

E/PE/0578/2025

5P2

Zöldhatóság Központi postafiók - Vác Duna-híd

Feladó:
Címzett: <zoldhatóság@pest.gov.hu>
Dátum: 2025.02.13. 21:57
Tárgy: Vác Duna-híd

Tisztelt Pest Vármegyei Kormányhivatal!

A váci új Duna-híd és kapcsolódó úthálózatának létesítésére vonatkozó környezeti
hatásvizsgálati eljárás
iktatószám: PE/KTHF/01778/2025.
közmeghallgatáson a következő nyilatkozatot teszem:

Ellenzem az É4 változatban szereplő nyomvonalat, mert nem csak hogy túl közel megy a Boronkay iskolához, de keresztül is halad a területén. Elfogadhatatlan, hogy az iskolásokat további zaj és levegőszennyezésnek tegyék ki! Elfogadhatatlan, hogy a híd lakóházak közvetlen szomszédságában létesüljön! Elfogadhatatlan, hogy a hídra felhajtó út a Buki szigethez tartozó nemzeti parki területet érintve valósuljon meg! Elfogadhatatlan, hogy a Kőhíd utcai lakótelep mellett haladjon el a hídra vezető út! A Szerűskerti iskolaközpont Vác egyik fontos sport, és rekreációs fejlesztési területe. Ide nem való további forgalmat terelni! A tervezett híd mellett fekszik a kisváci Duna-part, ami a városiak közkedvelt napozó, strandoló területe, ide nem szabad zajos, környezetszennyező tevékenységet telepíteni, márpedig egy híd átmenő forgalma ilyen!

Továbbá ellenzem a D1 változatban szereplő nyomvonalat, mert a váci vár látképét tönkreteszi! Ez a vár történelmünk kiemelkedő helyszíne, és Vác büszkesége. Elfogadhatatlan, hogy egy idegenforgalmilag is értékes belvárost elcsúfítsanak egy magas híddal! Elfogadhatatlan, hogy a Duna-part városi szakaszára átmenő forgalmat vezessenek, annál is inkább, hiszen rengeteg gyermek játszik a város legmodernebb játszóterén, vagy kajakozik, focizik itt, a városiak itt sétálnak a Ligetbe, és itt vannak a városi nagy rendezvények! Elfogadhatatlan, hogy az itt lakók háza előtt néhány méterrel vezessék a hídra az átmenő forgalmat! Elfogadhatatlan, hogy az amúgy is óriási torlódásokat okozó Földvár téri csomópontba, a Kőszentes hídhoz további forgalmat vezessenek! Elfogadhatatlan, hogy a Gombás-patak partján, természetvédelmi területet érintve, és fákat kivágva nagy forgalmú utat építsenek!

Üdvözlettel,

Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Fenntartásügyi Főosztály		
Előirat: <input type="text"/>		
Érkezett:	2025 FEBR 14.	Mell.: <input type="text"/>
Főszám: <input type="text"/>		
7E/KTHF/01778-53/2025		

E/PE061778/2025

Zöldhatóság Központi postafiók - Észrevétel és kérdés a váci új Duna-híd és kapcsolódó úthálózatának létesítésével kapcsolatban

656

Feladó:**Címzett:** <zoldhatosag@pest.gov.hu>**Dátum:** 2025.02.18. 11:24**Tárgy:** Észrevétel és kérdés a váci új Duna-híd és kapcsolódó úthálózatának létesítésével kapcsolatban

Tisztelt Hölgyem/Uram!

Érdeklődni szeretnék, hogy az alábbi rajzon látható módosított É4 nyomvonal változat felmerült a tervezés során?

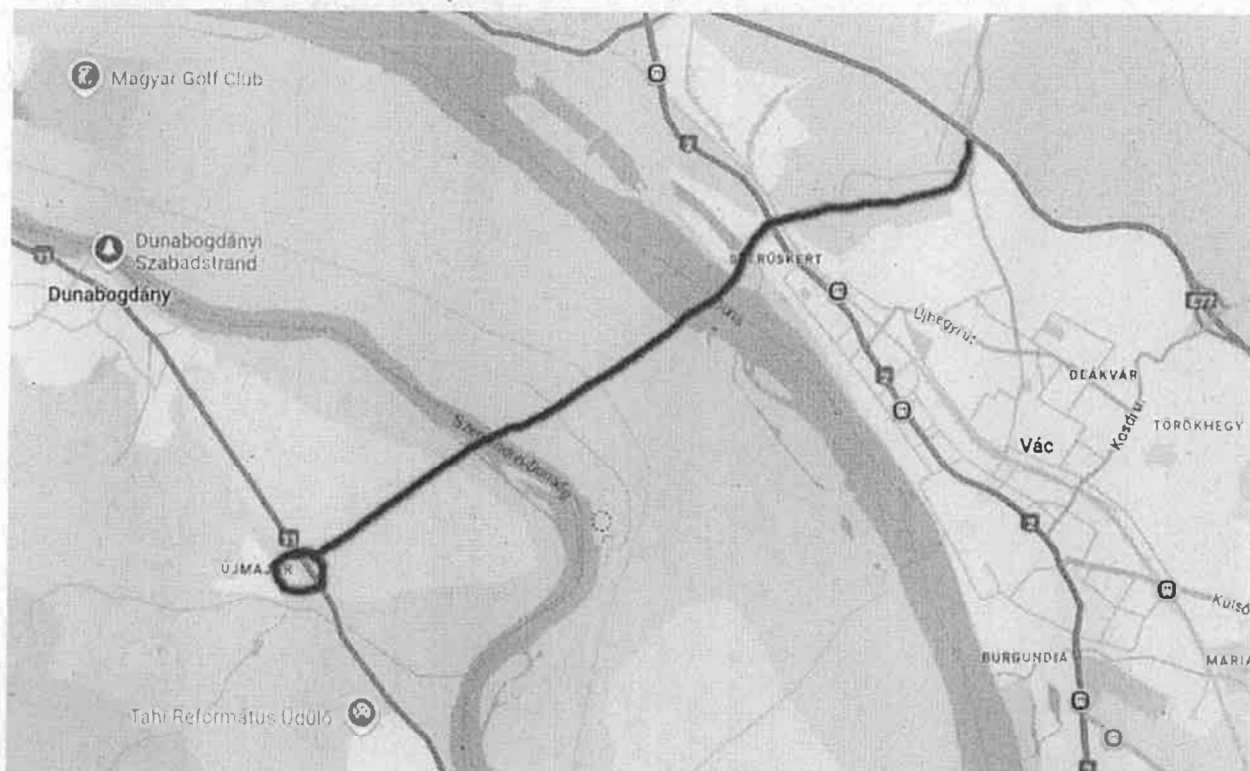
Ez esetben a szigeten a tótfalui rész és a rossz állapotú, csekély áteresztőképességű Tildy-híd is mentesülhet a megnövekvő forgalomtól.

Tahitótfalu és Dunabogdány közötti Újmajor részen található külterületi útszakaszon körforgalom illetve le- és felhajtók kialakítására is nagyobb terület áll rendelkezésre, a Szentendrei-szigeten nem szükséges lehajtó kialakítása.

Kérem fontolják meg ezt a lehetőséget is, ezzel kedvezőbbé válhat a kivitelezés is a helyieknek.

Üdvözlettel:

Tahitótfalui lakos



Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Helyi Önkormányzatok Főosztály	
Előírt:	Feladat:
Érkezett:	Mell:
KEO	2025 FEBR 18.
Főosztály:	
PE/KTH/H/014478-79/2025	

E/PE/061736/2025

Petrudra F.

