

Pest Megyei Kormányhivatal
Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály
(1016 Budapest, Mészáros u. 58/a.)

Iktatószám: PE/KTF/66-69/2017.

JEGYZŐKÖNYV

Az M0 gyorsforgalmi út északi szektor 10 – 11. sz. főutak közötti szakasz környezetvédelmi engedély módosítási eljárása – közmeghallgatás

A közmeghallgatás helye: Solymári Polgármesteri Hivatal nagyterem (2083 Solymár, József A. u. 1.)

A közmeghallgatás időpontja: 2017. július 27. (10.00 – 11.30)

A közmeghallgatáson az építető NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., a tervező Unitef83 Zrt., a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály, továbbá az érintett települések önkormányzatának képviselői, illetve a térség országgyűlési képviselője jelent meg.

Dr. Szentmiklóssy Zoltán (PMKH KTF): Köszönti a megjelenteket, tájékoztatást ad a közmeghallgatás tárgyáról, menetéről.

Dr. Schimek Szilvia (PMKH KTF): Ismerteti a folyamatban lévő környezetvédelmi engedély módosítási eljárást, illetve az ügy állását.

Szabóné Tóth Ildikó (NIF Zrt.): Ismerteti az előzményeket, valamint a módosítás okát. Az M0 északi szektor és kapcsolódó létesítményei a főpályák vonatkozásában építési engedélyezés alatt állnak.

Veresné Szombathy Hortenzia (Unitef'83 Zrt.): Ismerteti az előzményeket, a nyomvonalat és a módosításokat, eltéréseket. A nyomvonalattól eltérésre a pontosabb kidolgozottság miatt volt szükség. Újabb forgalmi vizsgálat készült, amely más eredményeket mutatott a 2008-ban kiadott környezetvédelmi engedélyhez készült vizsgálathoz képest elsősorban azért, mert a 2008-as környezeti hatástanulmány figyelembe vette a nyugati szektort is, illetve olyan fejlesztéseket, amelyekről ma már tudni lehet, hogy nem fognak megvalósulni a közeljövőben. 2008-ban 2023 a távlat a vizsgálat során, ez most megegyezik a forgalomba helyezés tervezett időpontjával. A jelenlegi vizsgálatnál 2031 a távlat.

A Megyeri híd szakaszánál várható jelentős forgalom, utána várhatóan csökken. Ez azt feltételezi, hogy 2023-ig a nyugati szektor nem valósul meg. A 11-es úton a korábbiakhoz képest a befelé eső szakaszon jelentős növekedés várható, ez az út a továbbiakban is terhelt lesz. A 10-es úton várhatóan kismértékben csökken a forgalom.

Zajvédelmi intézkedés a Budakalászi csomópontnál szükséges az üdülőövezet védelmére, a völgyhídra 3 méteres fal tervezett, de ez bővíthető, mert a híd teherbírása 5 méteres falig megfelelő lesz. Lakott területhez közel a Solymári csomópontnál vezet a nyomvonal, ott azonban bevágásban halad, valamint az alagút miatt zajvédelmi intézkedés nem szükséges, ennek ellenére védelmi domb tervezett, amelynek zajvédelmi funkciója is van, illetve takarja a létesítményt.

Dr. Schimek Szilvia: Köszönjük az ismertetőt, várjuk a kérdéseket és észrevételeket. Jelen eljárás során a Kormányhivatalnak – szükség esetén az eljárásban közreműködő hatóságok bevonásával - a környezeti hatás szempontjából lényeges észrevételek vizsgálatára van jogszabályi lehetősége, ezért az ilyen tárgyú észrevételeket, kérdéseket várjuk. Az észrevételek értékelését az eljárást lezáró döntés fogja tartalmazni.

Kérdések, észrevételek:

Kovács Sándorné (Solymári Polgármesteri Hivatal): A Solymári forgalmi adatokról érdeklődik.

Kőrösi Gábor (Unitef'83 Zrt.): Ez a hatástanulmány az M0 északi szektor meglévő környezetvédelmi engedélyének módosításáról szól. Az M10-esre külön készült környezeti hatástanulmány, amely alapján környezetvédelmi engedély már kiadásra került. A Solymárral kapcsolatos belső utak forgalmi viszonyairól az engedélyezési eljárásban volt szó, ez nem ennek az eljárásnak a tárgya.

Kovács Sándorné: Ha az M0-n változnak az adatok, akkor az Solymáron is változást fog eredményezni, mert a forgalom Solymáron megy keresztül.

