

# Egy új Duna-híd, ami veszélyezteti a Szentendrei-sziget jövőjét

A Pest Vármegyei Kormányhivatal 2025. január 13-án közleményt adott ki a **váci új Duna-híd és kapcsolódó úthálózat létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás elindításáról**. A váci új Duna-híd megépítését a 345/2012 (XII. 6.) Kormányrendelet nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra beruházásként tartja számon. A kormányrendelet 1. melléklete, az „1.2.114. A váci új Duna-híd megvalósítása” pont alapján **a projekt jelentőségét a közlekedési hálózat fejlesztésében és a régió közlekedési kapcsolatainak javításában látják.**

A beruházás szükségességét a következő szempontok alapján indokolják:

- **Társadalmi vagy gazdasági természetű kiemelt fontosságú közérdek (amennyiben az kiemelt jelentőségű élőhelytípust vagy fajt nem veszélyeztet)**
- **A projekt célja, hogy csökkentse a jelenlegi közúti hálózat forgalmi terhelését, javítsa az agglomeráció közlekedési hatékonyságát, valamint megkönnyítse a régió lakóinak mindennapi életét.**

Véleményünk szerint bár a beruházás hivatalos céljai a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére és a közérdek érvényesítésére irányulnak, **a projekt komoly ökológiai és környezeti kockázatokat vet fel.**

Mivel a Kormányhivatal az eljárás során tartandó **közmeghallgatást az érintettek személyes megjelenése nélkül tartja meg** (hivatkozva a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet alapján, amit szintén sérelmezünk, **a környezet és hatástanulmány feldolgozása alapján készítettük összefoglalónkat**, mely tartalmazza megértésünket és kiemeli azokat a kockázatokat és problémákat, amelyeket a híd építése jelent és amelyek alapján határozottan ellenezzük a Szentendrei-szigetet érintő hídépítést.

**Álláspontunk fókuszában az áll, hogy a Duna két oldala közötti közlekedési kapcsolat nem érhet fel annak a jelentőségével, hogy a jövő generációk számára is biztosítsuk a megfelelő ivóvízellátást és az érintett területek ökológiai integritását, és a 21. században nem indíthatunk olyan beruházásokat, amelyek igazoltan kedvezőtlenek klímavédelmi szempontból is. Különösen igaz ez akkor, amikor a közlekedési kapcsolat kialakításával valójában nem elérhető a jelenlegi közúti hálózat forgalmi terhelésének csökkentése.**

Tekintettel az alábbiakban kifejtett szempontokra **vitatjuk, hogy a beruházás kiemelt jelentőségű élőhelytípust nem veszélyeztet**, valamint, hogy **kiemelt fontosságú közérdek**, ezért **kérjük a projekt azonnali leállítást, valamint azt, hogy a váci új Duna-híd megépítése helyett a kormányzat a forrásokat a környezetet kímélő és a Szentendrei-sziget létét nem veszélyeztető alternatív megoldások keresésére fordítsa.**

## I. Érvek amellet, hogy a beruházás kiemelt jelentőségű élőhelytípust veszélyeztet

### 1. A vízbázisok védelme

A Szentendrei-sziget vízbázisai ellátják a fővárost és az agglomerációt mintegy másfél millió lakos **ivóvizével**. A sziget viszonylagos elszigeteltsége pozitív hatással van a környezet állapotára, amely így biztosítja a kinyerhető víz magas minőségét. **A szigeten található vízbázisok pótolhatatlan érték**

**képviselnek, hiszen a kitermelhető vízmennyiség kiváltására nincs reális alternatíva. Ezért a vízbázisok védelme az érintett területen kiemelt jelentőségű.**

Az új Duna-híd létesítése – amely gépjármű közlekedésre alkalmas útvonalat biztosítana a sziget és a szárazföld között – jelentősen növelné a térség forgalmát. Ez magában hordozza a vízbázisok elszennyeződésének veszélyét. A fokozódó terhelés hosszú távon a terület felértékelődését, beépítettségét, valamint a közművek és infrastruktúra fejlesztésének szükségességét vonná maga után, ami kedvezőtlen hatást gyakorolna a víz minőségére.

Az elmúlt évtizedekben a sziget védelmét számos beruházási terv kapcsán sikerült megőrizni és továbbra is cél a sziget viszonylagos érintetlenségének fenntartása. A hídépítés és az ezzel járó további infrastruktúra-fejlesztések a sziget természetvédelmi státuszával és az ott található vízbázisokkal összeegyeztethetetlenek.

