



Kérjük, válaszában hivatkozzon iktatószámunkra!

Ikt. sz.: KTVF: 51604-89/2010. Tárgy: M2 gyorsforgalmi út Vác – Parassapuszta (országhatár) közötti szakasz létesítésének előzetes konzultációja

Előadó: Póti Anikó – dr. Orbán Mihály Melléklet 1. számú melléklet: az eljárás során érkezett lakossági észrevételek
2. számú melléklet: Tiltakozó lakosok

V É L E M É N Y

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45. Cg. 01-10-044180, a továbbiakban: Kérelmező) által benyújtott, az UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt.) által az M2 gyorsforgalmi út Vác – Parassapuszta (országhatár) közötti szakaszának létesítésére vonatkozóan elkészített 2371 tervszámú dokumentáció alapján lefolytatott előzetes konzultáció keretében a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőségre (a továbbiakban: Felügyelőség) benyújtott dokumentáció és az előzetes konzultáció során tudomásomra jutott adatok alapján

az alábbi véleményt adom:

A tervezett tevékenység a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet) 1. sz. mellékletének 37. pontja alapján [„Gyorsforgalmi út (autópálya, autótűt)”] környezeti hatásvizsgálat köteles, ezért környezeti hatásvizsgálati dokumentáció, és környezetvédelmi engedély kérelem benyújtása szükséges.

Egyidejűleg megállapítom, hogy a kérelmező által benyújtott valamennyi nyomvonal-tervezet környezeti hatása jelentős. Az esetlegesen felmerülő jelentős környezeti hatások kiküszöbölése, lecsökkentése érdekében a Felügyelőség javasolja a benyújtottaktól eltérő nyomvonal kialakítását.

Felhívom a Kérelmező figyelmét, hogy az „A” jelű nyomvonal-tervezet ellentétes Szendehely község településrendezési eszközeivel.

I.

A tevékenységet jellemző adatok

A tervezett fejlesztés célja

Az M2 gyorsforgalmi út a TEN-T-hálózat elemeként a viszonylag kisszámú Észak-Déli folyosó részeként, Közép-Európa északi részének a Balkán felé irányuló, jórészt nehézgépjármű forgalmának elvezetése.

A tervezett létesítmény közvetlen hatásterületének vélelmezett határai

A tervezett nyomvonalváltozatok által érintett települések: Bánk, Berkenye, Borsosberény, Drégelypalánk, Érsekvadkert, Felsőpetény, Hont, Horpács, Ipolyvece, Keszeg, Kosd, Nagyoroszi, Nógrád, Nőtincs, Ósagárd, Patak, Pusztaberki, Rád, Rétság, Szendehely, Tereske, Tolmács, Vác, Dejtár, Diósjenő.

Vízszintes vonalvezetés

„A” változat

Az „A” változat (hossza: ~ 35115 m) a 2/A út 47+000 km szelvényében indul. Ezt követően északra fordul, majd nyugatról elkerüli Katalinpusztát. A szakasz egy része 1428 m hosszón alagútban halad. A 2. sz. főút az alagutas szakaszon kétszer keresztezi az autót út nyomvonalát. Ezután az autót út két völgyhíddal (345 és 380 m) keresztezi ismét a 2. sz. főutat, valamint a Lókos-patakot. A nyomvonal ezt követő szakaszán egy 826 m hosszú alagút, valamint két – 300 és 204 m hosszú – völgyhíd kialakítása szükséges Szendehelytől nyugatra. Szendehelytől északra a nyomvonal Nőtincs és Berkenye között halad egyenesen északi irányba, majd keresztezi a Lókos-patakot. Ezután Tolmács és Rétság területét nyugatról elkerülve ívben halad. Keresztezi a 12122. j. összekötő utat, majd a Jenői- és a Fekete-patak völgyeit. A MÁV Diósjenő-Romhány vasútvonal és a Jenői-patak felett 195 m hosszú völgyhíd kerül kialakításra. Borsosberényt keletről kerüli el, majd elhalad Nagyoroszi és Horpács között, keresztezve a 2. sz. főutat és a Derékpatakot.

Ezen a szakaszon keresztezi a MOL Barátság szénhidrogén-vezetékét, valamint egy 220 kV-os és egy 400 kV-os országos távvezetékét. Északnyugati irányban haladva keresztezi az Almáspusztai-patakot, a 2202. j. utat, a Nagyoroszi-patakot, a 2201. j. összekötő utat, valamint a Haraszi-árkot.

A vízfolyások medrét a gyorsforgalmi út minden esetben völgyhíddal íveli át (231, 300 és 180 m hosszón). Ezt követően a nyomvonal nyugati irányba, Drégelypalánk felé fordul, itt keresztezi a 2. sz. főutat. A MÁV Vác-Drégelypalánk vasútvonalnak is helyet adó völgyet 543 m hosszú völgyhíddal keresztezi, majd a Börzsöny hegylábi területeit kímélve Drégelypalánk és Hont között vezet tovább az Ipoly folyó völgye felé. Ismét keresztezi a 2. sz. főutat, valamint a MOL Barátság szénhidrogén-vezetékét.

Egyenes szakasszal éri el az országhatárt (Ipoly folyó) a 82+114 km szelvényben, ahonnan a Szlovákiában tervezett R7 gyorsforgalmi úttal biztosít összeköttetést.

