

**Pest Vármegyei Kormányhivatal PE/KTHF/01778-208/2025. számú felszólítása kiegészítő adatok benyújtására a tényállás tisztázása érdekében**

**13 válogatott észrevétel magánszemélyektől c. állományban foglaltakra adott válaszok**

**1. PE/KTHF/01778-53/2025**

Az ellenzett 2 változat kifogásolt hatásaira a KHT dokumentáció részletes, többszemponútú elemzést ad, amely bemutatja a változatokból adódható környezeti hatásokat és az arra javasolt intézkedéseket. A Vácot közvetlenül érintő változatok abból a lehetőségből származtathatók, hogy a szigeti oldalon ezen két szélső ponton (É4, D1) kerülhetők el a vízbázis védőzónák, amelyek védelme szintén tervezési szempont volt az előkészítés során. A KHT-ban több változat szerepeltetése az érintett térség átfogó vizsgálatának eredménye.

**2. PE/KTHF/01778-79/2025**

A tahitótfalusi lakos által fölvezetett nyomvonalváltozat szerepelt a korábbi nyomvonalváltozatok között, mely a KHT 1.4 fejezetében ismertetett változatok közül leginkább az É1 változatra illik rá. Az ebben a sávban húzódó változatok a vízbázisok külső és belső védőterületének érintettsége miatt kerültek elvetésre (a KHT 19. o. 1. ábra szemlélteti a korábban vizsgált északi változatokat a vízbázis védőterületekkel együtt).

**3. PE/KTHF/01778-80/2025**

A tervezési feladat kiírása nem tartalmazta/kizárta az alagút vizsgálatát. Az alagút egy jelentősen hosszabb és drágább műtárgyat igényel, továbbá az alagút költsége fajlagosan is jelentősen meghaladja a hidak fajlagos költségét, üzemeltetése külön gépészeti és biztonságtechnikai eszközök folyamatos üzemeltetését igényli. Alagúttal nem szolgálható a gyalogos és kerékpáros forgalom átvezetése.

Az elkészített vizsgálatok alapján az új út 11 sz. főúti csomópontjában tervezett körforgalom megfelelő kapacitást biztosít a távlatra becsült forgalom átbocsátásához.

A forgalmi vizsgálat alapján a térségi kapcsolatok figyelembevételével az új úton a tehergépjármű forgalom nem számottevő mértékű. A 11. sz. főúton, a Tildy-hídi hídfőtől északra eső szakaszon eleve fennmarad a jelenlegi teherforgalmi súlykorlátozás, megszüntetése nincs, nem lehet napirenden. A KHT részletesen ismerteti a távlatban várható forgalomtól származó zaj- és levegőterhelést, melynek eredménye alapján a levegőterhelés a határérték alatt alakul, a KHT-ban javasolt megfelelő intézkedésekkel pedig a zajvédelmi követelmények teljesülnek. (Lásd még a következő pont alattiakat is!)

**4. PE/KTHF/01778-91/2025**

1. A zajhatásterület lehatárolása – KHT 4.8.7. fejezetében részletesen ismertetve - a jogszabályban előírtaknak megfelelően lett kijelölve zajterjedési számítási modell segítségével, melynek során az épületeket valós geometriájukkal – tehát például az épület homlokzatát visszaverő felületként, illetve a mögöttes épület szempontjából a zajárnyékoló hatással együtt – veszi figyelembe.

2. Egy adott útszakaszon a megengedett haladási sebességen kívül elsősorban a forgalom nagysága, ami meghatározza a zaj- és levegőemisszió értékét, illetve a torlódások kockázatát. A tervezett út esetében a távlatra becsült forgalom nagysága mellett az említett útszakaszon történő lassítás miatt

forgalmi dugó kialakulására nem kell számítani. A 2. sz. főút felől a főúti lekötésnél tervezett körforgalom miatt ezen a szakaszon eleve mérsékelt sebességgel tudnak haladni a járművek, egyébként is belterületi szakasz lévén 50 km/ó lesz a megengedett sebesség. Ennek a változatnak a továbbtervezése esetén az egyes útszakaszokon megengedett sebesség részletes kidolgozását a forgalomtechnikai terv fogja tartalmazni. Várhatóan a Szentendrei-sziget felől a Duna-hídon a megengedett sebesség 60 km/h lesz, ezért a kissugarú ív előtt a 40 km/h-ás korlátozásnál csak 20 km/h sebességcsökkenéssel kell számoljanak a közlekedők, így a kissugarú ívben kisodródási veszély nem jelentkezik.

3. A hatályos előírásoknak megfelelő forgalomtechnikai műszaki megoldásokat az építési engedélyezési terv részletesebb kidolgozottsága tartalmazza, amely a létesítményre vonatkozó építési engedély kiadásának alapvető feltétele.

#### 5 PE/KTHF/01778-97/2025

Az észrevételt tevő elismeri, hogy nem nézte meg a hatásvizsgálati dokumentációt és észrevételei is tágabb térségi közlekedésfejlesztési megközelítést tartalmaznak. Tervező és Megrendelő ÉKM közösen, a jelen engedélyezési dokumentáció részét nem képező Tanulmánytervben szerepel utalás a P+R parkolók elérhetőségére a 70. sz. MÁV vasútvonal mentén.

További felvetései nem tárgyi tervezés, KHT és engedélyezés tárgya. Vasútra átszállás kérdésben megközelítése korszerű, fejlesztéspolitikai szempontból is akceptálható. Kötőtpályás (villamos)vasúti rendszer kiépítése azonban nem az engedélyeztetés alatti tervezési feladat vagy ehhez kötődő vizsgálat része, csak egy önálló, más tervezői szerződés alapján lenne vizsgálható, erről szóló szakpolitikai döntés esetén. Annyi kimondható, hogy autóbuszokkal az igényekhez rugalmasabban lehet alkalmazkodni – a kritikus pontokon lehetőség szerint elválasztással biztosítva a haladásukat -, mint a nagyságrendekkel drágább beruházással megvalósítható és fenntartással üzemelő, de kapacitásukat kihasználó terheléssel várhatóan erre nem indokolható kötőtpályás rendszer(ek).