Ez a Fővárosi Önkormányzat és a Fővárosi Vízművek álláspontja is, akik határozottan ellenzik a Szentendrei-szigetet érintő hídépítést (különös tekintettel az E4 és D1 nyomvonalakra). A vízbázisok és természetvédelmi területek érintettsége alapján a projekt jelenlegi formájában elfogadhatatlan. Ahogyan a környezeti vizsgálatok is alátámasztják, a Duna két oldala közötti közlekedési kapcsolat nem érhet fel annak a jelentőségével, hogy a jövő generációk számára is biztosítsuk a megfelelő ivóvízellátást és az érintett területek ökológiai integritását.

## **2. Természeti és kulturális örökségre gyakorolt hatások**

**A tervezett nyomvonalak mindegyike érinti az országos jelentőségű védett területeket, beleértve a Duna-Ipoly Nemzeti Parkhoz tartozó területeket és több Natura 2000-es területet is. A vizsgálati területen található természetvédelmi értékek, valamint a kulturális és régészeti örökség elemei érintettek.**

A beruházás érint továbbá **több országos jelentőségű védett területet**: A Szentendrei-szigeten vezetett szakasz és a Duna-ágak keresztezését (É4), a Gombás-patak mentén Vác déli részén található védett területet (D1) valamint a Duna-ágak keresztezését (D2).

### **2.1. Natura 2000 Szigeti homokok**

A Natura 2000 területek érintettségéről szóló vizsgálat szerint az É4 nyomvonalváltozat, - mely teljes hosszában mintegy 550 méteren keresztül vág át a Natura 2000 terület déli részén - különösen jelentős hatással van a **„Szigeti homokok” Natura 2000 területre**, amely elsősorban pannoni homoki gyepek élőhelyeiről ismert (N2000 kód: 6260). A tervezett beruházás során **1,85 hektárnyi védett terület kerülne érintettség alá**, amely a természetes élőhelyek jelentős fragmentációját eredményezné.

A botanikai szakértők véleménye alapján a **terület kifejezetten értékes, közepes/jó, helyenként akár kiváló minőségű gyepterületnek minősíthető**. Az érintett, védett növényfajok közül külön kiemelandó a védett tejpereszke (*Aspropaxillus leptoides*) nagy mennyiségű jelenléte, amely populációjának észmei értéke a milliós nagyságrendet megközelíti, így **jelentős természeti értéket képvisel**.

A gyepterületek jelenlegi fenntartását a legeltetés biztosítja, amely az élőhely biológiai sokféleségének megőrzése szempontjából elengedhetetlen. Az útépítés azonban a legelők méretének csökkenését okozza, és közvetlenül veszélyezteti az élőhely fennmaradását. A beruházás egy fragmentációs hatást is létrehozna, mivel a gyepterület 15%-át különítené el, amely a jövőben mezőgazdasági és ökológiai szempontból egyaránt degradálódhat.

A tervezett beruházás az élőhely teljes megváltozásához és táji átalakulásához vezethet, ezzel hosszú távon visszafordíthatatlan károkat okozva a Natura 2000 terület ökológiai funkcióiban és természetes állapotában.

A létesítmény továbbá jelentős zaj- és rezgéshatást idézne elő az építési fázisban, valamint fragmentáló és barrierképző hatással lenne a területen élő állatfajokra, például a legelő állatállományra, amelynek eltartó képessége jelentősen csökkenne. A gazdálkodás rentabilitása is megkérdőjeleződhet, az állatállomány fenntartása ellehetetlenülhet.

### 3. Natura 2000 Duna és ártere

A „Duna és ártere” Natura 2000 terület a Duna menti ártéri élőhelyek és az ott található különleges jelentőségű fajok megőrzése szempontjából kiemelt jelentőséggel bír.

Az ártéri **erdők, zátonyok és ligeterdők** egyedülálló ökológiai funkciókat töltenek be, például a **vízszűrés és a talajvédelem szempontjából**. Azokon a pontokon, ahol a nyomvonalak keresztezik a folyót, **minden esetben fák kivágásával kell számolni**. Szélesebb hullámtér, illetve nagyobb erdőborítás esetében számottevő mértékű lehet. Ez **jelentős területű élőhelymegszűnéssel és erős fragmentációs hatással** bír – különös tekintettel az E4 és D2 nyomvonalak esetében – **az értéri puhafaligetekre**.