„B” változat

A nyomvonal „B” változata (hossza: ~ 40819 m) a Vácot elkerülő út (2/A) 37+100 km szelvényében indul. Ezt követően keresztezi a Gombás-patak és a Cselöte-patak völgyét, majd északra fordul. Hosszú egyenes szakasszal halad el Rád mellett, azt nyugatról kerülve el. A változat a Naszályt keleti irányból kerüli el, Keszeg és Ósagárd településekhez közelítve, 1585 m hosszón alagútban haladva. A hegy előtt még keresztezi a MOL Barátság szénhidrogén-vezetékét, valamint egy 220 kV-os és egy 400 kV-os országos távvezetékét. Az alagutat követően 155 m hosszú völgyhíddal íveli át a Hangya-patak medrét. A nyomvonal ezután keletről elkerüli Nőtincset. 315 m hosszú völgyhíddal keresztezi a Lókos patakot, valamint a 2114. j. összekötő utat. Ezt követően a nyomvonal keletről elkerüli Rétság várost is. A Jenői-patak völgyében keresztezi a MOL Barátság szénhidrogén-vezetékét, a MÁV Diósjenő-Romhány vasútvonalat, valamint a vízfolyást. A völgyhíd hossza 425 m. Ezután keresztezi a 2115. j. összekötő utat, illetve a 22. sz. főutat, majd északi irányban folytatódik. A nyomvonal ezután keletről elkerüli Pusztaberkit. Ezen a szakaszon keresztezi a Derékpatakot, az Almáspusztai-patakot, a 22102, illetve 2202. j. utakat. Patak délnyugati határában a nyomvonal a Nagyoroszi-patak felett ível át, majd a 2201. j. út következik. A Haraszi-árok keresztezése után a nyomvonal északi irányban hosszabb egyenes szakasszal folytatódik Ipolyvece területén. Itt keresztezi a 22101. j. összekötő utat, valamint a MÁV Drégelypalánk-

Balassagyarmat vasútvonalat. A nyomvonal ezzel az egyenessel a 77+918 km szelvényben éri el az országhatárt (Ipoly folyó).

„C” változat

A „C” változat (hossza: ~ 43212 m) a 60+600 km szelvényig, vagyis a Rétság és Bánk közötti szakaszig megegyezik a B változattal. Innen a nyomvonal Tereske irányába, északkeletre fordul, ahol a 2115.j. út, valamint a Bánki-patak keresztezését követően a 22. sz. főutat aluljáróval keresztezi. Ezután kb. 2 km-en át nagyjából párhuzamosan halad a 22. sz. főúttal, Pusztaberkit keletről elkerülve. A település keleti határában 130 m hosszú völgyhíddal ível át a 22102. j. út felett. Ezt követően észak felé folytatódik a nyomvonal; Érsekvadkert és Patak között 231 m hosszú völgyhíddal keresztez egy vízfolyást, illetve a 2203. j. utat. Nyugati irányba fordulva halad el Patak és Dejtár települések között, ahol felüljárón vezet a 2201. j. út, illetve a Derék-patak felett. Északnyugati irányban továbbhaladva keresztezi a Haraszi-árkot, majd Ipolyvece területén a „B” változattal megegyező nyomvonalon a 22101. j. utat, és a MÁV Drégelypalánk-Balassagyarmat vasútvonalat. A nyomvonal a 80+312 km szelvényben éri el az országhatárt (Ipoly folyó).

„D” változat

A „D” változat (hossza: ~ 46181 m) a 70+700 km szelvényig, vagyis a Nagyoroszi-patak keresztezéséig megegyezik a „B” változattal. Innen nyugati irányba elválik tőle; Patak és Nagyoroszi területén vezet a Haraszi-árkot keresztezve. Az „A” változat vonalába Nagyoroszi területén, a 75+000 km szelvénynél (hibaszelvény 76+166,26 km sz.) csatlakozik, majd innen, azzal megegyező vonalvezetéssel halad az országhatárig (82+114 km sz.).

„E” változat

Az „E” változat (hossza: ~ 33536 m) Nőtincstől keletre válik ki az „A” változathoz, mellyel az 55+000 km szelvényig megegyezik.

Innen északkeleti irányba vezet Berkenye, Nőtincs, Tolmács, Rétság és Bánk területén. Ezen a szakaszon aluljáróval keresztezi a 2. sz. főutat, majd áthalad a Lókos-patak felett, az arra települt víztározót északnyugati irányból megkerülve. A Pusztaszántói-patak felett 306 m hosszú völgyhídon halad, majd 430 m hosszú völgyhíddal keresztezi a MÁV Diósjenő-Romhány vasútvonalat, illetve a Jenői-patakot. A „B” változat vonalába Bánk területén, a 60+600 km szelvénynél (hibaszelvény 63+216.92 km sz.) csatlakozik, majd innen azzal megegyező vonalvezetéssel halad az országhatárig (77+918 km sz.).

Tervezett csomópontok

„A” változat

- 47+600 km sz.: a meglévő 2-12. sz. főúti csomópont átépítése,
- 55+655 km sz.: forgalmi csomópont a 2. sz. főút korrekciójával, kapcsolat Rétság felé,
- 66+310 km sz.: forgalmi csomópont a 2. sz. főút korrekciójával, kapcsolat Borsosberény felé,
- 79+410 km sz.: forgalmi csomópont a 2. sz. főút korrekciójával, kapcsolat Hont és Drégelypalánk felé (utolsó csomópont a határ előtt).

„B” változat

- 38+000 km sz.: a meglévő 2-12. sz. főúti csomópont átépítése,
- 54+172 km sz.: forgalmi csomópont a 2114 j. úttal, kapcsolat Nőtincs felé,
- 61+056 km sz.: forgalmi csomópont a 2. sz. főútig vezető új (kb. 1 km hosszú, részben a 2115. j. összekötő út nyomvonalán vezető) összekötő ággal, kapcsolódva a 2. sz. főút-22. sz. főút-2115. j. út meglévő körforgalmú csomópontjához, kapcsolattal Rétság felé,
- 76+239 km sz.: forgalmi csomópont a 22101 j. burkolt úttal, kapcsolat Ipolyvece felé.