Endrődi Péter (Unitef'83 Zrt.): A forgalmi adatok tekintetében a korábbi környezeti hatástanulmányhoz képest változás, hogy a mostani számítás szerint az M0 tárgyi szakaszához nem kapcsolódik a nyugati szektor, így Solymár forgalmi hálózata nem fog változni, mert az M0 csak a 10 – 11-es utak közti forgalmat bonyolítja. Ebben a kiépítési ütemben tehát az M0 jelentős forgalmat nem tud lebonyolítani ahhoz képest, amivel a korábbi környezeti hatástanulmányban számoltak a nyugati szektor figyelembe vételével, amely azonban 15 éves távlatban várhatóan nem fog kiépülni.

Kovács Sándorné: Az általuk az egyeztetés elején megkapott forgalmi adatok szerint az átmenő forgalom 20-30%-os növekedése várható, a kérdése tulajdonképpen az, hogy ezek a módosítások ennek növelését, vagy csökkenését eredményezik-e.

Veresné Szombathy Hortenzia: A módosítás Solymár adatait nem érinti, az új adatok csak felülvizsgálatot jelentenek.

Szabóné Tóth Ildikó: Solymáron az eredeti adatok alapján is növekedéssel kellett számolni, a módosításnak nem volt olyan következménye, ami Solymáron változást jelentene.

Endrődi Péter: A nélküle állapotban is van többlet forgalom, ez átrendeződhet, de a belterületi forgalomban változást nem okoz.

Körösi Gábor: Amíg az M0 nyugati szektor nem épül meg, Solymáron belterületi növekedés várható, de ez a 20-30%-os adatnál kevesebb.

Hadházy Sándor (Szentendre, Budakalász, Üröm, Pilisborosjenő országgyűlési képviselője): A 11. sz. út – M0 csomópont kapcsán ellentmondásos információ hangzott el, miszerint egyrészt a térség területfejlesztése nem úgy valósul meg, ahogy korábban tervezték, mert elmaradnak beruházások, emiatt a forgalom csökken, másrészt azonban a 11-es út terhelése nő. A Dunakanyar térségének turisztikai fejlesztésére jelenleg stratégiai koncepció született, amely mögött komoly állami és EU-s források állnak, ami miatt elsősorban Szentendre térségében tovább fog növekedni a turizmus, ennek köszönhetően pedig a forgalom is.

A 11-es út forgalmi terhelése jelentősen javult a Megyeri híd átadása után, azonban új probléma alakult ki a Budakalászi csomópont kapcsán. Kérdése, hogy ez a csomópont kétszintűvé átalakítható-e, hogy a két főirány (11-es út – Megyeri híd, illetve Megyeri híd – Budapest) külön szintben legyen kialakítva, erre van-e szándék, illetve kéri, hogy ezt a megoldást preferálják.

Elhangzott, hogy Budakalász üdülőterület esetén 3 m magas zajvédő fal tervezett, amely 5 méteresre alakítható, kérdése, hogy célszerű lenne-e rögtön a magasabb fal megvalósítása mert ez költségcsökkenést jelentene.

További kérdése, hogy zöldsáv kialakításának lehetőségét vizsgálták-e, illetve hol alakítható ki 20-30 méter széles erdősített terület.

A 11-es út Szentendre – Budakalász közötti szakasza kapcsán felveti, hogy a kapcsolódó beruházások köre még nem látható, de a 11-es út Békásmegyer – Szentendre közötti szakasza 2x2 sávós, ahol balesetveszély csökkentése miatt a 2 sáv betoncsíkkal elválasztásra került, ami azonban újabb problémákat vethet fel a vízelvezetés, sárfelhordás tekintetében. Kérdése, hogy vizsgálták-e ennek a szakasznak az átépítését emiatt a probléma miatt.

A 10-es út Solymári csomópont bonyolultnak tűnik, nehezen érthető, hogy miért kell itt ennyi út egymás mellett, kérdése, hogy a 10-es út elkerülő szakasza ennek a beruházásnak a keretében valósul-e meg mint kapcsolódó beruházás, mert ha nem, az forgalomtechnikai problémákat okozhat. Ehhez kapcsolódó kérdése, hogy az Esztergom – M1 összekötő út (102-es út) milyen kapcsolódást igényel az M0 Solymári csomóponttal.

Szabóné Tóth Ildikó: Az M0 északi szektor Solymárnál ér véget, amikor a környezetvédelmi engedély megszületett, az M10 már környezetvédelmi engedéllyel, valamint építési engedéllyel rendelkezett, ezért logikus volt, hogy az M10-essel alkot csomópontot az M0 ezen szakaszának végcsomópontja, és nem a 10-es számú úttal. A mostani tervezés során a csomópont hálózatot meg kellett tartani, és az M10-nek ezt a rövid, az Ürömi körforgalomtól a Solymári csomópontig tartó szakaszát beemelik, de a forgalmi adatok és Budapest befogadó képessége miatt ez első ütemben 2x1 sávós kiépítést jelent. Ez az M0-hoz kapcsolódó beruházás, de akár hamarabb is megépíthető.