Zöldhatóság Központi postafiók - Váci híd

660

Feladó: [redacted]
Címzett: "zoldhatosag@pest.gov.hu" <zoldhatosag@pest.gov.hu>
Dátum: 2025.02.17. 23:52
Tárgy: Váci híd

Tisztelt Hatóság!

Előljáróban annyit, hogy 1978-ban a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán Közlekedéstechnikai Ágazaton végeztem. Volt közlekedésépítés tantárgyunk és közlekedés szervezés is. Nyilván, hogy azóta mindkét tudomány rengeteget haladt előre mert pl. minket még kézi számlálóval állítottak ki az útra forgalmat számlálni. Nos, én híd helyett alagutat javasolnék. Gyorsabban, kevesebb költséggel készülne el mint egy híd, üzemben tartás, esetenkénti felújítás szintén olcsóbb lenne.

Az igazi probléma az a szigeten ill. a szentendrei oldalon lenne. Ott ugyanis a a 11 sz. út a 2x1 forgalmi sávval így is túlterhelt. Oda, amíg az M0-ásra a hídról vagy alagútról nem lehetne közvetlenül csatlakozni, nem lenne szabad forgalmat vinni. Nem beszélve arról, hogy a nehéz gépjármű forgalom, a déli megoldást kivéve, jelentős zaj és légszennyeződési terheléssel járna.

Más kérdés az, hogy mennyire indokolt a két oldal nagyobb kapacitású összekötése. Ezt érdemes lenne objektíven felmérni mert van olyan példa, a Vác-Aszód vasútvonal, amely nagyívű tervekkel végül is abszolút kihasználatlanul lett felújítva.

Figyelembe véve, hogy az ország gazdasági fellendülése mintha váratna magára, eltekintve attól, hogy a kivitelező nagy valószínűséggel a Mészáros És Mészáros cég lenne, inkább kicsit várni kellene a projekt megvalósításával.

Kiváló tisztelettel: [redacted]

01778/25!?

Posta és Távközlési Hivatal Központi postafiók, Budapesti Híd		
Elővett:	Fogadott:	
Erkezett:	2025 FEBR 18.	Ellátott:
Főszám:		
PE/KTHF/01778-80/2025		

E/PE/067709/2025

Zöldhatóság Központi postafiók - PE/KTHF/01778/2025

725

Feladó:
Címzett: <zoldhatosag@pest.gov.hu>
Dátum: 2025. 02. 21. 13:21
Tárgy: PE/KTHF/01778/2025
Mellékletek: köhíd

Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Élővilágvédelmi Igazgatóság	
Előírt:	ELŐÍRT
Érkezett:	2025 FEBR 21.
KEO	
Fájl:	PE/KTHF/01778-91/
	25

Tisztelt Hölgym/Ura!

Szeretnék petíciót benyújtani a PE/KTHF/01778/2025 A váci Duna-híd és kapcsolódó úthálózatának létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás kapcsán az alábbi problémákra szeretném felhívni a figyelmet:

- 1. Tanulmányoztam a V_00_KHT_03.01_V03 dokumentumtérképet ebből kiemelnék egy részletet amit levelem csatolmányként is elküldenek. A térképen a sárga szaggatott vonal jelzi a zajhatás sávot. Hogyan lehetséges az hogy a zajhatás a Kisváci oktatási centrum melletti kertes lakó övezetben beugrik pontosan követve a lakóházak nyomvonalát? Ez az amit a műszaki életben nevezhetünk úgy hogy „hozzátervezés”?
- 2. A tervdokumentáció szerint a híd lábánál lévő éles fordulóra 40km/óra sebesség korlátozás lesz megadva. Gépészmérnöki végzettségem van, járműtechnika szakirányon. Az útszakaszra 90Km/óra sebesség a megengedett, itt a 40km/órás sebesség korlátozásban rendszeresen dugó fog keletkezni. Amely megnöveli az emissziós és zaj értékeket.
- 3. Tovább kisebb forgalom esetében jelentős balesetveszélyt jelent. A sziget felől érkező járművek előtte több kilométeren át 90Km/órával haladnak, ez eltompítja a figyelmet, ezután jön egy 40Km/órás éles bal kanyar, amit ha nem vesznek komolyan, vagy túlértékeli a saját és járművük képességeit. De lehet hogy csak nem számol rá hogy vezető hogy egy ilyen útszakasz után éles forduló lesz. Jelentős baleseti forrást jelent! Egy ilyen baleset könnyebb súlyú jármű esetén a szalag korlátok között fog „flipperezni”. Nagyobb súlyú jármű áttörheti a szalagkorlátot lezuhanhat a felüljáróról, a lakóházak közé!

Kérem észrevételeim kivizsgálását

E/PE/1040406/2025

Zöldhatóság Központi postafiók - váci új Duna-híd (PE/KTHF/01778/2025)

746

Feladó:
Címzett: <zoldhatóság@pest.gov.hu>
Dátum: 2025.02.23. 23:03
Tárgy: váci új Duna-híd (PE/KTHF/01778/2025)

Pest Megyei Kormányhivatal Közigazgatási, Társadalmi és Szociális Főosztály		
Bőve:	Főosztály	
Érkezett:	2025 FEBR 24.	Áll:
Főszám:		
9E/KTHF/01778-94 / 25		

Tisztelt Zöldhatóság!

Személyes érintettség miatt írok ugyan (a "D1" nyomvonalváltozat közelében lakóként), de sokkal inkább adófizetőként zavar a tervezett projekt (nem látok nagyon más közgazdasági érvet a megépítésére, mint a hídépítő iparág állami megrendeléssel való életben tartását), bármelyik nyomvonalon is valósul esetleg meg. Nem várok a tiltakozók által vizionált "elviselhetetlen" forgalmat a hídon, így a hozzá vezető ("D1" nyomvonal esetén a házunk közelében tervezett) kiszolgáló úton sem, inkább csak a szépérzékemet bántaná egy betonépítmény a kedvenc parkunk közepén, valamint egy autót a Duna-Ipoly Nemzeti parkhoz tartozó "liget" pataktól szélén. Cserébe viszont minden bizonnyal lenne a közelünkben buszmegálló a Szentendrei-sziget felé közlekedő közvetlen buszjáratokhoz, illetve kerékpárút a sziget és a Pilis irányába.

Sajnos a híd tervezői dokumentációit nem láthattam, ezért csak feltételezésekkel tudok élni a híd várható forgalmi funkcióját illetően. Az interregionális (nem elővárosi) forgalmi funkciót nagyjából elhanyagolnám (annak mértékét a mai váci rév cca. 5 jármű/óra néhány sorosára tippelem). A forgalmat jellemzően az agglomerációból bejáró autók generálnák, amit viszont ökológiai szempontból eleve elhibázott koncepciónak tartok. A Dunakanyar ingázói a balpartról zömében vasúton közelítik meg a fővárost, a jobbparton viszont nincsen semmilyen nagykapacitású közösségi közlekedési opció (a szentendrei HÉV még Szentendréről sem versenyképes az autóbusszal sem, pláne az autóval). Az alternatíva hiányában autóba kényszerülő bejárók számára viszont teljes képtelenség érdemi segítséget jelentő műszaki megoldást nyújtani, hiszen a főváros út és parkoló kapacitása nem tud nagyobb autóforgalmat felszívni, teljesen mindegy, hogy melyik bevezető útvonalon vezetjük is rá az autókat a túlterhelt fővárosi közúthálózatra (több fővárosi és kormánydöntés dedikált célja a főváros határát átlépő autóforgalom szignifikáns csillapítása).