„C” változat

- 38+000 km sz.: a meglévő 2-12. sz. főúti csomópont átépítése,

- 54+172 km sz.: forgalmi csomópont a 2114 j. úttal, kapcsolat Nőtincs felé,
- 61+143 km sz.: forgalmi csomópont a 2. sz. főútig vezető új (kb. 1 km hosszú, részben a 2115. j. összekötő út nyomvonalán vezető) összekötő ággal, kapcsolódva a 2. sz. főút-22. sz. főút-2115. j. út meglévő körforgalmú csomópontjához, kapcsolattal Rétság felé,
- 78+635 km sz.: forgalmi csomópont a 22101 j. burkolt úttal, kapcsolat Ipolyvece felé.

„D” változat

- 38+000 km sz.: a meglévő 2-12. sz. főúti csomópont átépítése,
- 54+172 km sz.: forgalmi csomópont a 2114 j. úttal, kapcsolat Nőtincs felé,
- 61+056 km sz.: forgalmi csomópont a 2. sz. főútig vezető új (kb. 1 km hosszú, részben a 2115. j. összekötő út nyomvonalán vezető) összekötő ággal, kapcsolódva a 2. sz. főút-22. sz. főút - 2115. j. út meglévő körforgalmú csomópontjához, kapcsolattal Rétság felé,
- 79+410 km sz.: forgalmi csomópont a 2. sz. főút korrekciójával, kapcsolat Hont és Drégelypalánk felé (utolsó csomópont a határ előtt).

„E” változat

- 47+600 km sz.: a meglévő 2-12. sz. főúti csomópont átépítése,
- 55+620 km sz.: forgalmi csomópont a 2. sz. főút korrekciójával, kapcsolat Rétság felé,
- 61+056 km sz.: forgalmi csomópont a 2. sz. főútig vezető új (kb. 1 km hosszú, részben a 2115. j. összekötő út nyomvonalán vezető) összekötő ággal, kapcsolódva a 2. sz. főút-22. sz. főút-2115. j. út meglévő körforgalmú csomópontjához, kapcsolattal Rétság felé,
- 76+239 km sz.: forgalmi csomópont a 22101 j. burkolt úttal, kapcsolat Ipolyvece felé.

Keresztmetszeti kialakítás

A gyorsforgalmi út 2 x 2 forgalmi sávval, leállósávval, és elválasztó sávval épül ki. Koronaszélessége 24,60 m lesz. Az alagutakban és völgyhidakon leállósáv nem kerül kialakításra.

A tervezési sebesség 110 km/h; ahol a domborzat indokolja, 90 km/h.

Magassági vonalvezetés

A tervezési terület déli-délnyugati-keleti része hegyvidéki, változatos domborzatú. A nyomvonalak ezért jelentős magasságkülönbségeket kell, hogy áthidaljanak; jelentős hosszokon alagútban, illetve völgyhídon haladnak. A terület északi-északkeleti része az Ipoly-folyó árterülete felé haladva fokozatosan „ellaposodik”; itt már az alacsonyabb töltéses és bevágásos szakaszok váltakozása jellemző.

Az öt nyomvonal közül az „A” és „B” nyomvonalon alagutak kerültek kidolgozásra. A többi nyomvonal változathoz („C”, „D” és „E”) ugyanezek az alagutak tartoznak:

Alagút jele	Alagút teljes hossza [m]	Alagút déli szelvénye [km]	Alagút északi szelvénye [km]
A-I.	1440	48+320	49+760
A-II.	848	51+311	52+159
B-I.	1606	46+103	47+709

Alagutak keresztmetszeti kialakítása

A tervezett alagutak két alagútjárattal készülnek, ahol a járatok egyenként két forgalmi sávval rendelkeznek. A járatok tengelytávolsága 24,0 m. Az alagútjáratok forgalmi szelvénymagassága 5,0 m, a forgalmi sávok szélessége 3,50 m. A forgalmi sávok mellett kezelő- (üzemi, szolgálati) járda található, amely a vészhelyzetben az önmentést biztosítja.

Az alagutak hossz-irányú szellőztetéssel kerülnek kialakításra.

Pihenők javasolt helyei

Autópályákon, autóutakon a megálláshoz 5-15 km-ként pihenőhelyet kell biztosítani (egyszerű pihenő), ezen belül minden 30-50 km távolságban olyan pihenőhelyet kell létesíteni, ahol az utasok és járművek ellátása is megtörténhet (komplex pihenő).

„A” változat

60+000 km sz. egyszerű pihenő
74+000 km sz. komplex pihenő

„B” változat

43+000 km sz. egyszerű pihenő
56+000 km sz. egyszerű pihenő
73+000 km sz. komplex pihenő

„C” változat

43+000 km sz. egyszerű pihenő
64+000 km sz. egyszerű pihenő
76+000 km sz. komplex pihenő

„D” változat

43+000 km sz. egyszerű pihenő
56+000 km sz. egyszerű pihenő
75+000 km sz. komplex pihenő

Tervbe vett környezetvédelmi létesítmények

Zajvédelem céljából azokon a helyeken, ahol lakott terület, vagy természetvédelmi terület van a felszínen vezetett pálya mellett, és az érvényben lévő egészségügyi határérték védelem nélkül nem tartható be, zajárnyékoló fal, vagy zajárnyékoló domb építése válhat szükségessé.

