
c) Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület	
	d) Erdőtelepítésre alkalmas <b>javasolt terület</b>
d) Országos komplex tájrehabilitációt igénylő terület	
	e) Térségi komplex tájrehabilitációt igénylő terület
e) Országos jelentőségű tájképvédelmi terület	
<b>d) Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület</b>	
	f) Térségi jelentőségű tájképvédelmi terület
	g) Térségi hulladéklerakó hely kijelöléséhez vizsgálat alá vonható terület
f) Kulturális örökség szempontjából kiemelten kezelendő terület	i) Világörökség és világörökség várományos terület j) Történeti település
<b>e) Világörökségi és világörökségi várományos terület</b>	
g) Kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség védelmi terület	
h) Felszíni vizek vízminőség védelmi vízgyűjtő területe	
<b>f) Országos vízminőség-védelmi terület</b>	
<b>g) Nagyvízi meder és a Vásárhelyi-terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló szükségtározók területe</b>	
i) Ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület	
	<b>e) Ásványi nyersanyag-vagyon terület</b>
j) Együtt tervezendő térségek	
	jf) Rendszeresen belvízjárta terület
	k) Nagyvízi meder
	lg) Földtani veszélyforrás területe
	m) Vízerosciónak kitett területe
	n) Szélerózióknak kitett terület
<b>kh) Kiemelt fontosságú meglévő honvédelmi terület</b>	
	<b>eh) Honvédelmi terület</b>