A gyalogos-kerékpáros hidak építésére vonatkozó javaslat - pl. a váci rév vonalában, Vác belvárosa, intézményei és vasútállomása felé - szintén külön vizsgálatra érdemes, amennyiben közúti híd építésére nem kerülhet sor, hiszen jelen vizsgált lehetőségek a kerékpáros kapcsolatokat is biztosítanak.

#### 6 PE/KTHF/01778-124/2025

A Szentendrei-Duna-ágon tervezett új híd olyan nyomvonalváltozat esetén szerepelt, amikor a szigeten nem létesült volna lehajtási lehetőség. A forgalmi vizsgálat viszont kimutatta, hogy ebben az esetben a szigetre közlekedők jelentős része többlet utat tenne meg, mert az új úton a 11. sz. főutat elérve a szigetre - a mai állapotnak megfelelően – a Tildy Zoltán hídon keresztül jutott volna vissza. Ezzel pedig az új út és a Tildy Zoltán híd közötti 11. sz. főúti szakaszon is többlet forgalmi növekményt okozna, továbbá a szigetre történő eljutás a váci oldalról számottevő úthossz növekedéssel járna, ami egyben a forgalomtól származó terhelések (zaj- és levegőterhelés) összesített mértékét is megnövelné. E miatt Megrendelő és Tervező az új híd és a szigeten vezetett úgynevezett tranzit (lehajtás nélküli) változatok vizsgálatát a tervezés további szakaszában már elhagyta, így a tervezési szakasz vége a Tildy Zoltán híd utáni 11. sz. főúti csomópont lett. A fentiek alapján az új híd megépítésével sem lehetne biztosítani Tahi településrész elkerülését, és a 11. sz. főúton a Tahi településrész központját nem csak a Budapest felé haladó, hanem a sziget irányába közlekedő gépjárművek is pluszban terhelnék.

Amennyiben egy új kis- és nagyági híd összekötésének a szigeten is van csomópontja (a 1113.j. úton), akkor a forgalom nagyobb része ugyanúgy a Tildy-híd irányában rövidítene. A kisági híd elhagyása miatt valósul meg a Tótfalusi elkerülő út. Kisági híd esetén a nagyági híd verziójától (helyétől) függően, részben valósulna csak meg az elkerülő út. A csomópontból ugyanúgy Tótfalun át, a Tildy-hídon rövidítve bonyolódna a forgalom a 11. főút felé, ami elkerülő út nélkül a szűk tótfalusi településrész központját

terhelné. A forgalom behajtási engedélyhez kötött kettéválasztása nem volna fenntartható közlekedésszervezési megoldás.

Ehelyett a két költséges beruházási elem megvalósítása helyett került kiválasztásra az elkerülő út teljeskörű kiépítése, mert a fenti forgalmi indokokon túl a kisági híd ellen szólt, hogy a lehetséges keresztezési helyen régészeti lelőhely, Natura 2000 védettség alá tartozó, jelölő élőhelynek minősülő ártéri ligeterdők, jelentős természetvédelmi értéket képviselő szigeti mellékág, hajózási szempontból kedvezőtlen kettős folyókanyarulat, a nagygíval megegyező hídhossz igény és ennek költsége ellenindokai is szólnak.

A KHT zaj- és levegőterhelési vizsgálata nem csak a Tótfalu településközpontban várható terheléscsökkenést mutatja be, hanem a Tahi oldalon a 11 sz. főút Tildy Zoltán-hídtól északra, illetve délre vezető útszakaszokon várható hatásokat is a levegő- (L14, L15) és zajvizsgálati (Z24, Z25) pontok terhelési értékei, valamint a terhelési térképek segítségével. Mivel a 11 sz. főút ezen útszakaszai közvetett hatásterületnek minősülnek, a várható hatások ismertetése levegőterhelés vonatkozásában a 4.3.7. fejezet Közvetett hatásterület címszó alatt, a zajterhelés vonatkozásában pedig a 4.8.7. fejezetben szerepel.

A Tahi központjában megnövekedő forgalom észrevételben jelzett káros környezeti hatásokkal kapcsolatos válaszok:

1. A KHT keretében elvégzett vizsgálatok alapján Tahi központjában a levegőszennyezés vonatkozásában a jelenlegi és a tervezett állapotban is a közúti forgalomtól származó koncentráció mértéke valamennyi vizsgált komponens esetében a levegőtisztaság-védelmi határérték alatt marad. A 11 sz. főút Tildy Zoltán hídtól északra és délre vezető útszakaszai mentén is a jelenlegi állapothoz képest a közúttól származó levegőterhelés csökkenésére lehet számítani.
2. Tekintettel arra, hogy a tervezett állapotban a jelenleginél kisebb mértékű kibocsátás várható a közúti forgalomtól származó levegőterhelés vonatkozásában, ezért a közúti forgalom levegőterhelésével összefüggésbe hozható gyermekekre gyakorolt feltételezett negatív hatás kockázata is csökkenést mutat majd.
3. A jelenlegi állapothoz képest a tervezett állapotban a 11 sz. főút Tildy Zoltán hídtól délre vezető útszakasza mentén a forgalom, így a zajterhelés csökkenésére lehet számítani. A Tildy Zoltán hídtól északra vezető útszakasz mentén kismértékű (3 dB-nél kevesebb) zajnövekmény várható. Az erre vonatkozó zajcsökkentési intézkedést a továbbtervezés esetén kell részletesen kidolgozni, és a szükséges műszaki beavatkozást meghatározni. Megjegyzendő, hogy a hídtól északra levő 11. sz. főúti szakasz mai forgalma – a szigetre és szigetről a Tildy-hídon bonyolódó forgalom miatt – lényegesen kisebb, mint a hídtól délre eső 11. sz. főúton, ezért a hídépítéssel megjelenő növekményt is egy jóval alacsonyabb mai forgalomnagyságra kell értelmezni.
4. A tervezett állapotban egy egysávos körforgalom létesül a 11 sz. főúti csomópontban. A jelenlegi csomópontban a Tildy Zoltán híd felől balra kanyarodás viszonylatában kapacitáshiány mutatkozik a 11 sz. főúton haladók elsőbbsége miatt. A Tildy Zoltán híd forgalma jelenleg is nagyobb, mint a 11 sz. főúté Tahi belterületén.