A Duna mentén, a vízzel gyakran borított területen a gépek által feltúrt területekről az iszap a mellékágba kerülhet. Ott lágy üledék formájában jelenik meg és több kedvezőtlen hatása is lehet. Nagyobb mennyiségben akár **közvetlenül is károsíthatja a vízi szervezeteket** (halakra, halivadékokra, kagylókra), azonban a víz minőségét is kedvezőtlenül alakíthatja. A hirtelen felszabaduló, bomló szervesanyag tömeg jelentősen megemeli a vízben az oxigénfogyasztás mértékét. Ez a hatás a Duna alacsony vízállása mellett (amikor nem várható vízpótlás, vízatöblítés) **akár tömeges halpusztulást** is eredményezhet a mellékágban. A mellékág ívóhelyként funkcionál több Dunai hal (köztük védett fajok) számára. A mellékág térségében a növényzet eltávolítása kedvezőtlen mert a híd árnyékoló hatása miatt nem várható, hogy a növényzet újra megtelepedjen, ami a halak szaporodására gyakorol negatív hatást. A **megépült híd árnyékoló hatása a vízi növényzet fejlődésére káros hatással lesz**, várható a **vegetáció eltűnése vagy gyenge fejlődése**. Ennek másodlagos következménye pedig ismételt a **halak szaporodására alkalmas vizek zsugorodása** lesz.

A „Duna és ártere” Natura 2000 terület védelme különösen fontos a Duna ökológiai folyosó szerepének megőrzése érdekében, amely a migrációs útvonalak és az élőhelyek közötti kapcsolat biztosításához elengedhetetlen. A jelenlegi tervek fényében a beruházás olyan természeti károsodásokat idézhet elő, amelyek hosszú távon veszélyeztetik a „Duna és ártere” Natura 2000 terület integritását és funkcióját.

### 4. Régészeti szempontok és hatások

Az előzetes régészeti vizsgálatok során a tervezett nyomvonalak mentén **57 régészeti lelőhelyet** azonosítottak, melyek a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény alapján általános védelem alatt állnak. Az érintett területeken a régészeti örökség elemei csak alapos feltárást követően mozdíthatók el.

A régészeti feltárások és vizsgálatok eredményei alapján **különösen jelentős lelőhelyek találhatók Tahitótfalu és Vác térségében**, ahol többek között római kori, bronzkori és középkori település- és sírhelyek maradványaira bukkantak. Az É4 nyomvonal például érinti Tahitótfalu középkori Szentpéter faluját, míg a D1 és D2 változatok más **jelentős lelőhelyeket** érintenek, például **Vác térségében**.

Érintett a **Hétkápolna templom, a Honvéd emlékmű és a Gombás-patak hídja**, valamint a városban található további műemlékek, mint a **Római Katolikus Templom és a Ferences Kolostor**, szintén közel kerülnek a tervezett nyomvonalhoz.

Az előzetes jelentés kiemelte, hogy a tervezett nyomvonalak egyes szakaszai örökségvédelmi kockázatot jelentenek, különösen az épített örökségek és a régészeti lelőhelyek esetében.

Fontos hangsúlyozni, hogy a régészeti lelőhelyek helyben megtartása elsődleges szempont kell legyen, különösen olyan területeken, ahol az építkezés visszafordíthatatlan károkat okozhat a kulturális örökségben. **A beruházás jelenlegi formájában több ponton érint olyan helyszíneket, amelyek bolygatása komoly örökségvédelmi aggályokat vet fel.**

## II. Érvek amellet, hogy a projekt célok elérése aggályos a tervezett beruházással, valamint, hogy a beruházás ellehetetleníti a régióban élők mindennapjait

A projekt célja, hogy csökkentse a jelenlegi közúti hálózat forgalmi terhelését, javítsa az agglomeráció közlekedési hatékonyságát, valamint megkönnyítse a régió lakóinak mindennapi életét.

