

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

Iktatószám: PE/KTFO/373-99/2019.

## JEGYZŐKÖNYV

**Az M100 gyorsforgalmi út M1 autópálya - Esztergom közötti szakasz létesítésére vonatkozó környezeti-hatásvizsgálati eljárás – közmeghallgatás**

**A közmeghallgatás helye:** Művelődési Ház (volt Zsinagóga, 2500 Esztergom, Imaház u. 2/A.)

**A közmeghallgatás időpontja:** 2019. február 18. (11.00 – 12.40)

A közmeghallgatáson a tervező UVATERV Zrt. és Constreal Kft., az építető NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., Pilisjászfalu, Piliscsaba, Csolnok, Esztergom, Kesztlőc, Tök, Perbál önkormányzata, Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési Főosztály, valamint a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Jogi és Hatósági Osztály képviselői, valamint lakossági érdeklődők és társadalmi szervezetek képviselői jelentek meg.

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

**Dr. Schimek Szilvia (PMKH KTF):** Ismerteti a folyamatban lévő eljárást, az ügy állását, illetve az eljárásba bevont hatóságok körét.

**Reznik Ildikó (UVATERV Zrt.):** Ismerteti a tervezési területet, a vonalvezetést. A létesítmény 2x2 sávós, 32 km hosszú autópályát, a megvalósítás 2 ütemben tervezett, és 2 csomóponti változatot tartalmaz a dokumentáció. A nyomvonalon 28 híd műtárgy, 3 alagút, 2 mélybeugási szerkezet (részfalak között vezetett mélyvezetésű út), 1 pihenőhely, valamint Kesztlőcön mérnökségi telep tervezett. A nyomvonal 9 esetben keresztes vízfolyást.

Felszín alatti víz szempontjából fokozottan érzékeny területeket érint, itt vízzáró burkolat és tisztító műtárgy tervezett a csapadékvíz elvezetésénél.

Kulturális örökségvédelmi szempontból a Budavári Kft. adatai alapján 9 régészeti lelőhely érintett.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból megállapítható, hogy 10-21 méteren belül teljesülnek a határértékek, a jogszabályi előírások miatt az autópályát tengelyétől mért 50 méteren belül nem lehet és nem helyezhető el lakóépület, ez Piliscsévánál 2 lakóépületet érint. A kapcsolódó közúti fejlesztések kapcsán védelmi intézkedés nem szükséges, 100 méteren belül nem található épület.

Zajvédelem szempontjából megállapítható, hogy az éjjeli határérték 50 méteren belül teljesül, védendő objektum nincs. Zajmérés 4 helyen történt, zajárnyékoló létesítmény nem szükséges. A nappali építési zajra vonatkozó határérték várhatóan 140 méteren belül teljesül, az építkezés során Esztergom-Kertváros területén lehet határérték túllépésre számítani.

Tájvédelmi szempontból jelentős igénybevétel állapítható meg, a nyomvonal országos és térségi jelentőségű tájképvédelmi terület övezeteit érinti. Figyelembe vették az egyedi tájértékeket, továbbá tájvédelmi javaslatokat tettek.

Ismerteti a védett területeket: országos jelentőségű védett természeti területek közül a Pilisi Bioszféra Rezervátum területe érintett, továbbá a Duna-Ipoly Nemzeti Park fokozottan védett területe a 2. csomóponti változattal érintett, valamint Natura 2000 terület is érintett. Helyi jelentőségű védett terület: zsámbéki Nyakas hegy, valamint a pilisjászfalui Dági-völgyi nádas és patak.

Bemutatja a tervezett ökológiai átjárókat.

**Dr. Szentmiklóssy Zoltán:** Köszönjük az ismertetőt, várjuk a kérdéseket és észrevételeket. Jelen közmeghallgatás tárgya az M1 autópálya - Esztergom közötti szakasz, így az erre vonatkozó kérdéseket, észrevételeket várjuk. A jogszabályi előírások alapján a hatóság a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételeket vizsgálhatja, így az ilyen tárgyú észrevételeket várjuk.

### **Kérdések, észrevételek:**

**Lieber Tamás (Dorogi Barlangkutató Egyesület):** Kérdése, hogy az eddigi útvonalon továbbra is megközelíthető lesz-e a nagy idegenforgalommal rendelkező Sátorkőpusztai-barlang.

**Komjáti Péter (Constreal Kft.):** A gyorsforgalmi út kerítéssel lesz-lezárva, ez a megközelítés nincs napirenden. A tervező meg tudja vizsgálni a kérést, megbízási elrendelés alapján megpróbálják kezelni. A fokozottan védett természetvédelmi területből azonban ehhez nem lehet felhasználni területeket. Ezt a kérdést azonban nem ebben az engedélyben lehet kezelni.