Levegőtisztaság-védelem szempontjából ahol lakott terület, vagy természetvédelmi terület van a felszínen vezetett gyorsforgalmi út mellett, és az érvényben lévő egészségügyi határérték védelem nélkül nem tartható be, a légszennyezés hatásának csökkentését erdő, vagy erdősáv telepítésével lehet elérni.

Vízvédelem szempontjából a felszíni vizek vízminőségének védelme érdekében a befogadó érzékenységtől függően a bevezetés előtt tisztító műtárgy építése válhat szükségessé.

A felszín alatti vizek védelme érdekében a szennyeződésre érzékeny szakaszokon előfordulhat, hogy a rendeletek nem engedik meg a szikkasztást, és indokolt esetben a beszivárgás megakadályozására a pálya mellett agyagpaplan, vagy geomembrán terítése válhat szükségessé. Védelmi okokból ugyancsak lehetséges burkolt árkok építése is.

Élővilág-védelem

A kis testű állatok pálya alatti átvezetésére szolgálnak a kételtű, vagy kisállat átjárók. Az állatok átjáróba való terelését szolgálják a terelő hálók és támfalak.

Nagyvadátjárók elsősorban a vad átvezetését szolgálják. Lehetnek alsó, vagy felső átvezetésűek.

Méretüket szintén a vadállomány összetétele befolyásolja. A vad átvezetését a műtárgyon növénytelepítéssel lehet segíteni.

A pálya melletti védő kerítés a vad és egyéb állatok pályára való feljutását akadályozza meg, így segítve elő a forgalom biztonságát is. A védő kerítés magassága a vadállomány összetételétől függ. A kerítés alsó része sűrű szövésű, hogy a kistestű állatokat is visszatartsa.

II.

A benyújtandó környezeti hatástanulmány tartalmi követelményei

Általános szempontok:

A környezeti hatásvizsgálati dokumentációt a **Rendelet 6. számú mellékletében** meghatározott kötelező tartalmi elemeken felül – a **7. számú mellékletben** foglaltakra figyelemmel – kell elkészíteni, különös tekintettel az alábbiak vizsgálatára.

Természetvédelmi szempontból

A tervezett öt nyomvonal közül kiválasztott bármelyik nyomvonal tervezése esetén vizsgálni kell az alábbiakat:

1. A kétéltű-hüllő és kismélt átjárók (főleg hidak), illetve a kisebb hidak esetében is az összes átvezető meg kell vizsgálni, hogy azokon a kétéltűek, hüllők és bizonyos kisméltok átjutása valóban biztosított, azok mérete, fényviszonyai, anyaga, várható nedvessége megfelelőek e. Nagyobb átvezetők, hidak esetén, ahol szárazon maradót kell hagyni, az kisméltok mozgásának vizsgálata.
2. Vizsgálni kell a gyorsforgalmi út által keresztezett vándorlási és mozgási útvonalakat az egyes élőlénycsoportokra (pl.: kétéltűek vándorlása teletől és szaporodó hely között)
3. Ornitológiai felmérést kell végezni, mely megállapítja, hogy mennyi fészkelő pár és fészkelő érintett a tervezett fa és cserjeirtásokkal fajokra lebontva, mely fajoknak érinti a táplálkozó és vonuló területét a beruházás!
4. A tervezett vadátkelők számának és helyének vizsgálata szükséges, térképen pontosan jelölni kell, hová szükséges vadátkelőt elhelyezni!
5. Tájképi, táji jelleg változások vizsgálatát el kell végezni (láthatóság, tájromboló hatás csökkentése, tájbaillesztés).
6. A Natura 2000 területekre vonatkozóan a beruházással érintett jelölt élőhelyek, jelölt fajok és egyéb nem jelölt, de védett fajokat részletesen be kell mutatni, térképi ábrázolással (pont térképpel, vegetációtérkép), a jelölt élőhelyek csökkenésének pontos mértékű meghatározásával.
7. A nem Natura 2000 területekre vonatkozóan védett fajok vizsgálatát el kell végezni, és ezeket be kell mutatni térképi ábrázolással.
8. A Natura 2000 területeket érintő nyomvonalszakaszainak kompenzációs intézkedéseit meg kell tervezni.
9. A Natura 2000 területeket elkerülő alternatívákat be kell mutatni, kiemelt alternatíva-kereséssel az Ipolyon történő átvezetés lehetőségeinek vizsgálatára!

Vízvédelmi szempontból

1. Ismertetni kell az útfelületekről összegyűjtött csapadékvizek elvezetésének részletes kidolgozását, minden egyes útszakasz esetében, különös tekintettel az esetlegesen tervezett szikkasztó műtárgyakra, létesítményekre vonatkozóan.
2. A szikkasztással érintett területek részletes talajmechanikai feltárását el kell végezni. Felszín alatti víz állapota szempontjából fokozottan érzékeny területeken szennyezett csapadékvizet szikkasztani tilos.
3. A szikkasztással érintett területeken a befogadókra (szikkasztó létesítmények, időszakos vízfolyás, stb.) vonatkozóan a *felszín alatti vizek védelméről* szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet (a továbbiakban: favR.) 13. § (5) bekezdése alapján elővizsgálatot kell végezni, a favR. 4. számú mellékletében foglalt tartalmi és formai követelményeknek megfelelően. Az elővizsgálat eredményeit figyelembe véve a szikkasztás hatásának nyomon követésére a szikkasztással érintett területen **monitoring rendszert** kell tervezni. A tervnek tartalmaznia kell a talajvízáramlásnak