Valódi megoldást egy jobbparti gyorsvasút jelentene, vagy legalább hozzáférés biztosítása a balparti vasúthoz. Jelenleg csak Visegrádról lehet elfogadható gyaloglási távval és a vonatokhoz hangolt révközlekedéssel eljutni a vasúthoz (nyilván lehetne ott is fejleszteni a kapcsolatot, akár a közműutagút megnyitásával, de) a többi településről nincs is közösségi közlekedési kapcsolat a balpartra. Ha valódi javulást akarnánk elérni a jobbparti ingázóknak, akkor nem az autók, hanem az emberek igényeit kellene kiszolgálni, a közösségi közlekedési rendszerek fejlesztésével és partközi integrálásával.

Ha netán tényleg megépül a váci Duna-híd, eleinte nyilván kipróbálják majd a jobbparti autók, hogy jobb-e az M3-ason araszolni, mint a 11-es főúton, de egyre nagyobb részük előbb-utóbb rájön, hogy gyorsabban és kényelmesebben csak úgy jut be a fővárosba, ha átszáll vonatra. Különösen akkor, ha a <http://bvs.hu/> terveknek megfelelően még fejlesztik is a rendszert. A kulcskérdés ezért véleményem szerint nem az, hogy melyik nyomvonal hogyan kapcsolódik az M2 autótúthoz, hanem hogy melyiknél hol lehet letenni az autót és átszállni vasútra.

Az "É4" változat esetén, ha a vasúton semmi nem változik, akkor a hídról Vác belvárosán át lehetne elérni a már ma is túlterhelt P+R parkolót, ami nem opció. Ennél a nyomvonalnál ezért elengedhetetlen lenne egy új, nem csak a 75-ös, hanem a 70-es vonal vágányait, valamint egy nagykapacitású P+R parkolót is magában foglaló Kisvác vasúti megálló megépítése az iskolavárosnál. A megoldás előnye, hogy így még a váci vasúti csomóponttól északnyugatra (a zónahatáron kívül) lehetne, ráadásul rögtön 2 vasútvonalhoz is csatlakozni, tehát a vasúti hálózatra nem csak a főváros felé lehetne kapcsolódni.

A "D1" nyomvonal felől a hétköznapi és hétvégén is sok órás dugót generáló kőszentes hídon, valamint a forgalomcsillapított lakótelepen át lehetne elérni Vác-Alsóváros már ma is túlterhelt P+R parkolóját. Itt annnyival jobb a helyzet, hogy míg Vác állomásnál érdemben nem is lehet bővíteni a P+R parkolót, az alsóvárosi megállóhelynél erre lehetne helyet találni.

A "D2" nyomvonal előnye, azon felül, hogy a legrövidebb Budapest felé (így a legkisebb környezetterhelést jelenti), még az is, hogy az M2-höz és Sződ-Szödliget megállóhelyhez ugyanazon a csomóponton csatlakozik, lakóterületeket nem terhelve. A szödligeti vasúti megálló P+R parkolója szintén könnyen bővíthető, de itt a megközelítésére sem kellene további megoldást kiépíteni.

P+R kapacitást persze nem lehet olyan mértékben létrehozni (egyik nyomvonal becsatlakozásánál sem), ami valódi megoldást jelenthetne, hiszen egy 15 (a déli nyomvonalak esetében inkább 20) ezer lakosú terület ingázói keresnék a gyors budapesti eljutást, márpedig egy földszintes P+R parkoló nagyjából 100 parkolóhelye tud olyan közelségben maradni a vasúti belépési ponthoz, hogy azt még reálisan használják is, de ma már pontosan tudjuk, hogy pl. Ausztriában a bécsi elővárosi megállóknál szokásos P+R parkolóházak kapacitása is messze elégtelennek bizonyult, ezeket az elővárosokat feltáró, jó közösségi közlekedési rendszerekkel váltották fel.

Ha már mindenképpen közúti hídban gondolkodunk, akkor legalább egy helyközi villamosvonalat vezessünk át rajta, amit célszerűen Vác állomáson érdemes a vasúti csomópontba kapcsolni és ütemezetten fejlesztve feltárni vele a jobbparti településeket. Első ütemben elég lehet rövidebb szakaszon megépíteni, megfelelő P+R kapacitás létrehozásával. Ekkor az É4 nyomvonal járulékos előnye lenne, hogy a váci szérűskerti iskolákat is ki tudná szolgálni a villamos, azaz a nyomvonal hátránya rögtön előnnyé változna a városiak szemében is. A közlekedési rendszer szempontjából viszont az lenne az előnye, hogy ekkor nem kellene a fent említettek szerinti (csak igen költségesen kialakítható) Kisvác megállóhelyt kiépíteni, azaz nem nőne a Dunakanyar fővárosi vasúti eljutási ideje egy többletmegállás miatt.

De ha igazán környezetbarát megoldást keresünk, akkor a váci közúti híd helyett inkább gyalogos hidakat építsünk Zebegény, Dömösi átkelés és Nagymaros-Visegrád vasúti megállókól a jobbpartra és Vácon is lehet értelme egy gyalogos hídnak a jelenlegi révátkelésnél, hiszen a szigeti hídfőnél hagyott autótól azon át negyed óra alatt elérhető lenne a vasútállomás, ahonnan 25 perc alatt a Nyugati. Ez nem csak dugók idején versenyképes a 11-es úton elérhető menetidővel. A hídépítő ipar így is kaphat megrendelést, de legalább nem ártanánk vele még tovább a természetes környezetünknek (nem kellene új utak, nem generálnánk többletforgalmat, sőt csökkentenénk a mait, miközben az ingázóforgalmat valóban segítenénk, nem csupán áttelelnénk egyik dugóból a másikba az autósokat).

Üdvözzel:



E/PE/046733/2025

Zöldhatóság Központi postafiók - Lakossági beadvány a tervezett váci Duna-híd környezetvédelmi hatósági eljárásával kapcsolatban - személyes megjelenés nélküli közmaghallgatás keretében

929

Feladó:

Címzett: <zoldhatosag@pest.gov.hu>

Dátum: 2025.03.04. 10:07

Tárgy: Lakossági beadvány a tervezett váci Duna-híd környezetvédelmi hatósági eljárásával kapcsolatban - személyes megjelenés nélküli közmaghallgatás keretében

Címzett:

Pest Vármegyei Kormányhivatal

Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály

Feladó:

Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály		
Előterjesztő:	Felvezető:	Mell.: 2025 MARE 04.
Értékelte:		
Főszám: PG/KTH/046733-124/20/25		

Tisztelt Környezetvédelmi Hatóság!

Az Önökhöz elbírálásra beterjesztett „Váci új Duna-híd előkészítése - Környezeti hatástanulmány” című tanulmányban szereplő nyomvonalak kapcsán szeretném kifejezni súlyos aggodalmamat és tiltakozásomat.

Elfogadhatatlannak tartom, hogy a jelenlegi tervek szerint mindhárom szóba jöhető nyomvonal az új híd forgalmát a meglévő Tildy Zoltán hídon Tahitótfalu nagyközség Tahí településrészének központjába vezetné.

Ez jelentős környezeti és egészségügyi problémákat okozna Tahi településrészen, amelyeket nem szabad figyelmen kívül hagyni.

A korábban nyilvánosságra került elképzelések még tartalmaztak egy, a Tahi településrész lakóövezetétől északra megépülő, a Szentendrei Duna-ágon megépülő új hidat is. Ezeket a Környezeti hatástanulmány a 17-22. oldalakon ismerteti: az É1, É2, É3 és eredeti É4 változat, valamint a D1 és D2 változatok.