A tervezett körforgalom vonatkozó Ütügyi Műszaki Előírások szerint készült forgalmi kapacitásvizsgálata azt az eredményt adta, hogy a körforgalom a tervezett egysávos, normál kialakításával is megfelelően ki tudja szolgálni az előrebecsült távlati forgalmi igényeket az új főági Duna-híd átadását követő 2045 évben is. A javasolt egysávos körforgalom egyébként – a későbbiek során, szükség esetén - továbbfejleszthető, forgalmi kapacitása növelhető. Például a nagyobb forgalmú jobbra kanyarodó mozgások körforgalomból történő kiemelésével, esetleg nagyobb kapacitású kétsávos turbó körforgalommá bővítésével, sőt annak jelzőlámpássá alakításával még nagyobb kapacitás lenne elérhető. Ezekre azonban a számítások alapján 2045. évig nem lesz szükség.

A 11 sz. főútnak jelenleg elsőbbsége van a csomópontban, így egyenes irányban jelenleg valóban akadálymentesen lehet keresztülhaladni a csomóponton. Az új útszakasz megépülése esetén azonban forgalmi átrendeződés várható a csomópontban. A Budapest-Esztergom forgalmi viszonylatban közlekedők egy jelentős része az M2 autópályán és az új Duna-hídon keresztül közlekedik majd, mert ugyan ez az irány mintegy 10-20 km-el hosszabb (attól függően, hogy melyik nyomvonalváltozatot vizsgáljuk), de az utazási idő ezzel együtt kisebb lesz annál, mintha a 11 sz. főutat használnák továbbra is Szentendrén keresztül eljutni Budapestre. A várható utazási időnyereség a D2 változat esetén lenne a legnagyobb, és az É4 változat esetén a legkisebb. A forgalmi átrendeződéssel tehát a csomóponti főirány a Tildy Zoltán híd Esztergom irány lesz. A 11 sz. főúti csomóponttól délre eső 11 sz. főúti szakaszon forgalomcsökkenés, attól északra forgalmi növekedés várható. A körforgalmi csomópontban a Budapest-Esztergom irány forgalma csökkenni fog, várhatóan nem fog kialakulni a körforgalom 11 sz. főúti ágain számottevő torlódás.

A forgalmi szaktervező által készített vizsgálat alapján a vonatkozó előírások alapján a 11 sz. főút csomópont körforgalmi kiépítése a tervezett állapotban várható forgalom esetére megfelelő kapacitást biztosít.

#### 7 PE/KTHF/01778-141/2025

A tervezett állapotban várható, az új közúttól származó levegő-, zaj- és rezgésterhelés mértékét a KHT 4.3.5., 4.8.6. és 4.9.3. fejezet, a távlatra becsült forgalom nagyságát részletesen a KHT forgalmi fejezete ismerteti (KHT 2.6. fejezete). A vizsgálatok során kapott eredmények alapján a váci hídfő térségében, Vác, Burgundia városrészénél a tervezett létesítmény a vonatkozó előírásokat teljesíti, a vonatkozó határértékeknek megfelel.

A KHT-ban elvégzett vizsgálatok alapján a D2 változat esetében a vízbázis érintettség vonatkozásában a (szak)hatóság fogja elbírálni, hogy továbbtervezésre alkalmas-e.

#### 8 PE/KTHF/01778-143/2025

A tótfalusi ref. temető a legkedvezőtlenebb esetben is 200 méterre van a település tervezett elkerülő útjától. A Kisorosziba vezető Táncsics M. út (1113. j. út településen belüli) forgalma jelentősen csökkenni fog az elkerülő út használata mellett,

Itt említendő meg az elkerülő út, a tótfalusi településközpontra forgalomcsillapítással gyakorolható kedvező hatása, különösen a Pócsmegyer felé vezető Dózsa György és Béke utak mentén élők számára.

A sziget további benépesülése a hídépítéssel akkor hozható összefüggésbe, ha a települések nem gyakorolnak mérsékletet a területeik átminősítésével a beépíthetőségi paraméterek fellazításával vagy nem alkalmazható generális jogszabályi korlátozás, hiányukban teret adva befektetői szándékoknak, terhelve a vízbázist.

További észrevételeire a PE/KTHF/01778-97/2025 észrevételre adott válasz 2. bekezdésében leírtak ismételhetők.

#### 9 PE/KTHF/01778-147/2025

A Tótfalú elkerülő nyomvonalát a Tahitótfalu településrendezési eszközei (HÉSz) már legalább 2014. óta tartalmazta. Az elkerülő út Duna-ágakkal párhuzamos szakaszát a településtől távolabbra helyeződik, ahogy azt a HÉSz tartalmazza. Az érintettséget a KHT feltárta, a környezeti hatásokat és az ahhoz mért intézkedéseket jelen környezeti hatásvizsgálat mérlegeli. Tervezői, beruházói oldalról azt kívánjuk hangsúlyozni, hogy a fejlesztéseknek

eleve sok szempontja, akadályja van, de ha egy település HÉSz-e korábról, nyilvánosan biztosít egy nyomvonalat, annak jelentőséggel kell bírnia. Hiányában elmaradnak a tervezett fejlesztések vagy az eredeti elképzeléshez képest drágább vagy áthelyezni próbált, máshol terhelést okozó műszaki megoldások kerülnek előtérbe. Az ingatlanok érintettségét a KHT egyenként vizsgálja, észrevételező ingatlanjának elhelyezkedése nem azonosítható. Feltett kérdései az eljáráson kívüli, esetleges kártalanítási körülményekre vonatkoznak és így csak általánosságban lennének kezelhetők, ami nem KHT tárgyköre.

