

Tisztelt Pest Vármegyei Kormányhivatal!

Szeretném néhány észrevételemet jelezni az új váci Duna-híd környezeti hatástanulmányához a D1 nyomvonal kapcsán:

1. Elővilág degradációja

- A nyomvonal a Gombás-patak déli oldalán országos jelentőségű természetvédelmi területet is érintve, a kiemelt jelentőségű és nagy ritkaságú ártéri-ökoszisztéma peremén fordulna be Vác barokk központjába. Ez a területe jelentős számú, különböző fokozatú védettség alatt álló állat- és növényfajnak ad otthont. Ezek közül több olyan van, amelynek populációjában valószínűleg visszafordíthatatlan mértékű veszteséget okozna az új útvonal és a napi 10 000 autós forgalom, így az állatfaj területről való eltűnésével járna együtt. Ilyen például a mocsári teknős, amelynek kedvelt élettere a Gombás-patak és a Hétkápolna-tó. Szaporodási szokásai alapján napi élőhelyétől akár több száz méterre is elmegy tojás-lerakóhelyet keresni. (Mi, ott lakók, manapság is gyakran visszük őket vissza biztonságosabb helyekre.) Ez mindkét élőhely esetében az új, nagy forgalmú országút keresztezését is jelentené, főleg, hogy az a két élőhely között található. Ennek következtében szinte biztos, hogy a mocsári teknős állomány rövid időn belül eltűnne erről a környékről. Egyes környéken élő védett madárfajok állománya, akár a zajterhelés, akár a közvetlen baleseti halál következtében, szintén jelentősen megcsappanna. Az ártéri ökoszisztéma egyéb fajainak is súlyos károkat okozna mind a forgalom, mind a zaj- és légszennyezés.

2. Levegő minőség súlyos romlása

- Vác belvárosa, valamint a 2-s számú főút déli behajtószakasza (Szent László út) jelenleg is nagyon erősen túlterhelt, ami hozzájárul a város már most is rossz minőségű levegőjéhez. (Légszennyezettségi adatmérési adatok alapján.) A 2-s számú főút déli behajtószakasza a nap jelentős részében dugóban áll, ez a csúcsforgalom idején dél felé sokszor egészen majdnem Sződligetig feltorlódik, míg észak felé – lámpákkal szétszabdalva – a belvároson túlig. Mivel Vác nem alvóváros, hanem legészakibb jelentős központként egyszerre kibocsátó és fogadó település is (amit jól mutat az is, hogy a legnagyobb forgalmú vidéki pályaudvar a váci), ez a forgalmi terhelés nem egyirányú, hanem mindkét csúcsidőszakban mindkét irányba jelentkezik. Erre a forgalomra zúdulna rá – szintén jelentős csúcsidőszaki kilengéssel – az a plusz 10 000 jármű, ráadásul nem egy, hanem két kereszteződésben torlaszolja fel az amúgy is hatalmas forgalmat. Mert hiába jelöli a terv mind a 3+762 2. sz. főút, mind a 3+300 2. sz. főút kereszteződésének turbó körforgalommal fejlesztését, azok ekkora mértékű extra forgalomnak a töredékét sem tudnák levezetni. (Ráadásul a tervben nincsen szó, vagy legalább is nem egyértelmű a 2. sz. főút kör forgalom között kapaitásfejlesztése – 2*2 sávossítása. Enélkül kb. teljesen felesleges a turbókörforgalom is, hiszen egymásra torlódik a két kereszteződés.) A híd ugyanis reggel inkább Vác irányába, délután inkább Vác irányából jelentene nagyobb forgalmat a Dunakanyar jobb oldalának ingázási szokásainak megváltoztatása, azaz annak az M2 felé terelése kapcsán.

Ebből adódóan a 3+762 2. sz. főút körforgalomban reggel a Duna-híd felől érkezők számára lesz szinte lehetetlen a kifordulás a 2-es főútra a Vác belvárosa felől érkezők elsőbbsége miatt, ami akár a tervezett hídig visszatorlaszthatja a forgalmat. Lámpás megoldás esetén mind a híd felé, mind a belváros felé hatalmas visszatorlódás alakulna ki. Ugyanezen körforgalom délután megint csak Vác belvárosa felé torlasztaná vissza a forgalmat, hiszen ekkora a 2-es út felől az új hídra forduló ingázók kapcsán lesz a körforgalomba szinte lehetetlen a behajtás a belváros irányából. Lámpás megoldás esetén pedig mind a váci belváros felé feltorlódik a kifelé irányuló nagy forgalom, mind a 2-es úton befelé romlik az amúgy is nagyon durva dugóhelyzet.