A jelenleg a tisztelt Környezetvédelmi Hatóság előtt levő Környezeti hatástanulmányban szereplő nyomvonalak azonban már nem számolnak a Tahit elkerülő híddal, hanem a tervezett váci Duna-híd forgalmát a meglévő Tildy Zoltán hídon egyenesen Tahi központjába vezetnék. A tisztelt Környezetvédelmi Hatóság előtt levő Környezeti hatástanulmány a 17-22. oldalakon leírja miért kerültek elvetésre ezek a változatok. Az elvetés indokai sok esetben súlyosak és akceptálhatók, de néhány esetben egyáltalán nem tűnnek súlyosnak vagy akceptálhatónak. A tervező végülis elárulja az igazi okot: „**Megrendelő diszpozíciója alapján a továbbtervezés során vizsgálni kell ezt a változatot azzal a módosítással, hogy a meglévő Tahi hídon köt ki a 11 sz. főútra, mert a Szentendrei-Duna-ágon új híd nem tervezett.**” (18. oldal). (A diszpozíció szó itt „rendelkezés” értelemben szerepel.)

Azaz egyértelmű, hogy a tervezőt a Megrendelő utasította, hogy ne is vizsgálja tovább a Tahitól északra megvalósuló híd lehetőségeit.

Innen kezdve szegény tervező mi mást tehetett, mint megkereste az ezen alternatíva elvetését indokló, esetenként igencsak gyengécske, érveket és elhallgatta a forgalomnak a meglévő Tildy Zoltán hídon Tahi központjába történő bevezetésének rendkívül súlyos környezeti és egészségügyi következményeit.

A tisztelt Környezetvédelmi Hatóság előtt levő Környezeti Hatástanulmány így fogalmaz: „Mivel a Szentendrei-Duna-ágon új híd nem szerepel a tervezésben, a meglévő Tildy Zoltán híd biztosítja a közúti kapcsolatot, ugyanakkor a településközponti szűk utcákban a forgalmi többlet nem megengedhető, ezért mindegyik változat esetében a teljes elkerülő kiépítése szerepel, továbbá a meglévő híd felújítása. Így a településközponti utcák a forgalmi átterhelődésnek köszönhetően mentesülnek a negatív hatásoktól (pl. a közúti zajterheléstől). (Környezeti hatástanulmány 24. oldal)

Valóban, mindhárom jelenlegi nyomvonal-terv tartalmazza a Tahitótfalu nagyközség Tótfalu településrészét elkerülő utat - ami nagyon dicséretes.

Azonban Tahi településrész elkerülését valamiért már nem tartja ugyanilyen fontosnak a Környezeti Hatástanulmány. A tervező kiemeli, hogy Tótfalu településrész településközponti utcái „mentesülnek a negatív hatásoktól (pl. a közúti zajterheléstől)”, azonban hallgat arról, hogy a Tahi településrész központjába zúduló plusz forgalom milyen környezeti problémákat okoz.

Pedig műszakilag lenne lehetőség ezek elkerülésére, a Tahitól északra a Szentendre Duna-ágon létrehozandó műtárggyal – amint azt a „Megrendelő diszpozíciója” miatt elhanyagolt korábbi tervezetek tartalmazták is.

A tisztelt Környezetvédelmi Hatóság előtt levő Környezeti Hatástanulmány 71. 73. és 75. oldalain található "forgalmi különbségábrák" vizuálisan is igen jól bemutatják azt az elképesztő forgalomnövekedést, ami Tahitótfalu nagyközség Tahi településrészének központját fogja érinteni azáltal, hogy a tervezett váci Duna-híd forgalmának zömét a jelenlegi nyomvonal tervek a Tildy Zoltán hídon keresztül egyenesen Tahi településrész központjába kívánják vezetni.

A megnövekedett forgalom Tahi központjában a következő káros környezeti hatásokkal jár:

1. **Levegőszennyezés:** A Környezeti Hatástanulmány szerint is nagyjából kétszer annyi jármű (ezen belül négy-öttször annyi nehéz tehergépjármű) haladna át Tahi központján, mint jelenleg, ami növelné a károsanyag-kibocsátást és ronthatná a levegő minőségét.

Ez a következő egészségügyi problémákhoz vezet:

- **Légzőszervi betegségek:** A szennyezett levegő belélegzése növeli az asztma, krónikus bronchitis és más légzőszervi betegségek kialakulásának kockázatát.
- **Szív- és érrendszeri betegségek:** A levegőszennyezés összefüggésbe hozható a magas vérnyomással, szívrohamokkal és stroke-kal.
- **Rák:** A hosszú távú expozíció bizonyos levegőszennyező anyagoknak, mint például a finom részecskék (PM2.5) és a policiklusos aromás szénhidrogének (PAH), növeli a tüdőrák és más típusú rákok kockázatát.

2. **Gyermekekre gyakorolt hatás:**

- **Fejlődési problémák:** A szennyezett levegő károsíthatja a gyermekek tüdőfejlődését és csökkentheti a tüdőkapacitást.
- **Neurológiai hatások:** Egyes tanulmányok szerint a levegőszennyezés káros hatással van a gyermekek kognitív fejlődésére és tanulási képességeire.

3. **Zajszennyezés:** A fokozott forgalom zajterhelést okoz, ami negatívan befolyásolná a helyi lakosság életminőségét.

4. **Forgalmi torlódások és balesetek:** A megnövekedett forgalom növelheti a balesetek kockázatát, valamint torlódásokat okoz, ami tovább növeli a légszennyezést és a zajterhelést.

A várható forgalmi torlódások kapcsán fontosnak tartom, hogy a Környezeti hatástanulmány a következőket írja:

„A 11 sz. főúti csomópont **teljesértékű körforgalmi átépítésével** a Budapest – Szentendrei-sziget viszonylatban a forgalmi kapacitás a jelenlegi állapothoz képest mintegy megkétszereződik, és a csomópont forgalombiztonság szempontjából is kedvezőbb lesz.” (24. oldal)

Egyrészt a forgalmi kapacitás megkétszerezésére valójában szükség is lesz, mert a Környezeti Hatástanulmány becslései szerint is az itt áthaladó tényleges forgalom ezt a kapacitás bővülést fel is emészt. (68-90. oldal)

Ráadásul a jelenlegi forgalmi rend szerint a 11-es főút forgalma elsőbbségadás kötelező táblákkal védetten, jelenleg akadálytalanul halad át Tahi központján.

Ha a 11-es főút forgalmába Tahi központjának legközepeén egy körforgalmat helyeznek, amibe egyik irányból a tervezett Váci Duna-híd forgalma, másik két irányból pedig a 11-es főút forgalma érkezik, ez mindenképpen megakasztja majd a 11-es út forgalmát. Ez a nappali órákban egész évben torlódást, hosszú autósorokat fog okozni Tahi központjában - különösen a reggeli és délutáni csúcsforgalomban.

Hétvégeken pedig tavasztól őszig a Dunakanyar kirándulóforgalma miatt még ennél is rosszabb lesz a helyzet.

Aki több kilométeres araszoló autósorokat jósol a majdani Tahi körforgalomnál egy-egy tavaszi vagy nyári hétvégén, az nem vizionál, hanem a 11-es út jelenlegi hétvégi forgalmát ismerve, realista előrejelzést tesz.

A 11-es út vonatkozásában ugyanis a körforgalom létesítésével az átercsztőképesség valójában nem megkétszereződik, hanem a jelenlegi – lényegében akadálytalan áthaladást biztosító – helyzethez képest megfelelődik.

Tahi eddig a Dunakanyar egyik gyöngyszeme volt. A tervezett nyomvonalak és a velük tervezett körforgalmú kereszteződés megvalósulása esetén Tahi központja egy forgalmas csomóponttá válna, állandó torlódásokkal, komoly levegő- és zajterheléssel.