#### 10 PE/KTHF/01778-175/2025

1. A KHT 2.6. fejezete tartalmazza részletesen a távlatra becsült forgalom mértékét az egyes változatok szerint.
2. A beruházás a Tildy Zoltán híd rekonstrukcióját is tartalmazza, a híd jelenlegi állapota szerint is felújításra szorul.
3. A forgalmi vizsgálat alapján a tervezett új út a 11 sz. főút Szentendre-Budapest irányba forgalmi többletet nem okoz, sőt mindegyik változat esetén enyhe forgalomcsökkenés mutatkozik a Tildy Zoltán-hídtól déli irányba eső 11 sz. főúti útszakaszon. A tervezett beruházás a haránt irányú térségi közlekedési kapcsolatot teremti meg a Duna jobb és bal partja között.
4. A KHT-hoz készített forgalmi vizsgálat eredménye szerint az új útvonal forgalmi hatása a 11. út térsége (jellemzően a Szentendrei szigetről és a Duna-kanyar településeiről induló forgalom, egészen Esztergom térségéig) és az M2 autópályát (Vác, Dunakeszi, Göd, Fót, Észak-Pest, stb.) közötti forgalmak átrendeződése az új útvonalra. Ez elsősorban személygépjármű forgalmat jelent, és a budai oldalon a 11 sz. főút Tildy Zoltán hídtól délre eső szakaszára – pl. a Budapestre ingázók esetében is – versenyképes alternatívát nyújt a rövidebb eljutási idő miatt. A híd forgalmának mintegy 30-35%-a szigetre érkezik (a vizsgált változattól függően).

A 11 sz. főúton a Tahi hídfőtől észak felé a 12,5 t súlykorlátozás továbbra is érvényben marad. A forgalmi vizsgálat a 2039. évi távlatban már figyelembe veszi az M0 Északi és Nyugati szektor hatását, mely az új útvonalon a 12,5 t súlykorlátozással nem érintett teherforgalom mértékében is csökkenést okoz. Az M0 útgyűrű záródása a távolsági forgalmakban csökkenti a váci új Duna-híd szerepét, de a szűkebb térség forgalmi növekménye (pl. Esztergom, Vác, Dunakeszi, Göd, Gödöllő térségek közötti forgalom élénkülése, illetve ezek országos forgalomvonzása) vélhetően ellensúlyozza ezt. Korlátozottan (Budapest miatt) az elővárosi forgalom növekedése is várható.

A D2 változat – a nyomvonal helyzetéből adódóan - nem okoz Vác belvárosában megnövekedett forgalmat.

#### 11 PE/KTHF/01778-179/2025

A tervezett állapotban várható, az új közúttól származó levegő-, zaj- és rezgésterhelés mértékét a KHT 4.3.5., 4.8.6. és 4.9.3. fejezete, a távlatra becsült forgalom nagyságát részletesen a KHT forgalmi fejezete ismerteti (KHT 2.6. fejezete). A vizsgálatok során kapott eredmények alapján a váci hídfő térségében, Vác, Burgundia városrészénél a tervezett létesítmény a vonatkozó előírásokat teljesíti, a vonatkozó határértékeknek megfelel.

A KHT egyaránt vizsgálta mind a három változat környezeti hatásait, melyek alapján az egyes változatok minősítése (elbírálása, hogy alkalmas-e továbbtervezésre) a Hatóság feladatát képezi. (Lásd még a PE/KTHF/01778-53/2025-ra fentebb adott választ is!)

## 12 PE/KTHF/01778-186/2025

A KHT a vonatkozó jogszabályok alapján egyaránt vizsgálta mind a három változat környezeti hatásait, - így a vizsgálat kiterjedt a vízbázisok, a Natura 2000 és egyéb előhelyek vizsgálatára is,- melyek alapján az egyes változatok minősítése a hatóság feladatát képezi.

## 13 PE/KTHF/01778-196/2025

Tekintettel arra, hogy mekkora a Tildy Zoltán hídon a beruházás elmaradása esetén várható forgalom nagysága, melyben a jelenleg meglévő infrastruktúra kiépítettsége mellett átmenő forgalom gyakorlatilag nem merül föl (a jelenlegi váci komp kapacitása ebből a szempontból elhanyagolható mértékű). A legnagyobb forgalmi potenciállal bíró D2 változat esetén a növekmény 3269 J db/nap, ami 31%-os többletet jelent. (A többi változat esetén a kisebb forgalmi potenciál miatt ez a növekmény rendre kisebb mértékű mind jármű db értékben, mind százalékosan kifejezve.)

Az elkészített forgalmi vizsgálat eredménye szerint az új útvonal forgalmi hatása a 11. út térsége (jellemzően a Szentendrei szigetről és a Duna-kanyar településeiről induló forgalom, egészen Esztergom térségéig) és az M2 autópályát (Vác, Dunakeszi, Göd, Fót, Észak-Pest, stb.) közötti forgalmak átrendeződése az új útvonalra. Ez elsősorban személygépjármű forgalmat jelent, és a budai oldalon a 11 sz. főút Tildy Zoltán hídtól délre eső szakaszára – pl. a Budapestre ingázók esetében is – versenyképes alternatívát nyújt a rövidebb eljutási idő miatt.

A Tótfalu elkerülő út mindegyik változat esetén teljeskörűen kiépül a település belterületétől viszonylag nagy távolságra, így annak fejlődését nem korlátozza.

A Budapest-Vác vasútvonal elérésére a nagyági hídépítés helyett javasolt komp vagy gyalogoshíd építése sem biztosítana vonzó alternatívát a Szentendrei szigeten élők vagy a 11. főút mentén közelebb lakók számára. A közúti hídközösségi közlekedés átvezetésére alkalmas, amellyel – elhelyezésétől függő, eltérő vonzerővel – megvalósítható az utasok vasútra hordása, amely hatással lehet a 11 sz. főút forgalmára is (Ne felejtjük, Szentendrén népszavazás utasította el a kerékpáros híd létesítését.)

Közúti híd létesítése esetén a híd vagy egy rávezető útja használatának korlátozása, pl. lakhelyhez kötése sem közlekedésszervezési okból, sem gazdasági érdekből (mint a beruházás társadalmi haszna révén való megtérüléseként) egyaránt nem támogatható és megvalósítható cél.