Az alábbiakban foglaljuk össze, hogy a **KHT-ban leírtak alapján mely területeken nem valósul meg előrelépés a forgalmi terhelés csökkentése tekintetében**, illetve melyek azok a tényezők, amelyek ahelyett, hogy megkönnyítenék, **ellehetetlenítik a régió településein, különösen a közvetlenül érintett Tahitótfaluban és Vácott élők mindennapjait.**

### 1. Forgalmi terhelés csökkenésével kapcsolatos aggályok

Bár a teljes beruházás hivatalos célja a közúti hálózat forgalmi terhelésének csökkentése és az agglomeráció közlekedési hatékonyságának javítása, a Környezeti Hatástanulmány (KHT) alapján nem látjuk bizonyítotttnak, hogy ezek a célok valóban megvalósulnak.

#### 1.1 A kimutatott forgalomcsökkenési nyereség bizonytalansága

A KHT-ban bemutatott modelleken szereplő adatok alapján (KHT 9., 10., 11., 12., 13., 14., 15., 16. ábrák, 68-75. old.) a beruházás bizonyos szakaszokon **lokális forgalomcsökkenést eredményezhet**, különösen a Tildy Zoltán hídtól délre, a 11-es főúton. **Regionálisan azonban forgalomművekedést és a forgalom átrendeződését okozhatja, mely a KHT-ban található hivatkozott adatok alapján egyértelműen kiolvasható** (ld. még 2. sz. melléklet)

Település	Jelenlegi forgalom (Ejm/nap)	Híd nélküli forgalom (2039) (Ejm/nap)	Híd nélküli forgalom növekedés (2039) (Ejm/nap)	Forgalom híddal (É4) (Ejm/nap)	Forgalom változás híddal (É4 nyomvonal) (Ejm/nap)	Forgalom híddal (D1) (Ejm/nap)	Forgalom változás híddal (D1 nyomvonal) (Ejm/nap)	Forgalom híddal (D2) (Ejm/nap)	Forgalom változás híddal (D2 nyomvonal) (Ejm/nap)
Pilismarót	5400	5000	-400	6600	1200	6800	1400	7400	2000
Dunabogdány	7900	8700	800	10900	3000	11700	3800	12600	4700
Tahitótfalu	8600	9400	800	16900	8300	15400	6800	15800	7200
Leányfalu	17100	18200	1100	16900	-200	15400	-1700	13200	-3900
<b>Összesen</b>	<b>39000</b>	<b>41300</b>	<b>2300</b>	<b>51300</b>	<b>12300</b>	<b>49300</b>	<b>10300</b>	<b>49000</b>	<b>10000</b>

Fontos hangsúlyozni, hogy a forgalmi modellek **jelentős bizonytalansággal terheltek**, a modellekben alkalmazott becslések és feltételezések, például a jövőbeni forgalom alakulása vagy a közlekedési szokások változása, akár  $\pm 20\%$ -os eltérést is eredményezhetnek. Ez azt is jelenti, hogy a lehetséges forgalomcsökkenés mértéke ugyanakkora bizonytalansággal terhelt, mint amekkora a modell által kimutatott nyereség.

## 1.2 A Tildy Zoltán híd drasztikus forgalmi terhelése

A Tildy-híd forgalma minden nyomvonal esetében drasztikusan növekszik: várhatóan **14.100 Ejm/nap**, ami közel **75%-os növekedést** jelent az E4 nyomvonal esetében, **14.700 Ejm/nap**, ami közel **85%-os emelkedés a D1 nyomvonal esetében, és 15.800 Ejm/nap**, ami **duplázódik** a jelenlegi forgalomhoz képest a D2 nyomvonal esetében. Nem látjuk biztosítotttnak, hogy a dupla mennyiségű jármű 11. sz. főútra történő kikanyarodása biztosítható lenne, amely esetben a forgalom visszatörlődik Tahitótfaluba, Pócsmegyer irányába, az É4 nyomvonal esetében Kisoroszi irányába, valamint északi irányba Dunabogdány felé.

## 2. Klímavédelmi hatások

Bár a tényleges területigénybevételi határ még nem ismert, a tanulmány azzal számol, hogy az egyes nyomvonalak 40.7797 ha m2 (É4), 38.5399 ha m2 (D1), valamint 35.4751 ha m2 **területfoglalással** járnak, mely területek **jelentős mértékben termőföld területek: 55% (É4), 37% (D1), 63% (D2).**

Minden nyomvonal esetében szükség van továbbá **erdőterületek kivágására. Az É4 változat 7560 m<sup>2</sup>, a D1 változat 3856 m<sup>2</sup>, míg a D2 változat 17.056 m<sup>2</sup> erdőt érint**, amelyek között származék-, faültetvény- és kultúrerdők is találhatók. A D2 változat erdőérintettsége a legnagyobb, és Natura 2000-es védett területeket is magában foglal.