**Lieber Tamás:** Jelenleg benyúlik egy kb. 50 méter hosszú aszfalt csík a Duna-Ipoly Nemzeti Park területére, jelenleg ez egy szeméttlerakó, így ennek a rendezését is jelenthetné ez a megoldás.

**Komjáti Péter:** Megvizsgálják a kérdést, az esztergomi önkormányzattal egyeztetve lehet megoldás.

**Farkas András (Piliscsaba polgármestere):** Kérdése, hogy a Piliscsabával kapcsolatos elkerülő útra vonatkozó tervek engedélye hogy áll. Értesülései szerint nincs sok esélye sem a nyugatról, sem a keletről elkerülésnek, félő, hogy amíg az M0 nyugati szakasz nem épül meg, addig az M0 a piliscsabai főúton keresztül zárul. Piliscsabának az az érdeke, hogy az M10-es akár 2x1 sávval, de megépüljön, a solymári Auchantól az M100-ig el lehetne kerülni az egész térséget. Ez ügyben aláírás gyűjtés is zajlik.

**Komjáti Péter:** A bekötő utak környezetvédelmi engedélyezési szinten tartanak most. A Tinnye – Piliscsaba bekötő út jelentős környezetvédelmi problémákkal terhelt, úgy néz ki, hogy ezt jelenleg nem engedik, így várhatóan tovább kell vizsgálni a nyomvonalat. Egyéb beruházásokra (M10, M0) a tervezőnek nincs ráhatása. Amennyiben párhuzamos beruházások, építések történnek, felül lehet ezeket vizsgálni, ez az ütemezés kérdése.

**Dr. Szentmiklóssy Zoltán:** A jelen eljárás tárgya az M100 gyorsforgalmi út környezetvédelmi engedélyezése, ebbe a kapcsolódó utak nem tartoznak bele.

**Katonáné Nagy Klára (Tinnye):** A tinnyeieket érdekli az únyi bekötés is, együtt, összefüggésében kellene ezeket vizsgálni, a hatástanulmányokat is együtt kellene készíteni. A tervezett elkerülő út a házaktól 150-200 méterre vezet.

**Komjáti Péter:** A hatásokat nem külön, hanem összességében vizsgálták, külön nem is lehetett volna. Ez a jelenlegi a harmadik tervezési fázis, korábban döntés előkészítő, valamint egy műszaki tanulmány is készült, a tervezés korábbi szakaszában több egyeztetés zajlott az önkormányzatokkal, törekedtek arra, hogy minden szempontból megfelelő helyen legyen elhelyezve az út. Tinnyénél is több egyeztetés volt az önkormányzattal, nyomvonal változtatások is történtek. Biztos, hogy a távolságok tekintetében lesznek kevésbé nyertesei a nyomvonalnak, de összességében ez a nyomvonal elősegíti a térség forgalmát és a leterheltség csökkentését.

**Reznik Ildikó:** Bemutatja az únyi csomópontot a térképen, ez Tinnye belterületétől több mint 1 km-re található. A piliscsabai elkerülő úttal kapcsolatban tájékoztat, hogy az Érdi Járási Hivatal határozata alapján környezetvédelmi engedély erre nem adható.

**Sólyom Gábor (Tinnye):** Volt ugyan tájékoztató, de azon kevesen vettek részt, mivel nem tudtak róla. Ez kizárólag az M100-assal kapcsolatban volt meghirdetve, az elkerülő útra vonatkozóan nem, így nem vettek rajta részt. Kérdése, hogy amiatt, hogy a Piliscsaba – Tinnye elkerülő út II. szakasza nem kapott környezetvédelmi engedélyt, nem vizsgálják-e újra az únyi csomópont és az I. szakasz szükségességét, változnak-e emiatt a környezetvédelmi érintett területek. Ha nem valósul meg a II. szakasz, akkor a régi utakat kell használni, átgondolják-e emiatt az áttervezést.

**Komjáti Péter:** Ha az elkerülő út nem valósulhat meg, az nyilvánvalóan változást jelent. A jelenlegi megbízási igény szerint a 10-es útra bekötést tovább kell vizsgálni, hogy hol lehet a Tinnye – Piliscsaba bekötő utat megvalósítani. Ezt ugyanúgy be kell nyújtani környezeti hatásvizsgálatra, ha környezetvédelmi engedélyt kap, akkor a bekötő utak továbbra is fennállnak. Ez az egyik irány. A másik irány az M10 és az M0 nyugati szektor alakulása lehet, ami még nem ismert, ez is

befolyásolhatja ezt a kérdést. Erre vonatkozóan megrendelői döntés szükséges, amely alapján lehet kezelni a helyzetet. Lehet, hogy új nyomvonalakat kell keresni, vagy meglévő beruházásokat elhagyni. Nem biztos, hogy a bekötő utak és a főpálya egy időben, egy ütemben valósul meg.