## **További, a külön állományokban megküldött észrevételekre adott válaszok**

### PE/KTHF/01778-37/2025

- a. Bevezetés: A Közmeghallgatás formáját érintő észrevételre kérelmezői oldalról nem kívánunk reagálni, megválaszolása hatósági kompetencia lehet, mert formáját, időtartamát az eljáró hatóság adta meg.  
A környezetvédelmi aggályok általános jellegű megjelenítése, felsorolása helyett egy körültekintő megítélésre készült a KHT dokumentáció, amely alapján a Hatóság fog döntést hozni a kérdésben.
- b. Közlekedési és forgalmi problémák:  
A híd azáltal csökkentené a 11. főút forgalmát a Tildy-hídtól délre eső szakaszon, hogy a szigeti, tahi és északibb település(ek) lakosainak is lehetősége nyílik a váci oldal irányú közlekedésre, ahol pl. Vác-Bp. relációban háromszoros közúti sávszám kapacitás (M2 és 2.főút) és frekvenciált vasútvonal áll rendelkezésükre, szemben a 11. főút egyetlen sávjával Szentendrétől. Hasonló okból ellenirányú, kiegyenlítő forgalom minimálisan várható. A 2. főút forgalomcsökkentésére ígéret, szándék a hídépítéssel nem volt. (Jelen tényállástisztázás több pontján szerepel még a forgalom alakulásának taglalása.)

A teherforgalom kiszolgálása, vonzása nem cél, a 11. főút északi szakaszán marad a nehézteher-gépkocsi forgalom távoltartására a 11,5 t-s súlykorlátozás. Erre vonatkozóan több más észrevétel is érkezett, az azokra adott válaszok is figyelembe veendők.

c. Alternatív megoldások:

A 11. és 2. főutak kapacitásának fejlesztésére nincs mód. Mentükön a települések sok helyen összeérnek, a köztes szakaszok, ahol hely sávszám bővítésre rendelkezésre állna, rövid és egyen átbocsátóképességben szabad csak gondolkodni. Települési átkelési szakaszok többlet forgalommal, - sávszámmal nem terhelhetők tovább.

A szentendrei HÉV felújítása régóta napirenden van, teljesen indokolt, a vonal meghosszabbítására legfeljebb csak a ritkábban lakott szigeten állna rendelkezésre beépítetlen terület, a jobbpartiakra keresztezniük kellene a kiságot.

A híd lehetővé tenné a Budapest-Vác vasútvonal elérését, közösségi közlekedési kapcsolat fejlesztésével

d. Összegzés: Válaszadásunkhoz szükséges lenne megismernünk a hivatkozott „szakértői számításokat és véleményeket, amelyek cáfolják a beruházás forgalomcsökkentő hatását”. Az általunk készített KHT ilyen nem tartalmaz, és az észrevételek között sem érkezett megalapozott, erre vonatkozó szakvélemény. (Lásd még fenti 5. pont alattiakat is.)

## PE/KTHF/01778-100/2025

A beadvány második bekezdésében „– Budapest egész lakossága – „ ivóvíz ellátásának veszélyeztetése szerepel; a KHT vizsgálati anyaga ilyen adatot nem tartalmaz. A FV Zrt.-vel történt egyeztetés alapján a szigeti vízbázisok mintegy 1,5 millió budapesti lakos vízellátását biztosítják.

A beadvány pontosan idézi az alátámasztó munkarészek szövegét. Néhány esetben a hivatkozás oldalszám megjelölése nem pontos (mivel a 2. pontban idézett szöveg a 117. oldalon, a 17-18-19-20. pontban idézett szöveg a 228. oldalon található).

Az alábbi esetben a hivatkozott szöveg a kontextusból kiragadott mondatrészt szerepeltet, amely a kiragadott formában akár félreérthető is lehet.

15. Az idézet, a kontextusból kiragadott mondatrész. A teljes mondat így szerepel (a hivatkozás végén új sort kezdve): *„A tervezett Duna-híd mindhárom változata növeli majd a jelenleg nagyrészt zsáktelepülés-szerűen működő Szentendrei-szigeti kistelepülések forgalmát, hiszen a jelenlegi eredő- és célforgalom mellett átmenő forgalom is jelentkezni fog, várható azonban, hogy a prognosztizált forgalmi előnyök, a szigeti települések többirányú közlekedési kapcsolatával megnyíló lehetőségek az itt élők nagyobb része számára is az előnyök fognak dominálni.”* (221. o.)

40. Az idézet, a kontextusból kiragadott mondatrész. A teljes mondat így szerepel (a hivatkozás végén új sort kezdve): *„A Tahitótfalu körül tervezett körgyűrű nyomvonaláról jelzik például a fokozottan védett gyurgyalagot, de ez a tíz példány feltehetően csak átrepülő madár volt, amelyeket vonulási időszakban figyeltek meg.”* (291. o.)

A beadvány a 16. oldalán az alátámasztó munkarészek közötti tartalmi ellentétet említ. A KHT és NATURA 2000 hatásbecslési dokumentációk is az adott dokumentum tartalmi követelményeit meghatározó jogszabályi követelményeknek megfelelően készült el. Ezért Natura 2000 hatásbecslési dokumentációk az adott Natura 2000 terület adatlapján szereplő, közösségi védelem alá tartozó jelölő fajok és jelölő élőhelyek vizsgálatát tartalmazza, és például nem tartalmazza az adott terület jelölő fajai között nem szereplő, de a területen előforduló egyéb, hazai védettségű faj vizsgálatát. Ez utóbbi eseteket viszont – értelemszerűen – a komplex hatásvizsgálati szemléletet tükröző KHT munkarész tartalmazza.

A nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházásnak a Váci-híd műtárgyára korlátozott értelmezése azért nem állja meg a helyét, mert egy hídszerkezet csak a rávezető, kétoldali útkapcsolatokkal látja el funkcióját. Mint a KHT alapján is látható és a folyó eljárásban, jelen tényállás kiegészítésben is az úthálózat kialakítása került leginkább fókuszba. Az úthálózat a projekt definiált része, ami egy jogszabályi melléklet hosszú felsorolásában nem részletezendő. Egy esetleges elemekre bontás jelen engedélyezési eljárásban sem lenne megengedhető, részekre bontás mellett az egységben való vizsgálat követelménye, kölcsönhatások figyelembevétele nem valósulna meg. A hatályos és vonatkozó 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet „Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyvé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről” is egyértelműen fogalmaz:

1. § (1) A Kormány nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyvé és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő ügyvé nyilvánítja az 1. mellékletben meghatározott **beruházásokkal összefüggő, azok megvalósításához és használatbavételéhez** (forgalomba helyezéséhez, üzemeltetéséhez, működéséhez) **közvetlenül szükséges**, a 2. mellékletben felsorolt közigazgatási hatósági ügyeket.  
(1a) Az (1) bekezdés rendelkezéseit az 1. mellékletben meghatározott beruházások keretén belül vagy **ahhoz közvetlenül kapcsolódó közlekedésfejlesztési, területszerzési, közművek tervezésével, előkészítésével és megvalósításával kapcsolatos feladatokra, valamint mindezen létesítményekkel kapcsolatos tevékenységekre, hatósági eljárásokra is alkalmazni kell.**