Az **erdőkivágások közvetlen következménye a szén-dioxid-kibocsátás növekedése**, amely a becslések szerint: az É4 változat esetében **kb. 112 tonna CO<sub>2</sub>**, a D1 változat esetében **kb. 57 tonna CO<sub>2</sub>**, a D2 változat esetében **kb. 252 tonna CO<sub>2</sub>**.

Az **építési időszak alatt** az alkalmazott munkagépek és szállítójárművek **több mint 10.000 tonna szén-dioxidot** bocsátanak ki **évente**, ami a tervezett közel **3 éves építkezés során közel 30.000 tonna széndioxidot** jelent. A főbb tevékenységekhez kapcsolódó kibocsátási értékek: Útépítés: Összesen 5819 tonna CO<sub>2</sub>, Hídépítés: Összesen 949 tonna CO<sub>2</sub>, Épületbontás: Összesen 349 tonna CO<sub>2</sub>, Aszfaltbontás: Összesen 3577 tonna CO<sub>2</sub>.

A **forgalomba helyezést követően az útszakaszok CO<sub>2</sub> kibocsátása több, mint 6.000 tonna/év.**

A **tanulmány egyértelműen tartalmazza, hogy klímavédelmi szempontból a projekt hatása lokálisan kedvezőtlen.** A Duna-híd, illetve kapcsolódó úthálózata - volumenéből adódóan – számottevő hatást képvisel. A klímaváltozást okozó tényezők, és azok csökkentését szolgáló intézkedések kiegyenlítése nehézkes.

## 3. Beruházás levegőtisztaságra gyakorolt hatása

A levegőtisztaság-védelmi vizsgálatok egyértelműen kimutatták, hogy a **forgalomba helyezést követően a tervezett nyomvonal mentén a levegőterhelés növekedni fog.** Bár a tanulmány hangsúlyozza, hogy a **szennyezettségi szintek a határértékek alatt maradnak, ez nem változtat azon a tényen, hogy a levegőszennyezés növekvő trendet mutat.** Ez a növekedés különösen problémás lehet az érintett lakóövezetekben élők számára, ahol a forgalom okozta szennyezés közvetlen hatásait tapasztalhatják.

Az építkezés **kivitelezési időszakában** az útépítési, hídépítési és a kapcsolódó közúti létesítmények építése, valamint a szállítás okoz **átmeneti levegőterhelést** a vizsgált területen. Az emisszió forrásai közé tartoznak a nehézgépek, a szállítójárművek, valamint az építési munkálatokból származó por.

Fontos megemlíteni, hogy a bányák igénybeviteléről és a beszállítási mennyiségekről, kapacitásokról jelen tervfázisban nem állnak rendelkezésre információk. Ez további bizonytalanságot jelent, és jelentős terhelést okozhat a helyi levegőminőségre.

Az **emissziós becslések alapja a forgalmi becslés is, amely +-20%-os bizonytalanságot tartalmaz.** Ez azt jelenti, hogy még ott is, ahol a levegőszennyezettség csökkenését prognosztizálják, jelentős a bizonytalanság, amely befolyásolja az eredmények megbízhatóságát.

Tovább súlyosbítja a helyzetet, hogy a **levegőszennyezés mértékét alapvetően befolyásolja a szél sebessége és a talaj pillanatnyi szerkezete.** Az utóbbi évek klímaváltságaához köthetően gyakran tapasztalható **extrém száraz talaj és erős szelek,** amelyek a por és egyéb szennyező anyagok felkeveredéséhez vezetnek. Ez további terhelést jelenthet a levegőminőség szempontjából, különösen az érintett területeken.

Fontos hangsúlyozni, hogy az **emisszió növekedésének relativizálása – azzal érvelve, hogy a határértékeket nem lépik túl – nem változtat azon a tényen, hogy a levegőminőség romlik,** ami hosszú távon kedvezőtlen hatással lehet a környezetre és az egészségre. A helyzet megoldása nem az elfogadható szennyezettségi szintekhez való alkalmazkodás, hanem a kibocsátás valódi csökkentése lenne.

Mindezek figyelembevételével egyértelmű, hogy a beruházás levegőtisztaság-védelmi szempontból is kockázatokat hordoz, amelyeket nem lehet figyelmen kívül hagyni a projekt értékelése során.