**Sólyom Gábor:** Kérdése, hogy most nem változik-e a környezeti hatástanulmány annak fényében, hogy a II. szakasz elvileg, jelen helyzet szerint nem épül meg.

**Komjáti Péter:** Addig nem változik, amíg nem változik a döntés. Ha változás történik, a főpálya környezetvédelmi engedélyét módosítani kell.

**Dr. Szentmiklóssy Zoltán:** Itt most 3 terv készült 3 beruházásra, amelyek közül most 1 nem kapott engedélyt. A másik kettő, ha engedélyt kap, azt veszi figyelembe mintha a harmadik is létezne. Ha valóban nem valósul meg a 3. beruházás, akkor a másik kettőt is ehhez kell igazítani, tehát módosítani kell a gyorsforgalmi út környezetvédelmi engedélyét.

**Grekofski Nathalie (Leányvár):** Kéri, hogy a tervezők és a megbízók gondolják át a beruházást. A lakosság nem kapott megfelelő tájékoztatást, azonban sok ember életét meg fogja változtatni az út. A leányvári szakasz a leginkább érintett, a teljes, 32 km hosszú szakaszon 28 híd és 3 alagút épül, ebből a Leányvárt érintő 3 km-en 7 híd és 2 alagút lesz. Előttük megy el a forgalom, amely az északi forgalmat az M1 autópályára vezeti át, nem a 10-es út problémáját oldja meg. A nyomvonal nagyon közel, 550 méterre van a fő utcától, az Erzsébet utcától, amely szép és értékes terület, legalább 1 km távolság lenne szükséges a várható zaj miatt.

**Komjáti Péter:** A kérdés tulajdonképpen arra irányul, hogy mennyivel lehetne eltolni az utat. Szűk keresztmetszet ez a hely, a megelőző műszaki tanulmány alapján döntöttek a döntéshozók a nyomvonalról, jó döntés született, hogy ezt a nyomvonalat kell megvalósítani. Bár egy km-rel hosszabb, mint a másik változat, de ehhez lehet jól kapcsolni az M10-et. A műtárgyakat, egyéb költségeket is megvizsgálták, mérlegelték a döntéshozók is. A másik nyomvonal a dorogi ipari park előtt vezetne, nagyon közel kerültek volna egymáshoz a csomópontok, ezért ellehetetlenült a hatalmas költségek miatt. Leányvár elkerülése ezzel megvalósul, a nehézgépjárműveket Kesztölc környékén rávezetik az elkerülő útra. Társadalmi haszna ennek a nyomvonalnak sokkal nagyobb. Leányvár környezetében nem jelentkeznek környezetvédelmi problémák, több 100 méterre vannak lakóépületek, intézkedést nem szükséges tenni. Ha megépül az út, és mégis szükséges lenne intézkedés, azt a hatóság elő fogja írni.

**Grekofski Nathalie:** A közös M10-es út Leányvár szempontjából még rosszabb, az egész átmenő forgalmat Leányváron vezeti. Itt található a legkényesebb csomópont, a dokumentáció azonban nem tartalmaz látványtervet, az emberek nem tudják elképzelni, hogy ez mit jelent, az alagút, híd, sok feltöltés, tönkreteszi a tájat. Amennyiben nem lehet változtatni azon, hogy ez a nyomvonal kerül megépítésre, és nem a másik, korábbi változat, akkor ezt a leányvár előtti csomópontot át kellene tervezni, és a piliscsévi elágazás elé kellene áthelyezni.

**Komjáti Péter:** A csomópont helye többször változott a tervezés során, ez kb. a 8., 9. helye. A leányvári önkormányzat kérte, hogy minél távolabb kerüljön a lakóházaktól. Eredetileg másfajta csomópontot terveztek, zaj és levegő problémák miatt kérték az áttervezést. Ez a mostani egy drága csomópont amiatt, hogy megfeleljen valamennyi szempontnak, ez mindenkinek egy kompromisszum. Volt szó arról is, hogy hátrébb legyen a csomópont, azonban nem lehet már távolítani a településtől az ipartelep és a vasúti átvezetés miatt, 250 méterrel nem lehet elmozdítani.