Ez drámaian változtatná meg a település jellegét és az itt lakók életminőségét.

Manapság, amikor, nagyon helyesen, sorra épülnek a településeket elkerülő utak, egy újonnan létesítendő Duna-híd forgalmának bevezetése egy település központjába és ott történő keresztezése egy nagy forgalmú főúttal, nem nevezhető sem korszerűnek, sem észszerűnek, sem emberségesnek.

Arra kérem tisztelt Környezetvédelmi Hatóságot, hogy a tervezett váci Duna-híd jelenleg Önöknek elbírálásra felterjesztett nyomvonalait ne engedélyezze, ne hagyja jóvá.

Kérje fel a Megrendelőt diszpozíciója megváltoztatására, hogy a tervező érdemben vizsgálhassa tovább és tervezhesse meg a Tahitól északra megépítendő, a Szentendrei Duna-ágon átvezető új hidat.

Fontos, hogy a döntéshozatal során a helyi közösség és a környezetvédelmi szempontok megfelelő súllyal szerepeljenek.

Alapelv kell legyen, hogy az infrastrukturális fejlesztéseknek úgy kell megvalósulniuk, hogy azok javítsák az érintett lakosság életkörülményeit és életminőségét, ne pedig rontsák azokat. Tahitótfalu nagyközség Tahi településrészének vonatkozásában ez az elv a jelenlegi nyomvonaltervek megvalósulása esetén súlyosan sérülne.

Tisztelettel:



E/PE/01778/2025

967

Zöldhatóság Központi postafiók - Tiltakozás

Feladó:
 Címzett: <zoldhatosag@pest.gov.hu>
 Dátum: 2025.03.05. 12:22
 Tárgy: Tiltakozás

Tisztelt Illetékesek!

Mint érintett lakos, tiltakozásomat szeretném kifejezni a Vácra tervezett híd D1 változatának megépítése ellen.

Jelenleg a Vácra tervezett híd kapcsán három változatot terjesztettek véleményezésre az illetékes hatóságok. A D1 változat a Várnál vezetné át a hidat, majd szorosan megkerülné a Burgundia városrészt, ahol a dunai oldalon lábakon álló szerkezetet alkalmaznának. A vonatkozó cikkek szerint ez a változat nem jár jelentős környezeti hatással, ám ez az állítás súlyosan megkérdőjelezhető. Az emberi tényező ismét háttérbe szorul! A hídhoz kapcsolódó közút a becslések szerint napi 10 ezer járművet, köztük jelentős kamionforgalmat bonyolítana, néhány méterre a lakóházaktól. Ez a szoros közúti kapcsolódás több ezer ember egészséges élethez való jogát tiporná a sárba, iszonyú légszennyezéssel, zajjal, rezgéssel járna. Széljártástól függően az egész várost is beterítheti a kipufogógáz! Ez sértené az egészséges környezethez való alkotmányos jogot (Alaptörvény XXI. cikk), és komoly egészségkárosodást okozna a lakók számára, megszegve a WHO levegőminőségi előírásait és a 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendeletet a levegő védelméről. Az érintett ingatlanok értéke jelentősen csökkenne, ami jelentős vagyoni hátrányt okozna az ott élőknek, felvetve a 2013. évi V. törvény (Polgári Törvénykönyv) szerinti kártérítési felelősséget.

Az egészséges élet feltételeinek biztosítása és a lakók vagyonának megóvása nemzetközi jogi kötelezettség is, összhangban az Emberi Jogok Európai Egyezménye 8. cikkével, amely védi a magánélethez és az otthon nyugalomához való jogot. A döntéshozóknak felelősségük van abban, hogy olyan megoldást találjanak, amely nem csak a gazdasági érdekeket szolgálja, hanem tiszteletben tartja az emberi és környezeti értékeket is.

A Megyeri híd is áthalad a Szentendrei sziget felett, ehhez hasonlóan itt is a szigeten megoldható lenne egy lábakon álló elterelés déli irányban a vízbázis sérelme nélkül, és megvalósulhatna a D2 változat!

Megtisztelő válaszukra várva,

01778

Pest Megyei Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Faludélgazdálkodási Főosztály		
Előírat:	Feltétel: 2025 MÁRC 05.	
Erkezett:	KEO	
Főszám:	PE/KTHF/01778-11/2025	

E/PE/04436/2025

JFO

Zöldhatóság Központi postafiók - Váci új Duna-híd vélemény (váci hid 01778-1-2025)

Feladó:

Címzett: <zoldhatosag@pest.gov.hu>

Dátum: 2025.03.05. 14:27

Tárgy: Váci új Duna-híd vélemény (váci hid 01778-1-2025)

Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Élővilág-kezelési Főosztály	
Előírt	Feladat
Érkezett	2025 MÁRC 05.
KEO	
Főszám	PE/KTHF/01778-143/2025

Tisztelt Hatóság!

01778

Mint közvetlenül érintett Tahitótfalusi lakos ez úton szeretném kifejtetni a tervezett új váci Duna-híd elleni véleményemet.

Először is hadd köszönjem meg hatóságuk által közzétett a jelenleg tervben lévő három nyomvonalat érintő környezeti hatástanulmányt és azt, hogy elég jól feltárta azokat a veszélyeket és károkat amiket egy ilyen építkezés és a híd vonzotta közlekedés okozna településünknek.

Ez a tanulmány, nem lehet tagadni nagy vihart kavart a falunkban és a környéken élők körében. Sokan ellenzik és vannak akik éljenzik a terveket.

Én az ellenzők között vagyok, mivel minket közvetlen közletről érintene az építkezés és a forgalom, ugyanis Tahitótfalu, Református temetőjénél lakunk, telkünk Vác irányában nyitott, gyakorlatilag a mindhárom nyomvonalon egyaránt és egyformán szerepelő ún. elkerülő szakasz, pont a kertünkől 300m-en belül vezetné el a forgalmat. Pont az szűnne meg amiért ide költöztünk és itt vállaltunk gyermekeket. De a tanulmány által prognosztizált forgalom terhelés sem tesz boldoggá, mert számunkra azt jelentené, hogy teljesen megváltoznának az életkörülményeink, a várható zaj és károsanyag kibocsátás jelentősen rontaná a jelenlegi állapotokon.

A Tildi híd forgalomnövekedése is aggodalomra ad okot.

A forgalom becsült eloszlása számomra azt a hipotézist támasztja alá, hogy a híd megépülésével a szigeten átmenő forgalom jelentős növekedése ellenére sem lehet arra számítani, hogy a 11-es út forgalma a jelenlegihez képest jelentősen mérséklődne - a tanulmány is csak kismértékű csökkenést prognosztizál - sajnos számítási hibahatárokat nem láttam.

Tehát a tervezet Tótfalu-ra vonatkozólag jelentős forgalmi többlettel járna ugyanakkor a meglévő zsúfoltságán a 11-es út Budapest viszonylatban jelentősen nem segítene.

De ami számomra ennél aggasztóbb és erre nem találtam prognózist illetve a társadalmi hatásvizsgálat ezt nem tárta fel számszerűsített módon, az a várható bevándorlási hatás a Szentendrei sziget minden települését érintőlegesen.

Ezt arra is alapozom, hogy a 2011-es és 22-es népszámlálási adatok azt mutatják, hogy a szigeti települések, leginkább Pócsmegyer Surányi része valamint Szigetmonostor-Horány a híd nélkül is jelentős vonzerőt jelentett az agglomerációba költözőknek.