#### 4. Zajterhelési hatások

A zajterhelési vizsgálatok szerint **a tervezett úthálózat megépítésével mind nappali, mind éjszakai időszakban növekedés várható a közúti zajszintekben.** Az új Duna-híd és a hozzá kapcsolódó útszakaszok közelében az immissziós zajértékek jellemzően nem lépik túl az előírt határértékeket, azonban az érintett területeken, különösen a Tahitótfalu és Vác közötti szakaszokon, jelentős zajnövekedés tapasztalható.

Az út mentén a jelenlegi állapothoz képest az útkategória változása miatt a határértékek is módosulnak (nappali 65 dB, éjszakai 55 dB). Az új út következtében a forgalom számottevően megnövekszik, így **még a megemelt zajhatárértékek mellett is a közeli védendő épületeknél az éjszakai időszakban számottevő, míg a nappali időszakban enyhe túllépés alakulhat ki.** Ez rávilágít arra, hogy a problémát relativizálják: **a zajterhelés mértékét a megemelt határértékekhez mérik, miközben a valóságban a zajszennyezés nő, és közvetlenül érinti a helyi lakosság életminőségét.**

Fontos hangsúlyozni, hogy a zajterhelés mértéke közvetlen összefüggésben van a forgalommal, amely a tanulmány szerint jelentős bizonytalanságot hordoz magában. A forgalmi becslések +-20%-os eltérést mutathatnak, így a zajszint prognózisai is hasonló bizonytalansági tartományban mozognak. Ez azt jelenti, hogy az előre jelzett zajterhelési hatások valós mértéke lényegesen eltérhet a modellezett eredményektől, ami további kockázatokat jelenthet a lakosság és a környezet számára.

Az **építkezési időszak alatt** az út- és hídépítési munkálatok, valamint a szállítójárművek intenzív használata **további átmeneti zajterhelést** jelent a környező területeken. Ez különösen zavaró lehet az érintett lakóövezetek számára. A munkagépek és szállítójárművek által generált ideiglenes zajterhelés akár az előírt határértékeket is meghaladhatja, súlyosbítva az érintett lakók életminőségét.

**A levegőtisztaság-védelem megállapításai szerint a távlati „nélküle” állapotban – tehát ha a tervezett létesítmény nem valósul meg – a közúti forgalomtól származó immissziós értékek a jelenlegi állapothoz képest csökkenést mutatnak.** Ez elsősorban annak köszönhető, hogy a járműpark korszerűsödése (az emissziós faktorok javulása) nagyobb mértékben csökkenti a szennyezést, mint amennyit a forgalomműködés hozzáad.

A zajterhelés hatása tehát nemcsak a közvetlen környezetet, hanem az érintett települések lakóinak életminőségét is jelentős mértékben befolyásolhatja. A problémát nem lehet kizárólag határértékek relativizálásával kezelni; **alapvető kérdés, hogy a projekt megvalósítása elkerülhetetlenül növeli a zajterhelést,** amely hosszú távon kedvezőtlen következményekkel járhat.

### III. Összegzés és javaslatok

A váci új Duna-híd projektjének megvalósítása **közvetlen veszélyt jelent a térség természeti kincseire és vízbázisaira,** amelyek közel másfél millió ember ivóvízellátását biztosítják. A Szentendrei-sziget **kiemelt vízbázisvédelmi terület,** amelynek érintetlensége garantálja Budapest és az agglomeráció lakóinak biztonságos ivóvízellátását. A sziget jelenlegi, viszonylag alacsony terhelése és természetes szűrőfunkciója lehetővé teszi a kiváló minőségű ivóvíz kinyerését, azonban a hídépítés és az ezzel járó forgalomműködés **növeli a vízbázisok elszennyeződésének kockázatát,** és hosszú távon veszélyezteti ezt a stratégiai jelentőségű erőforrást.