- megfelelően tervezett monitoring pontok számát, helyét (átnézeti térkép, helyszínrajz), kialakítását, üzemeltetési rendjét, vizsgált komponensek körét, gyakoriságát stb.
4. Be kell mutatni a földtani közeg és a felszín alatti víz esetleges szennyeződését okozó lehetséges tényezőket, továbbá ismertetni kell az elhárításukra tervezett intézkedéseket.
 5. Külön kell ismertetni az építés és az üzemelés során esetlegesen bekövetkező havária esetén kialakuló talaj és felszín alatti víz szennyeződésének megelőzésére és mentesítésére vonatkozó havária tervet.
 6. A tervezett gyorsforgalmi út nyomvonala több helyen részvízgyűjtőket választ le az egyes vízfolyások vízgyűjtőjéről. Az így kialakult részvízgyűjtőkön összegyűlt csapadékvizek zavartalan lefolyását továbbra is biztosítani kell.
 7. Az út csapadékvizeinek befogadójául szolgáló vízfolyások medreit ellenőrizni kell a megváltozott lefolyási viszonyok figyelembevétele mellett aszerint, hogy a bevezetett többletvíz biztonságosan el tudják-e szállítani. Az érintett jelentősebb vízfolyások és állóvizek: Ipoly-folyó, Gombás-, Lósi-, Hévízi-, Derék- és Lókos-patak, Nagyoroszi-pataki tározó, Derék-pataki tározó, Bánki tó, Pusztaszántói-tavak, Lókos-pataki tározó, Berkenyei tározó, Kosdi tározó, Diósjenői-tó, Tolmácsi tározó.
 8. A vízfolyásokba csak tisztított csapadékvíz vezethető be.
 9. Vízfolyás keresztezés esetén figyelembe kell venni *a vizek hasznosítását, védelmét, és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó szabályokról* szóló 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet (továbbiakban: 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet) mellékletének 2.4.2.1., 2.4.2.2. és 2.4.5.1. pontjait, melyek szerint vízfolyást keresztező közút hídját és áteresztét belterületen 1%-os, külterületen, a műszaki-gazdaságossági szempontok mérlegelésével 1–3%-os valószínűségű árvízi vízhozam károsodás nélküli vezetésére kell méretezni. A 120 m³/s-ot meghaladó 1%-os valószínűségű árvízi vízhozamú vízfolyásokon a műtárgy szerkezeti alsó éle és a mértékadó vízhozam alapján számított vízszint között legalább 1,0 m, a 80-120 m³/s között 0,7 m, a 80 m³/s-nál kisebb vízhozamoknál pedig 0,5 m szabad magasságot kell biztosítani.
 10. Az Ipoly folyó, mint nem hajózható folyó keresztezése esetén a 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet mellékletének 2.3.1., 2.3.2. és 2.3.3. pontjában foglaltakat kell figyelembe venni, melyek szerint:
Nem hajózható folyón átvezetett híd esetében a fő nyílást a sodorvonal felett kell elhelyezni. A hídszerkezet alsó élének magasságát úgy kell meghatározni, hogy annak legalacsonyabb pontja is a mértékadó árvízszintnél legalább a folyók mértékadó árvízszintjeiről szóló jogszabályban meghatározott magassági biztonsággal magasabban legyen. Ha a jeges árvízszint a mértékadó, akkor a folyók mértékadó árvízszintjeiről szóló jogszabályban meghatározott magassági biztonságot legalább 1,5 m-rel meg kell növelni.
A mederbe pillér nem építhető. A pillér parti sávban történő elhelyezés esetén a mederoldal védelmét a meder kezelőjének előírásai szerint kell megoldani.
 11. Az Ipoly folyót érintő hullámtéri átvezetés esetén a 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet mellékletének 2.8.1. pontjában foglaltakat kell figyelembe venni, mely szerint:
Hullámtéren vasút, illetve a térszínből kiemelkedő út csak az árvíz és a jég zavartalan levonulásának biztosítása mellett helyezhető el.
 12. Árvízvédelmi vonal keresztezésével kapcsolatban a 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet mellékletének 2.7.1. pontjában foglaltakat kell figyelembe venni, mely szerint:
Az árvízvédelmi vonalnak közúttal, illetve saját használatú úttal való, az előírt koronaszint alatt történő keresztezésénél biztosítani kell a védvonal teljes értékű, az árvízvédelmi biztonságot kielégítő elzárási lehetőségét. Elsőrendű árvízvédelmi vonal és árvízvédelmi szükségtározó töltése az előírt koronaszint alatt nem keresztezhető közúttal, illetve saját használatú úttal.

13. Víz és vízellátási rendszer megközelítésével kapcsolatban a 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet mellékletének 2.9.1. és 2.9.3. pontjában foglaltakat kell figyelembe venni, melyek szerint:
Vizek partjával párhuzamosan vasutat, közutat – a kikötők területét kivéve – a partmenti fenntartási sávon, illetve kisajátítási határon kívül kell vezetni. Árvízvédelmi töltés lábvonalától, a töltésfejlesztés mértékét is figyelembe véve számított 10 m-es védősávon belül vasutat, közutat tilos elhelyezni.
14. A tervezett vízimunkák elvégzése, illetve vízellátási rendszer megépítése csak a vízjogi engedélyezési eljárásról szóló 18/1996. (VI. 13.) KHVM rendeletben előírt mellékletek és dokumentáció alapján lefolytatott engedélyezési eljárás során kiadott jogerős vízjogi létesítési engedély alapján történhet.

Levegővédelmi szempontból

- Térképen történő ábrázolással bizonyítani kell, hogy a levegő védelmével kapcsolatos egyes szabályokról szóló 21/2001. (II. 14.) Korm. rendelet (továbbiakban: LR) 6. § (3) bekezdésében, illetve (8) bekezdésében meghatározott kritériumok a 2. számú melléklet D) 18. pontjában meghatározott 25 m sugarú védelmi övezetben teljesülnek.