Megjelentek olyan ingatlan fejlesztők - szerintem spekulánsok is - akik a környezeti károkkal nem számolva, jelentős területeket letarolva, elaprózott telkekre építettek gyorsházakat.

Azt is látható, hogy sok ilyen kiköltöző - pont a Budapestre való ingázás kihívásai miatt pár év után elköltözik, tehát jelentős a fluktuáció.

Bármelyik nyomvonal variáció megépülése esetén szerintem várható, hogy a befektetési célú házépítés valamint újabb területek belterületbe vonása várható (akár az új út miatt elértéktelenedő - elaprózott korábbi mezőgazdasági területekre figyelemmel). Ez jelentős új lakosság növekményt is eredményezne a szigeti településeken, hovatovább népesség cserét, hiszen azok akik amiatt élnek itt, mert ezek a települések javarészt nem alvó települések, hanem jelentős belső élettel és kultúrával rendelkeznek.

Magamnak ezt úgy fogalmaztam meg, hogy az híd fejlesztéssel Tah-Tötfalut akár Vác-kertvárosnak is át lehet kereszteni később.

Mi itt élünk, a fővárosba a lehető legkevesebbet mozgunk, azt is csúcsidőn kívül. Azért mert tehetjük meg, mert így szerveztük az életünk, a munkánkat, ezért építettük le minimálisra az ingázásunkat. Állatokat tartunk, ahogy a szomszédaink is. Nem szeretnénk kicsit sem elváriásodni.

Pontosan megfigyeltük az csak az elmúlt tíz év lenyomatát, Dunakeszi és Göd városokban. aA korábbi normális méretű telkeket ingatlanfejlesztők felvásárolták a korábbi 1 család háza helyett 2-3 lakást magába foglaló társasházakat építettek.

Elborzadok, ha a Dunakeszi északi határában elmúlt 10 évben épült lakópark együttesre nézek, egyenházak, egyen ... kisméretű telkeken, egyen embereknek. Ez nem hiányzik a falunkba de a szigetre sem.

Persze egyetértek azokkal, hogy nincs minden rendben most sem. Megértem az ingázók nehézségeit mivel magam is régebben kellett ingázni Budapestre munka miatt.

Ugyanakkor számtalan a híd projektnél biztosan nagyságrenddel olcsóbb lehetőség lenne az itt élők életkörülményeit javítani.

A 11-es út forgalom szervezése, kritikán aluli, főleg szentendrei szakaszán, rugalmatlan és nem veszi figyelembe a forgalmi viszonyokat.

A váci komp minden szempontból botrányosan működik. Óránkénti indulásával sok esetben kizárja mint útvonalat. A díjszabása drágább 1 autó és utasai számára, mint az üzemanyag költség ha körbe megyek Vácra a Megyeri-hídon keresztül - 50km-t.

Nagyon hiányzik egy személykomp a Tahitótfalu-Vác között ami legalább a csúcsidőkben megoldaná a váci gyalogszerrel átjutni próbálok problémáit.

Korábban ígéret volt egy Tahitótfalu - Bp, Vigadó tér menetrendszerinti hajó járatra - remek lehetőség lenne.

A szigeten belül gyakorlatilag nincs tömegközlekedés sem bicikli út - bár ez utóbbira voltak tervek az Euro-velo6 részeként (pont Szentendre városa lehetetlenítette el a gyalogos-biciklis híd építését a sziget déli részén).

Azt gondolom a hatástanulmány részletesen feltárta azokat a káros környezeti és társadalmi terheléseket a sziget és annak közvetlen szomszédságát érintően és egyet értek avval a megállapítással, miszerint jelentős kárral járna a sziget természeti és környezeti értékeire. A jelenleg itt élők életkörülményei romlanának a híd közvetlen szomszédságában.

Azt is mondhatnám, a mi kárunkra nőne meg mások életminősége... legalábbis ideig óráig.

A 3 javasolt nyomvonal minden ésszerű úthálózati fejlesztéssel ellentétben rávezetne új forgalmat Tahitótfalu településre és nem elkerülné azt. Ez jelen formájában elfogadhatatlan. A gazdasági hatása is korlátozott, hiszen a Dunakanyar Visegrádi oldalán nincsenek meg a feltételei komolyabb szállítmányozásnak.

Ennek fényében ellenzem a beruházást, 9-ed magam tekintetében (feleségem, 5 gyermekem és 2 nagyszülő nevében).

Köszönöm.

E/PE/000316/2025

963

Zöldhatóság Központi postafiók - tervezett híd Vác-Tahitótfalu

Feladó:
 Címzett: <zoldhatóság@pest.gov.hu>
 Dátum: 2025.03.05. 9:40
 Tárgy: tervezett híd Vác-Tahitótfalu

Pesti Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Faludékaparadikoni Főosztály		
Előírt:	Feljegyzés:	Kell:
KEO	2025. MARCH 05.	—
Főszám:		
PE/UT/19/01778-1671 25		

Üdvözlöm!

Aggodalmamat szeretném kifejezni a tervezett Vác-Tahitótfalu között épülő híddal kapcsolatban.

A tanulmány alapján környezetvédelmi szempontból IS előnytelen lenne és ezt szeretném én is hangsúlyozni.

Engem eléggé közvetlenül érintene az az út, ami a Tildy hídra vezetné fel az átmenő forgalmat, mivel ott lakok szinte közvetlenül a gát mellett.

2021-ben költöztem ide és pont az volt a cél, hogy a túlnépesedett Veresegyház után egy olyan helyen éljek, ami a természethez közeli, csendes, nyugodt. Ez most pont így van. Madarak sokasága, éjszaka csend és csillagos égbolt, fácánkakas sétál az utcán és néz be a kapun az udvarba.

Amint a tervezett beruházás megvalósul, akkor teljesen megváltozik itt a környezet.

A csatolt képet ma reggel készítettem a kapuból. Ebbe a látványba szerettem bele, mikor megvettem a házat. És ez fog teljesen eltűnni/átalakulni, ha valóban megvalósul a terv.

Ebben az esetben van terv arra, hogy esetleg kártalanítási alapról kompenzálják az ingatlanom értékvesztését? Esetleg megvásárolják? Kihez lehet fordulni majd akkor ezzel a problémával?

Köszönettel



E/PE/090641/2025

Zöldhatóság Központi postafiók - Váci Duna-híd észrevételek

1020

Feladó:

Címzett: <zoldhatosag@pest.gov.hu>

Dátum: 2025.03.06. 11:58

Tárgy: Váci Duna-híd észrevételek

Előírt:		Fogadott:	
Érkezett:		Küldte:	
2025 MÁRC 06.			
Fószám:			
PE/090641/2025-115/25			

Tisztelt Hatóság,

Szeretném írásban jelezni az én- és családom észrevételeit az új váci Duna-híd építésével kapcsolatban, amelyet a környezeti tanulmányok és több elemzés alapján észrevételeztünk, röviden összefoglalva az alábbi pontokba rendeztem:

1.- Első és legfontosabb, hogy ez a híd nem azért épülne, hogy a kisembereknek segítsen, vagy a szigeten élők közlekedésén javítson, (hogy gyorsabban beérjenek Budapestre, stb) hanem elsősorban TRANZIT, vagyis teherautó forgalmat szándékoznak erre terelni, ráadásul nagyon nagy mennyiségben.

Ez több szempontból is aggályos, és veszélyeztetné a szigetet és az érintett településeket, pl.: környezetvédelem, víztározók védelme, tájvédelem, ingatlanok védelme, emberi egészség védelme, stb.

2.- Mindez a forgalom a Tildy-hídon keresztül zajlana, ami szintén életveszélyes és alkalmatlan ennek lebonyolítására a jelenlegi állapotában.