Kőrösi Gábor: A végső csomópont az alapján lett kialakítva, hogy a nyugati szektor meg fog épülni, itt az M10 – M0 csomópontját kellett megvalósítani. Az M10 első üteme 2x1 sávú útként a solymári katonai temetőtől az Űrömi körforgalomig épül meg.

Hadházy Sándor: Akkor az a forgalom bejön Pilisvörösvár belvárosába.

Kőrösi Gábor: Ennek a projektnek az eleme a visszakapcsolódás a 10-es útra, így a forgalom visszajön a 10-es útra, mivel az M10 építése egy külön ütem.

Szabóné Tóth Ildikó: A beruházások projektszakaszonként valósulnak meg, az M0 északi szektornak is ez a 3. szakasza. Az úthálózatok fejlesztését nem a NIF Zrt. dönti el.

Kőrösi Gábor: A végcsomópont kialakítása az ütemezett építés miatt történik ebben a formában, hogy a végső megoldásban is megtartható legyen. A főváros nem fogadja ezeket az agglomerációs fejlesztéseket, ez is az oka, hogy első ütemben 2x1 sávú kiépítés történik.

Véderdő tervezése történt, van olyan rész is, amely már csak kiegészítésre szorul.

A Budakalászi csomópont esetén vizsgálat tárgya a továbbfejlesztés, a terv azonban nem tartalmaz különbszintű kiemelés, mert bonyolult, és nagy lenne az ára. A körforgalom azonban bővíthető, ami 30-40 %-os növekményt tud biztosítani.

Hadházy Sándor: A bővítés nem jó megoldás, az lenne a lényeg, hogy különbszintű legyen, ne ütközzön a két irány.

Kőrösi Gábor: A vizsgálat szerint vagy a Szentendréről a Duna-hídra menő forgalom kerül kiemelésre, vagy a Duna-hídról Budapest felé menő forgalom.

A zajvédő falak kapcsán tájékoztat, hogy a védendő résznél 5 méteres fal tervezett.

Szabóné Tóth Ildikó: A 11-es út szabványos 2x2 sávú sávítása a Budakalász elkerülő része, amelynek építése jövő év végére tervezett 2,1 km hosszban. A beton elválasztó elemes pálya kerül átépítésre, szabványosításra.

Endrődi Péter: A 11-es számú út forgalmával kapcsolatos kérdésre válaszol. A korábbi környezeti hatástanulmány csak becsülte az adatokat, mivel a Duna-híd még nem volt átadva, így mérés nem lehetett ellenőrizni, ehhez képest a mostani vizsgálat pontosítást hozott, az üdülőterület határán kontrollmérést végeztek, határérték fölötti szintek mutatkoztak. A csomópont térségéig 5 méter magasú fal tervezett, az összekötő ágnál 3 méter magas fal szükséges ahhoz, hogy az éjjeli 50 dB-es határérték tartható legyen.

A környezetvédelmi engedélyben a völgyhíd északi oldalán zajárnyékoló fal került előírásra, amelyet a mostani vizsgálat nem indokol, de a fal építését nem vették le a nyugati szektor miatt.

Mindkét műtárgy mindkét oldalán 5 méteres falat tud fogadni, magasítható, hosszabbítható lesz a műtárgy szerkezetébe beavatkozás nélkül.

Hadházy Sándor: Kérdése, hogy zajvédő burkolat tervezett-e.

Endrődi Péter: Mindenhol aszfalt burkolat lesz. A kritikus a budakalászi üdülőterület, a többi szakaszon nem az M0 az elsőrendű zajforrás.

Hadházy Sándor: Kérdése, hogy jelent-e többletköltséget, hogy a 3 km-nél hosszabb alagútnál a jogszabály alapján keresztirányú szellőzés szükséges.

Veresné Szombathy Hortenzia: Jelent többletköltséget, de ez kedvezőbb megoldás.

Dr. Szentmiklóssy Zoltán: Miután több kérdés, észrevétel nem érkezett, köszönjük a tervező és az építető képviselőinek a tájékoztatást, a megjelenteknek a részvételt, a közmeghallgatást bezárjuk.

A jegyzőkönyv készült: Budapesten 2017. július 28. napján a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály hivatalos helyiségében.

Készítette: Dr. Schimek Szilvia