Zajvédelmi szempontból

1. A környezeti hatásvizsgálatot a Rendelet 6. sz. melléklete, valamint a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. sz. rendelet (a továbbiakban: ZR.) előírásai szerint kell elkészíteni.
2. A tervezett út létesítése idején várható, valamint a kapcsolódó szállítási tevékenységből adódó hatásokat a ZR. 7. § alapján kell meghatározni.
3. A létesítmény üzemeléséhez tartozó hatásterület meghatározásánál az üdülőterületek esetében a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM – EüM együttes rendelet (a továbbiakban: HR) 3. melléklet 1. sorát kell figyelembe venni. (Pontatlan a dokumentáció I. kötet 3.7. fejezet (56. old.) általános 45 dBA meghatározása.)
4. A tervezett út vonalvezetését úgy kell meghatározni, hogy a HR. 3. mellékletében rögzített zajterhelési határértékek mindenhol, és ZR. 2. sz. melléklete 4. pontja szerinti hosszú távon is teljesüljenek. (A dokumentáció II. kötet 4.7.3.1. fejezet (74. old.) jelzett +5 - +10 dBA mértékű terhelésnövekedés jogszabályellenes, nem fogadható el!)

Hulladékgazdálkodási szempontból

1. A hulladékgazdálkodásról szóló 2000. évi XLIII. törvényben foglaltaknak megfelelően a kivitelezési tevékenységet, majd pedig az autópályát üzemeltetését a hulladékképződés megelőzésével, a keletkező hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentésével, a hulladék hasznosításával, környezetkímélő ártalmatlanításával kell végezni – ezen elvek érvényesülését már a hatásvizsgálati dokumentációban be kell mutatni és a konkrét tervezés során figyelembe kell venni.
2. A hatásvizsgálati dokumentációban ismertetni kell a tevékenység során várhatóan keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékok mennyiségét és fajtáját (EWC kód szerinti besorolásban), tervezett kezelési módjukat.

III.

A megkeresett közigazgatási szervek észrevételei

ÁNTSZ Észak-magyarországi Regionális Intézet 3890-2/2010. számú észrevétele:

- „A tanulmánytervben öt nyomvonal vizsgálata, értékelése történt meg, a javasolt védelmi intézkedésekkel együtt. Az egyes nyomvonalváltozatok között minimális az eltérés, nem támogatható nyomvonalváltozat nincs, vagyis valamennyi tervezett nyomvonal vizsgálati dokumentációja közegészségügyi szempontból megfelelő.
- A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerint a környezeti hatástanulmány elkészítése során a továbbtervezésre javasolt nyomvonalváltozatok függvényében kell majd humánegészségügyi kockázatbecslést készíteni, a lakosságot érő környezetterhelést alapul véve az érintettek egészségügyi állapotára gyakorolt rövid és hosszú távú hatások ismertetésével.
- A humán hatások vizsgálatát egy részletes monitoring tervben kell megadni, a kritikus zaj és légszennyezési pontok meghatározását követően, az egészségkárosodás elkerülésének, mérséklésének, az egészségi kockázat elfogadható mértékűre történő csökkentése érdekében.”

Az ÁNTSZ Közép-magyarországi Regionális Intézet 14336-3/2010. számú észrevétele:

„A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról” szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet alapján a M2 gyorsforgalmi út Vác – Parassapuszta (országhatár) közötti szakasz létesítéséhez **környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása** szükséges. Az M2 gyorsforgalmi út tervezett szakaszának csak kis része (Vác, Rád és Kosd közigazgatási területe) érinti a Közép-magyarországi Regionális Intézet illetékességi területét, így észrevételem csak a tervezett út Pest megyei szakaszára érvényes.

A Műszaki leírásban bemutatott változatok között közegészségügyi szempontból nincs érdemi különbség. Az új útszakasz megvalósulása esetén a jelenleg zajjal és légszennyezéssel terhelt utak mentén forgalomcsökkenés, és ezáltal pozitív hatások várhatók. Az autóút további tervezése és megvalósítása során meg kell vizsgálni, hogy az egyes nyomvonalváltozatok hol és milyen mértékben érintenek lakóterületeket, védendő létesítményeket, és ott milyen védelem kialakítása szükséges.”

Budapest Főváros Közigazgatási Hivatal Közép-magyarországi Állami Főépítész 1010447 számú észrevétele:

„A tanulmányban szereplő nyomvonalváltozatoknak a hatályos területrendezési tervekben – Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény (továbbiakban: OTrT), a Budapesti Agglomeráció Területrendezési tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény (továbbiakban: BATrT) és Pest Megye Közgyűlésének 21/2006. (IX. 08.) PM. Sz. rendelete Pest Megye Területrendezési Tervében (továbbiakban: PMTrT) – foglaltakkal, a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. Törvény (továbbiakban: Tftv) előírásainak megfelelően kell összhangban lenniük.

Az OTrT 1/1. sz. melléklete az M2 gyorsforgalmi utat, mint a közúthálózat fő elemét jelzi, az M2 nyomvonalát az Országos Szerkezeti Terv tartalmazza.

A BATrT és PMTrT Szerkezeti Tervei egyaránt tartalmazzák az M2 gyorsforgalmi úthálózat nyomvonalát.

A tanulmány részletesen tartalmazza a nyomvonalak településrendezési tervekkel való összefüggéseit, de nem megfelelő mélységben vizsgálja a területrendezési terveknek való megfelelést. A tanulmány a tervezett nyomvonalak és a területrendezési tervek összhangját részben, az esetleges eltéréseket, és a Tftv.-ben foglalt követelmények teljesülését nem mutatja be, a BATrT és PMTrT-vel való összefüggéseket teljes körűen nem vizsgálja.