A 3+300 2. sz. főút kereszteződés legalább ennyivel súlyosbítaná a forgalmi helyzetet, hiszen itt reggel a 2-es útról fordulna balra a körforgalom segítségével a hidat használó ingázók jelentős része, ami a 2-es úton Vácra befelé jövő, már ma is kilométereken keresztül feltorlódott járműsor körforgalomba történő behajtását nehezítené meg nagyon, akár további kilométerekkel feltorlaszolja a forgalmat. A lámpás megoldás esetében mindkét irányba nőne a torlódás. (A lámpás megoldás a körforgalmak kapcsán igazából amúgy nem megoldás, mert a lámpák a két körforgalomból pont egymásra (is) torlasztanák a forgalmat.) Délután viszont pont ellentételesen, a Gödöllői út felől a maihoz képest többszörösére megnövekvő forgalom jobbra kanyarodása lenne borzalmasan nehézkes még egy turbókörforgalom esetén is, hiszen ezen időszakban is dugóban áll a forgalom a 2-es úton Vác felé, és elsőbbségük van a Gödöllői úttal szemben.

Összességében egy amúgy is nagyon rossz levegő minőségű város, amúgy is rettentően túlszűfolt útszakaszára napi 10 000 plusz járművet ráengedni, úgy, hogy azok két helyen is 2 vagy 3 irányba torlasztanak fel a már jelenleg is a kapacitás sokszorosát jelentő forgalmat, önmagában egy levegőminőségi katasztrófa. Ráadásul mindezt egy olyan országban megtenni, ahol az Európai Unión belül – Szlovákiával holtversenyben – legmagasabb a rossz minőségű levegőhöz köthető halálesetek száma, szinte bűncselekmény kategóriája lenne.

3. Sportolási lehetőségek elvesztése

Bár elhanyagolható kérdésnek tűnik, de a D1-es változat kiépítése több olyan, nem régen épült sportpálya elbontásával jár együtt a Gombás-patak déli oldalán, amelyek nem csak Vác város gyermek- és ifjúsági sportjában játszanak kiemelkedő szerepet, hanem a teljes Duna-kanyarében. (Megjegyzés: a tervezők olyan régi Google-térkép felvételeket használtak, amelyeken ezek nem is szerepelnek.) Ezek a sportpályák minden nap különböző korosztályok edzéseinek helyszíne, hétvégente pedig regionális tornákat bonyolítanak itt le. A környéken nincsen olyan nagyságú műfüves komplexum, ami az itt kieső kapacitást rövidtávon pótolni tudná. Miközben amúgy a magyar társadalom és azon belül a magyar fiatalság fizikai és egészségügyi állapota régiós viszonylatban is nagyon rossz fokon áll. Újonnan épített sportpályákat ezért útnak lebetonozni minden csak nem előrelépés, haladás.

A másik elvesztett sportolási, kirándulási lehetőséget a Hét-tó és a környező védett erdők elvesztése jelentené, hiszen ezeket ezután már egy nagy forgalmú, zajos út választaná el Váctól, ami mind a megközelíthetőséget, mind a használat élményét jelentősen rontja.

Összefoglalás

A tervezett váci Duna-híd D1 változatának megépítése (is) olyan súlyos ökológiai károkat okozna, különösen a Magyarországon már ritkaságnak számító ártéri ökoszisztémában, amelyre a terv nem igazán hívja fel a figyelmet. Mint ahogy a terv semmilyen valós megoldással nem szolgál a D1 változat kiemelkedő levegőszennyezettséget rontó hatására is, amely a már most is rettentően túlszűfolt, kapacitása feletti terheléssel bíró Vác déli közúti infrastruktúrájára szabadítana rá további napi 10 000 körüli gépjármű mennyiséget. Ez a közlekedés teljes összeomlásával járna, amire a tervezők semmilyen érdemi választ nem adtak a tervben (a két turbókörforgalom ezt abszolút nem tudná kezelni). Harmadrésről pedig az egészséges életmódra, sportolásra való lehetőségeket is jelentősen csökkentené Vácra, ami szintén ellentétes minden megfogalmazott társadalmi (honvédelmi stb.) céllal. Összességében a Duna-híd D1 tervezetének megvalósulása a váci lakosok, illetve a települést központként használók életében, illetve a környékének bioszférájában jóval nagyobb terhelést okozna, mint amekkora terhelés csökkenést eredményezne a Duna jobb partján.

Budapest, 2025.03.03.

 egyetemi docens