



# VISEGRÁD

Város

P O L G Á R M E S T E R E

**Vélemény a Vác és Tahitótfalu között tervezett új Duna-híd, a Tahitótfalut elkerülő közút és a Tildy Zoltán híd, valamint a 11-es számú főközlekedési utat érintő tervezett fejlesztésről- környezeti hatástanulmányról**

Visegrád Város Pénzügyi és Városfejlesztési Bizottsága megtárgyalta a beruházás előkészítése során készült előzetes környezeti hatásvizsgálatról készített szakértői anyagokat, hatástanulmányt és úgy látta, hogy Visegrád elsősorban a 11-es főközlekedési út helyetti alternatívaként érintett a fejlesztésben, ami a település elérhetőségét javítja, a rendkívül forgalmas 11-es számú főutat részben tehermentesíti a Tahitótfalu-Szentendre-Budapest szakaszon, részben közvetlen elérést biztosít a gyorsforgalmi úthálózathoz, és az M0 keleti és déli szektorának eléréshez egy új lehetőséget kínál.

Maga a tanulmány településünk tekintetében kismértékű forgalomnövekedéssel számol, de nem fejt ki, ez milyen típusú forgalomnövekedés. Településünk számára kiemelten fontos, hogy a teherforgalom ne terelődjön Pilismarót, Dömös, Visegrád, Dunabogdány közútjaira, mert azok sűrűn lakott települési területeket érintenek. Az új híd és közúti kapcsolat az Esztergomból induló, a gyorsforgalmi utakra irányuló teherforgalomnak valós alternatívája tud lenni, ha az M100-as gyorsforgalmi út nem épül meg. Vannak híreink arról, hogy az M100-as gyorsforgalmi út építésének megvalósítása feltételes közbeszerzéssel megkezdődött, és a 102,103-as főközlekedési úton is változott a tehergépjárművek közlekedési rendje, de jelenleg településeinket csak a 11-es úton fennálló tehergépjármű-korlátozás védi meg. Ha a két beruházás nagyjából egyidőben megvalósul, akkor a teherforgalmi növekedés esélye a legkisebb mértékre esik vissza, minden más esetben a logisztikai láncok ki fogják kényszeríteni a Dunakanyar teherszállításban való nagyobb részesedését. Az új híddal a nemzetközi folyosó részét képező M2 gyorsforgalmi út nemzetközi forgalmának egy része is áterelődhet a Dunakanyarra. Nem kaptunk arra nézve információt, hogy az M0 keleti és déli szektorai szempontjából mekkora lehet az a forgalom, amely az M0-Megyeri híd-Szentendre útvonal helyett a váci hidat fogja választani.

Egy új közút megépítése nem csak azzal jár, hogy a forgalom egy részét eltereli a nem annyira jó állapotú régebbi utakról, de mindig új forgalmat is generál. A tanulmány számsoraiból egyértelmű növekmény látszik, aminek az elvezetése a 11-es főúton nem képzelhető el.

Egyetértünk a tanulmány megállapításaival abban a tekintetben, hogy a tervezett fejlesztés értékes természeti területeket, védett és fokozottan védett természeti területeket, jó adottságú termőföldeket, a környék és Budapest kiszolgálását biztosító vízbázist, a Duna árterében NATURA 2000 területeket érint, amelyek károkat fognak szenvedni a beruházással. Maga a tanulmány is elismeri, hogy a nagyobb részben zöldmezősként megvalósuló útfejlesztés megvalósítása, az új út forgalma zajjal, károsanyag kibocsátással, a természeti területeken kifejtett elvágó hatással, a mikroklima megzavarásával és átalakításával jelentős hatással van a környezetre, aminek kompenzációját sem találtuk az anyagban. A környezeti hatások hátrányosnak látszanak a környezeti elemekre, a szigeten élő lakosságra, a kisebb-nagyobb üzemméretben dolgozó gazdákra, akik egész tevékenységüket, a génmegőrzést a viszonylag háborítatlan természeti környezetre alapították. Fontosnak érezzük, hogy a környezeti elemek védelme megfelelően legyen alátámasztva és jelentőségükhöz mértén kezelje a tanulmány a várhatóan bekövetkező romlás mértékét, aminek a birtokában a döntéshozók nem csak az esetleges közlekedési előnyöket, hanem a környezetben, vízben, talajban, életkörülményekben bekövetkező hátrányokat is megfelelően mérlegelhetik.

Hiányoljuk a 70-es számú vasútvonal az új út kapcsolatának vizsgálatát, hol lehet kialakítani olyan pontot, ahol a legegyszerűbben lehetne a közlekedési módváltást megvalósítani, P+R parkolót kialakítani.

Visegrád, 2025. február 26.

  
Eöry Dénes  
polgármester