**Nyíró András (Virágzó Kesztölc Egyesület):** A nyomvonal érinteni fogja az alsó bekötő út melletti nyárfasort, kérdése, hogy milyen tervek vannak ennek pótlására, valamint a 117. sz. út melletti fásításra.

**Komjáti Péter:** A korábbi egyeztetések alapján a nyárfasor kérdését jelezte a kollégáknak, ezt igyekeznek figyelembe venni. A 117. sz. út melletti erdősáv szükségessége elsősorban területfelhasználási kérdés. Ha zaj és levegő szempontjából nem merül fel probléma, akkor nem kell fasort, vagy védművet telepíteni a jogszabály alapján. Abban a tervfázisban, amikor a kisajátítási határok és a növénytelepítések ismertek lesznek, meg lehet vizsgálni, hogy hol van erre esetleg hely, ez alapján a beruházó dönthet erről.

**Nyerges Béla (Tinnye):** Jó lenne, ha Tinnye valóban kapna elkerülő utat, de a tervekben szereplő elkerülő út nem az, mivel ez egy átkötő út a 10-es úthoz, nem elviszi a forgalmat, hanem még hoz. A tervek szerint a 10-es utat az M100-assal össze kell kötni, azonban a tervek tartalmazzák azt is, hogy a két út találkozik Jászfalu után. Erre az összekötésre tehát igazából Piliscsaba megvédése miatt van szükség, amire viszont az M10 megépülése jelenthetné a megoldást. Az lenne a cél, hogy a 10-es útról ne jöjjön le a forgalom, úgy kellene terelni a forgalmat akár táblákkal, kamerákkal. Behozták az utat a házak közé, 400 méter van a házak között, míg Perbál és Tinnye között 2 km hely lenne az útnak. Károsak ezek a tervek a Tinnyén, Piliscsabán, Garancstetőn, Mediterránvölgyben, Álomvölgyben lakóknak.

**Komjáti Péter:** Minden bekötő út, ami a 102-esről leszedi a forgalmat, az minden település esetén pozitív dolog. Elosztó hatása lesz az útnak. A tervezési feladat az, hogy a lehető legjobb irányba vigyék az utat, vannak olyan területek, ahol hátrányok érik az embereket, de összességében nézve ez a legjobb nyomvonal. Amennyiben más megrendelés érkezik az átkötés helyére vonatkozóan, akkor a tervezőnek azt kell megvizsgálnia.

**Nyerges Béla:** A korábbi tájékoztatások alapján a 102-es út forgalmát az M100 viszi el Tinnyéről, nem az elkerülő.

**Komjáti Péter:** Az útépitési engedélyezési tervfázisban már látni lehet, hogy milyen forgalmak várhatók az összes variációra (M0 nyugati szektor, M10 stb.). A megbízó figyelembe veszi az igényeket, és próbál aszerint eljárni.

**Nyerges Béla:** Azt is vizsgálni kell, hogy hogyan lehet elterelni a forgalmat egyes utakról. 4 út már van, itt nincs szükség többre, olyan megoldás szükséges, hogy az autók ne jöjjenek be Tinnyére, mivel a zöldövezet miatt költöztek ide az emberek.

**Katonáné Nagy Klára:** Elhangzott, hogy 200 méter távolság kötelező az épületektől, onnan számítva a levegő már általában jó. Ez így nem igaz, lehet, hogy a határértékek ezt írják elő, de ott nem lesz jó a levegő érték. Akik ide, a jó levegőjű településekre költöztek, attól félnek, hogy ugyanazt kell átélniük, mint eddig. Ez az út nem elkerülő, mivel kettészakítja a települést. Az elkerülő út kapcsán olyan térképekkel dolgoztak, amin az új településrészek nincsenek feltüntetve Tinnye esetében. Kérdése, hogy meteorológiai vizsgálatokat végeztek-e, mivel úgy tűnik, hogy az állandó É-ÉNY-i szélirányt nem vették figyelembe, megül a völgyben a sok piszok.

**Komjáti Péter:** A tervező bemutatta, hogy a határértékek teljesülnek, ez azonban nem jelenti azt, hogy nem lesz plusz terhelés. A teljes területet berepülték, így a tényleges érintett területeket vették figyelembe, nem csak a katonai térképekkel dolgoztak, vizsgálták a lakóparkokat is.

**Dr. Szentmiklóssy Zoltán:** Ismételten hangsúlyozza, hogy a közmeghallgatás az M100 gyorsforgalmi útra vonatkozik, az elkerülő és egyéb utakra nem, ezért a döntésünkben az észrevételek közül csak a gyorsforgalmi útra vonatkozó észrevételeket fogjuk vizsgálni.