3.- Szentendre-Budapest felé egy sáv vezet, ami NEM alkalmas nagy mennyiségű teherautó forgalom elvezetésére.

4.- Vác városa se bírna el a megnövekedett forgalommal, hiszen így is küzdelmes a közlekedés a csúcsforgalmas időszakokban, továbbá hasonlóképpen deformálná a városképet és túlzott terhelést jelentene az infrastruktúrára és az életminőségre nézve egyaránt.

Személy szerint a tranzitforgalom miatt nagyon veszélyesnek érezzük ezt a beruházást.

Tehát véleményünk szerint a tranzitforgalom lebonyolítására MÁSIK lehetséges útvonalat kell keresni.

Úgy látjuk jelen formában mindhárom lehetséges terv kizáró okokkal rendelkezik.

Eddig környezetvédelmi okokból nem épülhetett meg a lehajtó a Megyeri hídról a szigetre, se a Szigetmonostori kishíd, se bicikliút Tahitótfalun (pedig Eurovelo útvonal). Ha egy bicikliutat nem engednek akkor egy teherforgalmat miért engednének ezekre a védett területekre?

"Nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás".. sajnos ez történt gödi akkumulátorgyárak ügyével is: SENKIT és SEMMIT nem vettek figyelembe! A gazdasági érdek felülírja a környezetvédelmi előírásokat!!! Nem szeretnénk, hogy a fejünk felett hozott döntéssel tönkretegyék a környezetünket és az életminőségünket!
Alternatív megoldások kellenek!

Tehát mégegyszer:

A sziget víztározói látják el egész Budapestet ivóvízzel, ez védett terület.

Egy sáv (Szentendre felé) nem bír el napi plusz 8000 személy- és TEHERjárművel.

stb., stb...

Tegyük a kezüket a szívükre, amikor döntést hoznak.

Köszönöm, ha ezeket a szempontokat figyelembe veszik.

Tisztelettel:

[Redacted signature]

E/p=1090685/2025

Zöldhatóság Központi postafiók - PETÍCIÓ A VÁCI ÚJ DUNA-HÍD ÉPÍTÉSE ELLEN

1025

Feladó:**Címzett:** <zoldhatosag@pest.gov.hu>**Dátum:** 2025.03.06. 14:51**Tárgy:** PETÍCIÓ A VÁCI ÚJ DUNA-HÍD ÉPÍTÉSE ELLEN

Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Állatvédelmi Főosztály		
Bőve:	Felgyeztet:	
Erkezt:	2025 MARE 06.	Idősz:
Fűszár:		
PEST/HT/DIFB-179/25		

Tisztelt Pest Vármegyei Kormányhivatal!

Mélységes felháborodással vettük tudomásul, hogy a Magyar Kormány Duna hidat tervez építeni Vácon. Felháborodásunk és tiltakozásunk oka nem az, hogy akadályozzuk a fejlődést és a XXI. századi modern közúti közlekedést, hanem az, ahová tervezik. Történelmi Barokk, Dunakanyari kisváros sétáló, szabadidőparkos övezetén keresztül tervezik a nyomvonalat a **D1 változat** szerint. A már most személyautókkal túlszűfolt 2-es számú főúton keresztül a Hétkápolna és a történelmi „műemlék”-híd közvetlen közelében lekanyarodva. A futballpálya egy részét lebontva a Gombás patakon, cölöp lábakon átvezetve a Dunai ártéren keresztül bevezetnék a város egyetlen szabadterei rendezvény helyszínére ott 90°-ban elforgatva szelné át a folyót. Ez a megoldás számunkra (váci lakosok) teljes mértékben elfogadhatatlan. Mivel, olyan mértékű teherforgalmat és zajt, valamint káros anyag kibocsátást „szmogot” okoz az ott lakók részére, ami megengedhetetlen.

Az elmúlt évek beruházásait és fejlesztéseit is tönkre teszi (sportlétesítmények, vízisport központ, gyermekjátszótér, kerékpárút, futballpálya, természetvédelmi tó, szabadterei rendezvény helyszínek, stb.) és természetesen a legfontosabb az ott élő lakosok életminőségének a jelentős romlása és „mesterséges **ROMBOLÁSA**”.

Gyermekeink számára több éves várakozás és jelentős anyagi ráfordítást követően sikerült a Burgundia utcában vásárolni egy lakóingatlant, gondolván a csendes „kisvárosi” nyugodt környezetre. Ez most mind szertefoszlik, ha ez az eszemet, nem átgondolt terv megvalósul 30-40 méterre, cölöplábakon fog bűzölgöni a napi 8-10 ezer autó, tehergépkocsi. A rendkívül kanyargós nyomvonalon kb. 40-60 km/h sebességgel lehet haladni (gondoljanak bele, ezek a tények szerinti zaj és károsanyag kibocsátásra). Ez nem XXI. századi lakosság barát megoldás!

Nem értjük, hogy miért nem a **D2-es** vagy az **É4-es változatot** részesítik előnyben. Ezeken a helyeken sokkal kisebb ráfordítással lehet megoldani az M2-es autópályához való csatlakozást és nem érint lakossági, pihenő övezeti területeket. Mi ártatlan szenvedői ezen nem átgondolt az állampolgárok, lakosok érdekeit semmibe vevő **D1-es változattal** nem értünk egyet. Minden létező fórumot megragadva tiltakozni fogunk ezen emberi érdekeket figyelmen kívül hagyó nyomvonal terv ellen! Reméljük a már sokszor hangoztatott kormányzati „jelszavakat” (lakosság érdekeit figyelembe véve döntsünk) elvetik ezt a rossz helyszín választás tervét.

Váci lakosok,

E/PE/091387/2025

1066

Zöldhatóság Központi postafiók - Észrevételek a váci új Duna-híd környezeti hatásvizsgálati eljárásához

Téma:		Környezetvédelmi Hatóság	
Dátum:		2025 MARC 07	
Jelölés:		PE/091387/0779-486/25	

Feladó:**Címzett:** <zoldhatosag@pest.gov.hu>**Dátum:** 2025. 03. 06. 23:53**Tárgy:** Észrevételek a váci új Duna-híd környezeti hatásvizsgálati eljárásához

Tisztelt Környezetvédelmi Hatóság!

Nemrég költöztem Tahitótfalu szigeti részének, Tótfalunak az északi felén levő zártkertek egyikébe. Amiért ezt a környéket választottam lakhelyemül, az a csodálatos táj, továbbá az a csönd, háborítatlanság és béke - amit a várható elkerülő út abszolút "telibe kap", és totálisan meg fog szüntetni.

Ezért ezúton szeretném kifejezni határozott ellenérzésemet a váci új Duna-híd és a kapcsolódó úthálózat megépítésével kapcsolatban.

A személyes érintettségem azonban csak egy (bár esetemben nyilván viszonylag elsőrendű) oka a tiltakozásomnak.

Természetvédelmi szakember vagyok, pontosan látom a sziget természeti értékeit és jelentőségüket. A Duna partvidékén talán már sehol nincs ilyen hosszúságban összefüggő ártéri erdő. A belső Natura 2000-es homokvidék és a nem védett részek is sok helyen őrzik az eredeti értékes homokpusztai flórát. A sziget "erőssége" éppen az elzártságából adódik, emiatt maradt meg mai napig egyfajta, történelmi időköt idéző bukolikus tájnak, amelyet döntően békés földművelő népek és természetbarátok laknak. Aki ide költözik, tudja, hogy az itt lakás mivel jár - viszonylagos elszigeteltséggel, a szó mindenféle értelmében, de egyúttal olyan békével és háborítatlansággal, ami máshol már egyre kevésbé élhető meg. Itt még igen.