1. A tanulmány kiegészítendő a nyomvonalváltozatok településekre mért hosszának vizsgálatával, összehasonlítva ezen adatokat a vonatkozó térségi tervben szereplő nyomvonal adataival, a Tftv.-ben szereplő követelmények függvényében (lásd: Tftv. 23. § A településrendezési tervek készítése során: *b) az országos és térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra hálózatoknak a település közigazgatási területére vetített*

hossza legfeljebb +/- 5 %-kal térhet el a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervek szerkezeti tervében ábrázolt nyomvonal-változattól, kivéve, ha a területi (környezeti, társadalmi és gazdasági) hatásvizsgálat alapján lefolytatott területrendezési hatósági eljárás szerint nagyobb eltérés indokolt.”)

2. A tanulmány kiegészítendő a területrendezési tervek övezeti tervlapjainak bemutatásával, melyeken a tervezett nyomvonalváltozatok szerepeltetését is kérjük (hasonlóan pl. a T.03.05. számú melléklethez).
3. A tanulmány kiegészítendő azzal az összegzéssel, hogy mely nyomvonalváltozatok esetében válhat szükségessé – a jelenlegi jogi környezet figyelembevételével – a 76/2009. (IV. 8.) Kormányrendelet 1. § (1) bekezdés szerinti területrendezési hatósági eljárás.

Megjegyezzük, hogy a véglegesre tervezett nyomvonal megvalósítási terveinek a vonatkozó hatályos településrendezési tervekben foglaltaknak is meg kell felelnie.”

A Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Közigazgatási Hivatal Észak-magyarországi Állami Főépítész H-FOE/267-2/2010. számú észrevétele:

„A hatályos területrendezési tervi szabályozások:

1./ A 2003. évi XXVI. törvény az **Országos Területrendezési Tervről** (továbbiakban: OTrT) térségi szerkezeti tervlapján a gyorsforgalmi útvonal ábrázolásra került. A tervezett nyomvonal 0- 3 km eltéréssel követi a 2. sz. főút jelenlegi nyomvonalát és a határátlépési pontot a jelenlegi közvetlen környezetében jelöli.

Az OTrT 1/1. számú mellékletében a közúthálózat fő elemeinél – a *gyorsforgalmi utak* között – felsorolásra került az érintett M2 gyorsforgalmi út „*Budapest (M0) - Vác - Rétság - Hont - (Szlovákia) (a TEN-T hálózat része)*”

Az OTrT 1/1. számú mellékletében a közúthálózat fő elemeinél a főutak között szerepel a 2. sz. főút Budapest – Dunakeszi – Vác – Rétság - Hont (Szlovákia).

Az OTrT 1/3. sz. melléklete *Hont térségét* jelzi a tervezett M2 gyorsforgalmi út határátlépési pontjaként.

2./ **Nógrád Megye Területrendezési Terve** (továbbiakban: Nógrád MTrT.), azaz a 29/2005. (XII. 1.) ÖK. rendelet tartalmazza a fentebb felsorolt infrastrukturális hálózati elemeket. A megye szerkezeti terve szerint a tervezett gyorsforgalmi út a 2. sz. főút nyomvonalát követi, a településeket elkerülve, érdemben nem eltérve az OTrT nyomvonaltól azok nyomvonalát és határmetszési pontját szintén a meglévő közvetlen környezetében jelöli Hont közigazgatási területén belül.

A Nógrád MTrT. 1.3.3.1 pontja szerint az M2 nyomvonala (Budapest-Vác) – Rétság – Parassapuszta – (Szlovákia) területét érinti, a határátkelőhelyek között *Parassapuszta térségét* nevesíti.

A tanulmányterv javaslata:

A csatolt tervdokumentáció a tervezett M2 autóút Vác – Parassapuszta (országhatár) közötti szakasz nyomvonalára több változatot is tartalmaz, amelyekre vonatkozóan komplex vizsgálati anyagot (örökségvédelmi kockázatelemzés, Natura 2000 előzetes hatásbecslési dokumentáció, előzetes vizsgálati dokumentáció, területrendezési tervtanulmány) készítettek, amely több önálló vizsgálati anyagot tartalmaz.

1./ A **területrendezési tervtanulmány** vizsgálja az M2 tervezési szakaszát érintő területrendezési terveket (*OTrT, Nógrád TrT, Budapesti Agglomeráció Terület-rendezési Terve, Pest Megye Területrendezési Terve*), Nógrád megye közlekedés-fejlesztési koncepcióját, valamint a gyorsforgalmi útvonal változatokkal érintett települések (*Vác, Rád, Kosd, Szendehely, Ósagárd, Nőiincs, Berkenye, Nógrád, Rétság, Tolmács, Diósjenő, Borsosberény, Pusztaberki, Horpács, Patak, Nagyoroszi, Drégelypalánk, Ipolyvece, Hont, Érsekvadkert, Felsőpetény, Keszeg, Tereske, Dejtár*) településrendezési terveit. A településrendezési tervek áttekintése során vizsgálták, hogy a településszerkezeti tervek a

tervezett M2 autóútra tartalmazzak-e szöveges ill. rajzi utalást. Az érintett települések településszerkezeti terveinek felhasználásával készített M=1:50.000 méretarányú térségi tanulmányterv segítségével meghatározásra került a beépítésre szánt területek nyomvonalától való távolságára (szakaszonként). A 39-50 km hosszú öt fő nyomvonal változat betűjele: „A”-„E”.