#### PE/KTHF/01778-121/2025

1. A D1 változat a – lehetőségekhez képest – a legkisebb mértékben érinti az országos jelentőségű védett területet, és a Gombás-patak déli oldalán a helyi védettség alatt álló terület minél előbbi elhagyásával kerül Vác, Burgundia lakott területét. Ezért az észak felé forduló nyomvonal mellett a Duna felőli mintegy 300 méteres sávban a Gombás-patak és a Hétkápolna tó közötti migrációs útvonalon a tervezett létesítmény megvalósulása során nem jelentkezik területigénybevétel.
2. A D1 változatnál a 2104 j. út csomópontjában tervezett turbó körforgalom és a „kőszentes”-híd előtti turbó körforgalommá átalakítandó csomópontok közötti szakaszon a 2.sz. főúton 2x2 sávok kialakítást tartalmaz a terv. A kapacitásvizsgálatok szerint mindkét körforgalom képes a 2045. évre előre becsült forgalmat levezetni. Később pedig – szükség esetén - a turbó körforgalmak jelzőlámpássá történő alakításával további kapacitásnövekedés érhető el. A megfelelő kapacitás biztosítja a forgalom csomóponton történő áthaladását, ezzel a forgalomtól származó kibocsátás csökkentését is. A turbó körforgalom esetén nem lehet teljesen körbe haladni a csomópontban, a kihajtási irányok szerint rendezett sávkiosztás „kidobja” a közlekedőt a körforgalomból, ezzel biztosítva mások számára is a behajtás lehetőségét, a nagyobb csomóponti kapacitást. Tekintettel arra, hogy a tervezett állapotban a jelenleginél kisebb mértékű fajlagos kibocsátás várható a közúti forgalomtól származó levegőterhelés vonatkozásában, továbbá az útkapacitás bővítése biztosítja a forgalomnagyságnak megfelelő átbocsátást, ezért a KHT vizsgálata szerint a közúti forgalomtól származó levegőterhelés csökkenésére lehet számítani a forgalom növekedése ellenére.
3. A sportpályák pontos érintettége a D1 változat továbbtervezése esetén, a részletesebb műszaki tervi kidolgozottság során adható meg. Ekkor határozhatók meg a sportpályák fennmaradásához szükséges intézkedések is, hogy a beruházáshoz kapcsolódóan a sportolási lehetőség ne sérüljön.



A beadvány a KHT feldolgozása alapján készült az összefoglaló, ugyanakkor a beadvány szövege nem jelzi megkülönböztetéssel a KHT-ből idézett szövegrészeket, illetve a hozzáfűzött saját következtetéseket.

Az 1.1 pontban szereplő forgalmi rész táblázatában a KHT-ban szereplő hivatkozott ábráról leolvasott értékek szerepelnek településenkénti megjelöléssel. Megjegyezzük, hogy egy-egy település közigazgatási területén belül több útkeresztmetszeti érték is szerepel, a Leányfalu sorában a Híd nélküli forgalom oszlopában szereplő érték nem a többi oszloppal azonos útkeresztmetszetre utal. Az ábrák felbontása miatt az ábrákon – mely a változás szemléltetésére szolgál – a feltüntetett forgalomnagyságot jelző értékek kerekítve jelennek meg  $E_j$ /nap mértékkel kifejezve. A tervezési terület térségére (11 sz. főúti szakaszok) a KHT 76- 90. oldalán a 10 - 18. táblázat az egyes útszakaszokra részletes felbontásban megadja a forgalmi modellezés alapján figyelembe vett forgalom nagyságát, összetételét, nappal-éjjeli alakulását Jármu db/nap mértékegységben kifejezve.

A beadvány forgalmi táblázatának utolsó „összesen” című sora teljességgel félrevezető, mert az ebben a sorban szereplő értékekhez nem tartozik (nem is tartozhat!) a tervezési terület térségében vizsgált adott útszakaszhoz tartozó forgalmi keresztmetszet, mivel a felette lévő négy sorban szereplő értékeket összegezte?!

A KHT 2.10. fejezete ismerteti a forgalmi előre becslés bizonytalanságát. A beadványban szerepeltetett adatok ezzel nem hozhatók összefüggésbe, a beadvány által kreált értékekből levont, a forgalmi előre becslést jelentős bizonytalansággal terheltnek nevezett következtetés semmilyen szakmai hivatkozással sincs alátámasztva.

Az 1.2 pontban jelzett drasztikus növekedés számításához tartozó alapadatokat a beadvány nem hivatkozza meg. A fentiek alapján jelzett KHT forgalmi táblázatokban az egyes esetekben 13. sorszámmal részletesen megadtuk a Tahi-híd keresztmetszetében várható részletes forgalmi adatokat.

A tervezett állapotban a 11 sz. főúti csomópont körforgalmú kialakítással létesül, mely a vizsgálatok szerint megfelelő kapacitást biztosít a távlatra becsült forgalom levezetésére.

3. A levegőszennyezéssel kapcsolatosan a beadvány a KHT vizsgálata során bemutatott egyes változatok, illetve útszakaszok esetében várható hatásokat részleteiben nem ismerteti, ezért ebben a formában általánosítva félreérthető következtetést von le a tervezett állapot teljességét illetően. Például nem tesz említést a Tótfalu elkerülő miatt forgalmi átterheléssel érintett sűrűn lakott településközponti területen várható forgalomcsökkenésről, az ebből következő levegőterhelésről.