Ha megépül a híd, ennek a nyugalomnak egyértelműen, szinte azonnal és visszavonhatatlanul vége lesz. A híd egyrészt egy jelentős átmenő forgalmat fog zúdítni a szigetre, másrészt vonzóvá teszi a térséget olyan befektetők (neadjisten spekulánsok) előtt, akik eddig a "rossz" megközelíthetőség miatt nem számoltak a szigettel. Számos szigetlakó leírja, hogy olyan helyről költözött ide, ahol ez már megtörtént, és itt nem akarja ezt. A sziget - ilyen szempontból - nem akar fejlesztéseket. Tahitótfalu jelenlegi formája megszűnne létezni a túlzott zaj- és forgalmi terhelés miatt. A Dunakanyar egyik legszebb panorámája és településképe sérülne, amely nemcsak az itt élők életminőségét, hanem a térség turisztikai vonzerejét is negatívan érintené.

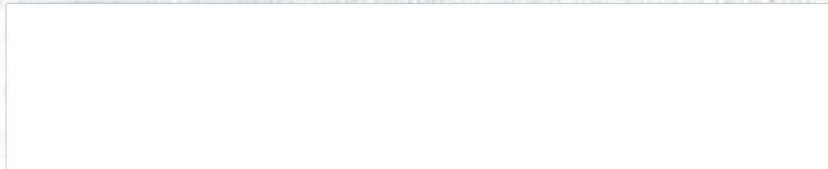
Ahogy már mások is leírták, és a környezetvédelmi hatástanulmány is egyértelműen leszögezi, a beruházás súlyosan érintené a Szentendrei-sziget ivóvízbázisát is, amely több mint másfél millió ember vízellátását biztosítja. Az építkezés és az üzemeltetés során jelentős erdőirtással, üvegházhatású gázok kibocsátásával és a helyi klíma kedvezőtlen befolyásolásával járna. Az ártéri erdő megbontása sehol nem lenne szabad! A sziget, mivel ősidők óta lakott, tele van még feltáratlan régészeti lelőhelyekkel is - a híd és a megjelenő forgalom ezeket is veszélyeztetné.

A tervezett mindhárom nyomvonal súlyosan aggályos, mivel alapvető értékeket veszélyeztet: az északi nyomvonal természetvédelmi szempontból megengedhetetlen, a D1 nyomvonal Vác belvárosa számára okozna visszavonhatatlan károsodást, a D2 pedig olyan szinten veszélyeztetné a parti ivóvízbázist, amit saját törvényeink nem tesznek lehetővé. Nincs jó megoldás.

Ezért kérem, hogy a projekt jelenlegi formájában ne kapjon engedélyt, és helyette olyan fenntartható közlekedési alternatívák kerüljenek vizsgálatra, amelyek nem veszélyeztetik a vízbázisokat, a védett természeti területeket, a régészeti értékeket, valamint a Dunakanyar látképét és élıhetőségét.

Bízom benne, hogy az illetékes hatóságok figyelembe veszik a helyi lakosok érdekeit és a környezet- és természetvédelem szempontjait a döntéshozatal során.

Tisztelettel:



E/PE/091306/2025

Zöldhatóság Központi postafiók - Váci híd

1056

Feladó:
 Címzett: <zoldhatosag@pest.gov.hu>
 Dátum: 2025. 03. 06. 20:57
 Tárgy: Váci híd
 Mellékletek: Tisztelt Zöldhatóság

Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Állattenyésztési Főosztály		
Előnyit:	Felvezet:	
Erkezett:	2025 MÁRC 07.	Mell:
Csoport:		
PO/091306/2025-196/25		

Tisztelt Zöldhatóság!

A Vác térségében tervezett Duna-híd ügyében küldöm állásfoglalásomat. Áttanulmányozva a kapcsolódó, első sorban a környezetvédelmi engedélyezési eljáráshoz készült dokumentumokat, a következők állapíthatók meg:

- A bemutatott három nyomvonal közül bármelyik is épülne meg, jelentős többlet forgalmi terhelést fog okozni első sorban Tahitótfaluban, azon belül különösen a Tildy Zoltán hídon. Ennek a forgalomnak jelentős része átmenő forgalom. A bemutatott forgalmi vizsgálatok alapján ezen túlmenően a Szentendrei sziget (továbbiakban Sziget) többi útján is valamelyes forgalom növekedéssel kell számolni. Mindez jelentős környezeti károkozással jár, ami – különös tekintettel a Sziget ivóvíz bázis voltára – nem elfogadható.
- A híd és a kapcsolódó úthálózat ugyanakkor nagyon mérsékelt forgalmi előnyt jelent a térség lakosságának a napi hivatásforgalomban, ugyanis a kapcsolódó utak, az M2, a 2. sz. és a 11. sz. főút egyaránt jelenleg is zsúfolt, így a korábbinál érdemben gyorsabb célba érést nem garantál.
- Az É4 és D1 nyomvonal hidjai Vác élete és fejlődése szempontjából rendkívül előnytelen elhelyezkedésűek, elfogadhatatlanok.
- A D1 és D2 nyomvonalon létesülő utak, a rajtuk lebonyolódó forgalommal északról bezárják Tótfalut, korlátozva a fejlődés lehetőségét.
- A Sziget ma jelentős mértékben rekreációs és mezőgazdasági tevékenységeknek nyújt kitűnő feltételeket, s jó volna, ha ez így is maradna. A tervezett közúti beruházás ezt gátolja, s inkább oda nem való, szélsőséges esetben ipari tevékenységek előfutárának tekinthető.
- A tervezett megoldás egy mára már meghaladott, a közúti közlekedés elsődlegességét hirdető gondolkodásmódot tükröz ahelyett, hogy a közlekedési módok közötti egészségesebb munkamegosztásra, fenntarthatóbb közlekedésre törekedne.

A fentiek alapján határozottan ellenzem a Vác térségébe tervezett Duna-híd és a kapcsolódó úthálózat megépítését bármelyik bemutatott nyomvonalon!

Ha a forgalmi vizsgálatok szükségesnek mutatják a 2. és a 11. sz. főút összekötését, akkor ezt nem a Szentendrei szigetet keresztezve kell megvalósítani, hanem fölötté, a Sziget érintése nélkül.

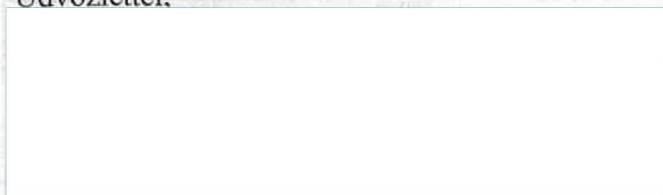
Felmerül a kérdés, hogy szükséges volna-e a Szigetről több kapcsolat a partok felé?

Egyértelműen igen. De nem a gépjármű forgalom növelésével, hanem

- a komp közlekedés javításával, állami közszolgáltatás keretében alacsonyabb viteldíjjal és hosszabb üzemidővel, hiszen közúti kapcsolatokat nyújtanak;
- kizárólag gyalog, kerékpárral és helyi engedéllyel rendelkező személygépkocsival használható híd létesítésével a Sziget déli térségében, amellyel jelentős időmegtakarítás és károsanyag kibocsátás csökkenés volna elérhető;

- a Vác-Budapest vasútvonal megállóira ráhordó közösségi közlekedéssel, amellyel jelentősen javíthatók volnának a Szigeten élők hivatásforgalmi körülményei.

Üdvözlettel.



Ui: ugyanezt aláírva mellékletben is csatolom.