**Orosz Attila (Piliscsaba):** Kérdése, hogy a Tinnye I. szakasz ellen benyújtott fellebbezésről mit lehet tudni, mi a tartalma.

**Dr. Szentmiklóssy Zoltán:** Az egy ettől teljesen különböző eljárás, egy előzetes vizsgálati eljárás volt, egy másik hatóság, az Érdi Járási Hivatal folytatta le, erről nem tudunk tájékoztatást adni. Általánosságban elmondható, hogy a fellebbezés alapján, amennyiben nem kiemelt a beruházás, a másodfokú eljárásban megvizsgálják a fellebbezésben foglaltakat és az eljárást, ezt az eljárást a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya mint másodfokú hatóság folytatja le, amely alapján az elsőfokú döntést helybenhagyja, megsemmisíti, vagy megváltoztatja. A jelen eljárást ez nem érinti.

**Orosz Attila:** Elhangzott, hogy a Garancsi út, azaz a 1133-as út felújítását nem támogatják. Kérdése, hogy ez azt jelenti, hogy semmilyen esetben sem, tehát akkor sem, ha nem lesz II. szakasz.

**Komjáti Péter:** Környezetvédelmi szempontból nem kapott engedélyt, ezért amennyiben nem változik a helyzet, nem lehet hozzájárulni.

**Polyák Henriett (Tinnye):** Kérdése, hogy komolyan gondolják-e, hogy az I. szakaszt rávezetik a Garancsi útra, vagyis erre a baleseti gócpontokkal terhelt, szűk, házak között lévő, 17 kanyaros útra tervezik rávezetni azt a forgalmat, ami Únyról, az I. szakaszon fog érkezni.

**Komjáti Péter:** A tervek szerint az elkerülő útnak a 10-es útnál lesz a csomópontja, ha ez nem így valósul meg, nem lesz olyan út, amivel ez be tudják zárni, akkor ezt felül kell vizsgálni. Év végéig a főpályára kiviteli tervet kell leadni, most az építési engedélyezési tervek készülnek. Ezeket a vitákat legalább fél évvel ezelőtt kellett volna lefolytatni, hogy a döntéshozók, tervezők felé legyenek információk. Ennek érdekében egyeztetések voltak az összes településsel.

**Polyák Henriett:** Ezek nem voltak meghirdetve, így nem volt róla információ, így nem tudták korábban jelezni a problémákat.

**Komjáti Péter:** Ahol erre igény volt, több alkalommal is voltak egyeztetések.

**Miskovits Ildikó (Tinnye):** Köszöni, hogy felveszik a kapcsolatot a lakossággal a tervezők, de valóban úgy tűnik, hogy elveszik az információ. A tervek az egyszerű emberek számára nem közérthetőek, nehezen értik az emberek, hogy ez mit jelent az életükre nézve. A közmeghallgatásra hétköznap, munkanap, délelőtt sok érintett nem tud eljönni.

**Komjáti Péter:** A tervezőnek a közmeghallgatás időpontjára nincs ráhatása, de az önkormányzati egyeztetéseket minden esetben munkaidő után, gyakran késő estig tartják.

**Dr. Szentmiklóssy Zoltán:** A közmeghallgatást a hatóságnak kell tartania, a munkáltató nem teszi lehetővé, hogy munkaidőn túl, túlóra keretében megjelenjünk. Emellett az érintett nyilvánosság valamennyi szereplőjének biztosítani kell, cégeknek, környezetvédelmi egyesületeknek a részvételi lehetőséget, ők munkaidőben tudnak részt venni a közmeghallgatáson. A megjelent lakossági érdeklődők tudják képviselni azok érdekeit is, akik nincsenek jelen. A beruházás várható hatása túlmutat azon, hogy a közmeghallgatást szabadidős tevékenységként jellemezzük.

**Orosz Attila:** Kérdése, hogy mikorra várható az építés elkezdése.

**Vejtey Miklós (NIF Zrt.):** A szerződés aláírása 2020 legvégén történhet, optimális esetben 2021-2024 között zajlik majd az építkezés. Egyelőre azonban még nem tudni, hogy mi épülhet meg a tervezett beruházások közül. A főpályát a bekötő és egyéb utakkal együtt is, és azok nélkül is meg lehet építeni.

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

A jegyzőkönyv készült: Budapesten 2019. február 19. napján a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály hivatalos helyiségében.

Készítette: Dr. Schimek Szilvia