A tervezett távlati állapotban a gépjárműállományra és a kibocsátásokra vonatkozó fejlődési tendenciák miatt a korszerűtlen, nagyobb szennyezést kibocsátó gépjárművekből egyre kevesebb fog a közlekedésben részt venni. Várhatóan gyorsulni fog a járművek kicserélődési aránya is. Az emisszió csökkenése várható a beépített motorok fejlődésével, illetve a gyártókra vonatkozó előírások szigorodásával. A vizsgált területeken a forgalomba helyezést követően a mértékadó NO<sub>2</sub> komponens esetében határérték alatti koncentráció értékek adódnak, így kijelenthető, hogy a közúti forgalomtól származó koncentráció mértéke valamennyi vizsgált komponens esetében a levegőtisztaság-védelmi határérték alatt marad. Mindegyik tervezett változat esetén a Tahitótfalu elkerülő út forgalmat vesz át a településközpontot keresztező útszakaszokról, ezért a településközpontban az út menti lakóházaknál – a közúti forgalomtól származó terhelés vonatkozásában - a levegőtisztaság javulására lehet számítani a járműpark korszerűsödésén felüli mértékben.

Mivel jelenleg és a tervezett távlati állapotban is a határérték alatti tartományba esnek a közúti közlekedéstől várható immissziós értékek, az egyes változatok szerint részletesen megvizsgáltuk a változás jellegét, mértékét. Általánosságban kijelenthető, hogy ahol jelenleg a nagy forgalom és a közút

közelsége miatt a közúti forgalomtól származó levegőterhelés megmutatkozik, továbbá a tervezett állapotban a nyomvonal a meglévő közút vonalát is felhasználja (az É4 változat kivételével), akkor a terhelés csökkenésére (átlagosan -20-50%) kell számítani (pl. Vác esetében minden ilyen helyzetű vizsgálati ponton). Az É4 változat esetében a Kisoroszi út jelenlegi forgalma igen csekély, viszont a tervezett állapotban jelentősen megnövekszik, ezért levegőterhelés a jelenlegi állapothoz képest megduplázódik (de még így is jóval az egészségügyi határérték alatt marad). A zöldmezős, új nyomvonal szakaszok esetében, ahol a jelenlegi állapotban az egyéb közúti levegőterhelés mértéke csekély, a tervezett állapotban a közúti levegőterhelés megjelenik, így például a D1 nyomvonal váci Duna parton húzódó szakasz a mentén (Burgundia u., Ilona u.) a jelenlegi állapothoz képest a közúti forgalomtól származó levegőterhelés 10-40%-os növekedésére lehet számítani (ami még így is jóval az egészségügyi határérték alatt marad). Hasonló helyzet adódik Tahitótfalu új elkerülő útja mellett, a Klapka u. legközelebbi lakóházánál, mely mindegyik változat esetén fennáll. A forgalmi átlóterhelődéssel érintett útszakaszok mentén – Tahitótfalu Ifjúság u., Béke út. – a közúti forgalomtól származó levegőterhelés 60-70%-os csökkenése becsülhető.

A szélesebbé szemponjtájából a KHT vizsgálata a szélcsend közeli állapotot vizsgálat, mely a közúti forgalomtól származó levegőterhelés szemponjtájából a mértékadó, legnagyobb koncentrációt adja. A nagyobb szélesebbé esetén a közúti forgalom által kibocsátott levegőszennyezés nagyobb légtömeggel történő keveredése jobb hígulást okoz, így ugyanazon vizsgálati ponton a koncentrációs értékek csökkenéséhez vezet.

A KHT tartalmazza, hogy építés alatt gondoskodni kell a kiporzás elleni védelemről az anyagdepóniák és a közutakon történő anyagszállítás esetében is. A szállító járműveket ponyvás takarással kell ellátni. Az építési területen és környezetében, valamint a beszállítási útvonalakon a szálló por képződését szükség szerint locsolással kell a minimális mértékűre szorítani.

A fentiek alapján a „Fontos hangsúlyozni, hogy az **emisszió növekedésének relativizálása – azzal érvelve, hogy a határértékeket nem lépik túl – nem változtat azon a tényen, hogy a levegőminőség romlik,**” következtetés félreértésre ad okot, hiszen a KHT vizsgálatában az adott vizsgálati pontokon számított koncentrációs értékek összevetése egyértelműsíti a változás irányát és mértékét is.

4. A beadvány zajterhelési hatások második bekezdése a KHT-ban foglalt vizsgálatra egyoldalúan hivatkozik. Az útkategória megváltozása miatti határérték módosulás a jogszabályban rögzítettek miatt következik be. Ugyanakkor a KHT vizsgálata azokat a helyzeteket is, amikor a jelenlegi zajhelyzet romlik, és javaslatot adott a zajcsökkentés lehetőségére. Ez alapján a beadvány „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.**” megállapítása félrevezető.

A zajterhelés hatások fejezet harmadik bekezdésében ez áll: „Fontos hangsúlyozni, hogy a zajterhelés mértéke közvetlen összefüggésben van a forgalommal, amely a tanulmány szerint jelentős bizonytalanságot hordoz magában.” Ezúton is rögzíteni kívánjuk, hogy az eljárásra benyújtott környezeti hatástanulmányban olyan állítás nem szerepel, amely szerint a forgalom jelentős bizonytalanságot hordoz magában! Sőt, a KHT 2.10. fejezetében a forgalmi előre becslés kapcsán a 15 évre előre becsült forgalom esetén a  $\pm 20\%$  bizonytalanságot elfogadhatónak tarja. A zaj számításának bemenő adatai között valóban szerepelnek a forgalom jellemzői, azonban a zajszint prognózisának bizonytalansága nem egyenértékű a forgalmi prognózis bizonytalansági tartományával, mert a zajterhelés mértékét egyéb tényezők is befolyásolják (haladási sebesség, burkolat érdessége, járműpark egyedi tulajdonságai, zajterjedési viszonyok, a zajszint logaritmusos kifejezése dB-ben). Ezért a jogszabály szerinti zajszámítási eljárás nagyobb zajterhelési eredményt ad, mint ugyanazon bemenő adatok mellett a méréssel kapott zajterhelési eredmény, ezért a számítás a biztonság irányába tér el.

A zajterheléssel kapcsolatos utolsó bekezdésben foglaltak félreérthetőek, mivel a problémakezelést a határértékek relativizálásával hozza összefüggésbe, és nem említi a KHT-ban szereplő zajvédelmi intézkedéseket (KHT 440.o.), amelyek a zajhelyzet romlását, a további zajnövekmény elkerülését célozzák azokon a helyszíneken, ahol a jelenlegi állapotban a meglévő közúti zajterhelés már túllépéses helyzetet teremt.