**A beruházás környezeti hatásai messze túlmutatnak a közlekedési hálózat átalakításán.** A nyomvonalak mindegyike súlyosan érinti a **Duna-Ipoly Nemzeti Park országos jelentőségű védett területeit,** valamint több **Natura 2000-es területet,** amelyek közül különösen sérülékenyek az alábbi ökológiai rendszerek:

- **Duna és ártere (HUDI20034):** Mindhárom nyomvonalváltozat közvetlenül érinti ezt a védett területet, amely az ártéri erdők, vizes élőhelyek és zátonyok fennmaradását biztosítja. Az itt élő védett és fokozottan védett fajok, köztük több vízi madár és kételtű, élőhelyének fragmentációja és pusztulása várható.
- **Szigeti homokok (HUDI20047):** Az **É4 nyomvonalváltozat** különösen jelentős mértékben érinti ezt a Natura 2000-es területet, amely **pannon homoki gyepeket** és más védett növénytársulásokat foglal magában. Ezek a gyepek a régió ökológiai egyensúlyának fenntartásában kulcsszerepet játszanak.
- **Börzsöny és Visegrádi-hegység (HUDI10002):** A tervezett nyomvonalak által érintett madárvédelmi terület, amely fontos szerepet tölt be a régió ökoszisztémájában.

A beruházás nemcsak az erdőségek, hanem a környező **szántók, rétek és legelők** jelentős részét is érinti. A legelőterületek fragmentálása vagy elvesztése **veszélyezteti a fenntartható mezőgazdasági gyakorlatokat,**

**A Natura 2000 területek és más természetvédelmi egységek pusztítása visszafordíthatatlan károkat okoz az ökoszisztémában. Az útépítés és a kapcsolódó infrastrukturális fejlesztések nemcsak az érintett területek közvetlen ökológiai funkcióit szüntetik meg, hanem hosszú távon az egész térség biológiai sokféleségét és természetes egyensúlyát is veszélyeztetik.**

Ezek az élőhelyek **nem pótolhatók mesterséges úton, megőrzésük ezért nemcsak természetvédelmi, hanem hosszú távú fenntarthatósági és klímavédelmi érdek is.**

### **Alternatív javaslatok**

A hídépítés helyett kérjük olyan **fenntartható közlekedési fejlesztések** megvizsgálását, amelyek hosszú távon valóban csökkentik a forgalmi terhelést, miközben minimális ökológiai lábnyommal járnak.

- **A közösségi közlekedés bővítése:** A **Duna menti hajózás fejlesztése**, új komp- és révkapcsolatok létrehozása, valamint a HÉV és a vasúti közlekedés kapacitásának növelése.
- **A meglévő infrastruktúra optimalizálása:** A jelenlegi **révátkelőhelyek és kompok fejlesztése**, a **H5-ös HÉV vonal integráltabb fejlesztése** és az elővárosi vasútforgalom megerősítése a régió közlekedési problémáinak enyhítésére.

**A természeti kincsek és a vízbázisok védelme nemzeti stratégiai érdek, amelyet nem áldozhatunk fel egy olyan közlekedési beruházás érdekében, amelynek hosszú távú hatásai bizonytalanok, míg környezeti és kulturális következményei visszafordíthatatlanok.**



Mellékletek:

1.sz. Melléklet: A forgalom változása az új Duna-híd megépítésének következtében a különböző nyomvonalak esetében

2.sz Melléklet: Nyomvonalak áttekintő térképe

1sz. Melléklet: A forgalom változása az új Duna-híd megépítésének következtében a különböző nyomvonalak esetében

Település	Jelenlegi forgalom (Ejm/nap)	Híd nélküli forgalom (2039) (Ejm/nap)	Híd nélküli forgalom növekedés (2039) (Ejm/nap)	Forgalom híddal (É4) (Ejm/nap)	Forgalom változás híddal (É4 nyomvonal) (Ejm/nap)	Forgalom híddal (D1) (Ejm/nap)	Forgalom változás híddal (D1 nyomvonal) (Ejm/nap)	Forgalom híddal (D2) (Ejm/nap)	Forgalom változás híddal (D2 nyomvonal) (Ejm/nap)
Pilismarót	5400	5000	-400	6600	1200	6800	1400	7400	2000
Dunabogdány	7900	8700	800	10900	3000	11700	3800	12600	4700
Tahitótfalu	8600	9400	800	16900	8300	15400	6800	15800	7200
Leányfalu	17100	18200	1100	16900	-200	15400	-1700	13200	-3900
<b>Összesen</b>	<b>39000</b>	<b>41300</b>	<b>2300</b>	<b>51300</b>	<b>12300</b>	<b>49300</b>	<b>10300</b>	<b>49000</b>	<b>10000</b>

## 2sz. Melléklet: Nyomvonalak áttekintő térképe