#### PE/KTHF/01778-134/2025

Az É4 nyomvonal negyedik pontjában a „*mezőgazdasági területet megszüntetni nem lehet az MaTrT előírásai szerint.*” kijelentés félrevezető, mert a MaTrT előírásai nem tiltják, hanem csak korlátozzák a mezőgazdasági területek más célú felhasználását. A törvény a kiemelt térségek – a Budapesti Agglomeráció és a Balaton Üdülőkörzet – területére nézve a terület- és településrendezési tervezés számára fogalmaz meg a továbbtervezésnél betartandó követelményeket, a mezőgazdasági területeket érintően általánosságban a következő módon:

„11. § A kiemelt térségi, illetve vármegyei területfelhasználási kategóriák területén belül a településrendezési tervben, a 90. § (2) bekezdése figyelembevételével \*

b) \* a mezőgazdasági térség területének legalább 75%-át a mezőgazdasági terület övezetébe kell sorolni, a fennmaradó részen nagyvárosias lakóterület és vegyes terület építési övezet nem jelölhető ki;”

A törvénynek a Budapesti Agglomerációra egyebek mellett az alábbi előírás vonatkozik:

„34. § (1) A BATrT. a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Tervét, valamint a Budapesti Agglomeráció Övezeti Tervét és az ezekre vonatkozó szabályokat foglalja magában.

#### (2) E Rész alkalmazásában

1. mezőgazdasági térség: területfelhasználási kategória, amelybe a kertes mezőgazdasági térségen kívül eső, elsősorban szántó, gyepek – ingatlan-nyilvántartás szerint rét, legelő művelési ágba sorolt –, szőlő, gyümölcsös és kert területek tartoznak, és amelyen a mezőgazdasági funkció hosszú távú fenntartása indokolt;”

A törvény más részeiben viszont az agglomeráció esetében is az új beépítésre szánt területek kijelölését, azok növekményét korlátozza (de azt sem tiltja), és a nem kertes mezőgazdasági területek (azaz nem zártkertek) esetében nem állít fel az általánostól (11. §) eltérő követelményeket (csak a zártkertek beépítésre kijelöléséhez határoz meg részletesebb szabályokat, azok tájvédelme esetén tartalmaz tiltást is), így ezek az országos közutak létesítésére nem vonatkoznak.

Mind az É4 nyomvonal, mind a D1 nyomvonal első pontja végén szerepel, hogy ezek a változatok törvénymódosítást igényelnek, mely állítás félrevezető. A törvény ugyanis az alábbiakat írja elő:

„15. § (1) \* A kiemelt térségek, illetve a vármegyék területrendezési tervében

a) az országos műszaki infrastruktúra-hálózatok és a műszaki infrastruktúra egyedi építményeinek helyét az Ország Szerkezeti Tervében meghatározott térbeli rend figyelembevételével kell meghatározni,

b) az országos műszaki infrastruktúra-hálózatoknak az Ország Szerkezeti Tervében megállapított nyomvonalától, a térbeli rendtől és a térbeli rend szempontjából meghatározó települések felsorolásától az adott műszaki infrastruktúra kijelölése tekintetében feladat- és hatáskörrel rendelkező miniszter egyetértése esetén lehet eltérni.”

A hatályos BATrT vonatkozó tervlapja a D2 változatot tünteti fel, a 15. § idézett része szerint azonban ettől szükség esetén a miniszter egyetértésével el lehet térni, tehát törvénymódosítás nem szükséges.

Az utolsó bekezdésben foglaltakkal kapcsolatban megjegyezzük, hogy a KHT forgalmi vizsgálata alapján az új út 11 sz. főúti csomópontjától délre eső útszakaszon (Budapest felé) mindegyik vizsgált nyomvonalváltozat esetén forgalmi csökkenés mutatkozik. Tehát az új út a Budapest felé vezető, már jelenleg is terhelt útszakaszon további forgalmi növekményt nem okoz.

#### PE/KTHF/01778-142/2025

A szerteágazó észrevételezés kizárólag a környezeti hatásvizsgálati eljáráson, környezeti vonatkozásokon túlmutató, a tervezési feladatot elrendelő szándékot, a létesítmény célját elemzi, közlekedésfejlesztési szakmai kérdésben minősít, így ezekre nem kívánunk reagálni.

A teherkompra vonatkozó javaslata megítélésünk szerint elhibázott, saját fentebbi gondolatának is ellentmond, a KHT-ban megjelenített forgalmi adatok alapján sem várható számottevő tehergépjármű forgalom és álláspontunk szerint sem cél a annak vonzása, kiszolgálása a híddal. Annál inkább a közösségi közlekedés megteremtésének lehetősége, amelynek hiányában jelenleg az autózás dominál. (Lásd még a teherforgalom vonatkozásában jelen tényállás tisztázás több pontját is.)

Vác és Szentendre centrumait összeköti a tervezett híd. Lokális forgalmi szerepe, a szigeti, térségi lakók kiszolgálása lenne, utat nyitva a váci oldal felé/felől, lényegesen erősebb funkciójaként, mint bármely nem kívánatosnak tartható, távolabbi pontok közti tranzit forgalom kiszolgálása.

Az M0 környéki északi szektora megvalósulásának vagy a Vác környéki utak minőségének felvetett kérdése nem függ össze a Váci-híd létesítésével, környezeti hatásaival.

#### PE/KTHF/01778-151/2025

A KHT tartalmazza, hogy az önkormányzati egyeztetések adatai szerint Sződliget vasúti megállónál a P+R parkoló bővítésére már készültek tervek, de ez szorosan nem kapcsolódik a D2 változat megvalósulásához, hanem a jelenleg már kimerült parkolási kapacitás bővítését szolgálná. Ugyanakkor megjegyezzük, hogy a KHT-nak nem feladata közlekedési stratégiák kidolgozása.

A PE/KTHF/01778-175/2025 észrevételre tett kiegészítésünk 4. pontja releváns a Visegrád – továbbá Dunabogdány, Dömös, Pilismarót, Esztergom és Tahi - település és a 11. sz. főúton sehol nem kívánatos teherforgalom vonatkozásában. A megjelölt településekről 12,5 tonnás behajtási korlátozás tartja távol ezt a forgalmat, már rögtön a Tahi hídfőtől északra.