2./ Az „**M2 örökségvédelmi kockázatelemzés**” **vizsgálati dokumentáció** konklúziója szerint *a bemutatott alternatívák közül az A-E-C nyomvonalon (Rajzsám: T.03.01) nincsen nyilvántartott régészeti lelőhely, a régészeti kockázati terület aránya e nyomvonalon a legkisebb (10), az örökségvédelmi szempontú javaslat száma (1) a legkevesebb.* A terv szerint az A-E-B nyomvonal változat (nyilvántartott régészeti lelőhelyek száma: 1, a régészeti kockázati terület száma: 13, az örökségvédelmi szempontú javaslat száma: 2) ill. az A-E-D nyomvonal változat (nyilvántartott régészeti lelőhelyek száma: 1, a régészeti kockázati terület száma: 13, az örökségvédelmi szempontú javaslat száma: 3) kijelölésével lehet számolni előzetes vizsgálatok szerint kevés örökségvédelmi kockázat. A „B” nyomvonal az említett okok miatt nem támogatható, igen jelentős az örökségvédelmi kockázat. (vizsgálatokat készítette: Stibrányi Máté régész, Virágos Gábor régész).

3./ A csatolt **Natura 2000 előzetes hatásbecslési dokumentáció** szerint az „E” nyomvonal-változat (rajzsám: T.03.06), vagy az „A” nyomvonal változat támogatható (rajzsám: T.03.01). Az „E” változat: érint Natura 2000 területet (10,18 ha), nem érint kiemelt élőhelyet, az élőhely feldarabolás mértéke kisebb, mint a többi nyomvonal (B,C,D) esetében. Az „A” változat: érint Natura 2000 területet (8, 81 ha), érint kiemelt élőhelyet (1), az élőhely feldarabolás mértéke kisebb, mint a többi nyomvonal (B,C,D) esetében. Az előzetes vizsgálati dokumentáció szerint tájvédelmi szempontból leginkább az „E” változat a legkedvezőbb. A dokumentáció szerint további természetvédelmi felmérő vizsgálatok szükségesek.

A vizsgálati anyagokból megállapítható, hogy T.03.01. rajzsámú tervlapon bemutatott nyomvonalváltozatok közül **Nógrád MTrT-ben** ábrázolt nyomvonalhoz az „A” illetve az „**A-E-B-D-A**” nyomvonal kombináció közelít a legjobban, **ugyanakkor az egyes települések igazgatási területeire vetített eltérés nagyságát a dokumentáció tételesen nem mutatja ki, így annak százalékos mértéke nem állapítható meg.**

A **településrendezési tervek** vizsgálatából pedig kiderült, hogy Rád, Kosd, Ósagárd, Nőtincs, Berkenye, Nógrád, Diósjenő, Pusztaberki, Horpács, Patak, Drégelypalánk, Ipolyvece, Hont, Felsőpetény, Tereske, Dejtár települések *településrendezési tervei nem tartalmazzak az M2 autóútra vonatkozó rajzi, ill. szöveges utalást, Vác város településrendezési terve szerint a nyomvonal nagyjából megegyezik a 2. sz. főút nyomvonalával, a város ÉK-i részén, külterületen halad, Kosd község önkormányzata külön határozatában a nyugati nyomvonalakat támogatja, mivel a K-i nyomvonalak Natura 2000 és régészeti területeket érintenek, Szendehely településrendezési terve tartalmazza az M2 elkerülő út nyomvonalát, a település belterületétől keletre, Rétság településrendezési tervében a 2. sz. főút Rétság várost elkerülő szakasza „tervezett elkerülő út” jellel ábrázolásra került, a tanulmányterv E és D változatának megfelelően, Tolmács község terve felülvizsgálat alatt áll, a módosított változat tartalmazza a rétsági elkerülő út folytatását, I. rendű főút megnevezéssel, Borsosberény tervében jelölik a 2. sz. főút javasolt elkerülő szakaszát, a település belterületétől keletre, Nagyoroszi község terve tartalmazza az M2 autóút tervezett szakaszát a település belterületétől ÉK-re, Érsekvadkert terve tartalmaz egy elkerülő I. rendű útvonalat a település belterületétől K-re.*

A csatolt előzetes konzultációs dokumentáció alapján tehát megállapítottam, hogy a tárgyi kezdeményezések közül csak az „A”, illetve „A-E-B-D-A” nyomvonal kombinációk nem írják felül a területrendezési tervekben (OTrT, illetve Nógrád TrT.) rögzített infrastrukturális hálózatok területrendezési tervi besorolási minőségét, érvényesítik az ott felsorolt települési érintettséget. Az ettől eltérő nyomvonalváltozatoknak jogszabályi alapja nincs.

A megjelölt „A” ill. „A-E-B-D-A” nyomvonal kombináció esetében is csak tételes nyomvonalhossz elemzés után igazolható a megyei tervvel való összhang, illetve attól való eltérés esetén a területrendezési hatósági eljárás kezdeményezésének szükségessége.

Jelezzük ugyanakkor, hogy azon nyomvonalak, amelyek határmetszési pontja Ipolyvece közigazgatási területére esik a területrendezési tervekkel összhangba hozhatók, de jogszabályokban tételesen nevesített Hont (-Parassapuszta) közigazgatási területének nyomvonalai érintettsége nem hagyható el.

Fentiek alapján felhívom a figyelmet arra, hogy

- *külön területrendezési hatósági eljárást kell kezdeményezni, ha a tervezett nyomvonalváltozás mértéke az egyes érintett települések közigazgatási területére vetített hosszában több mint +/- 5%-kal tér el a megyei területrendezési terv szerkezeti tervében ábrázolt nyomvonal változatától, melyet külön jogszabályban meghatározott területi (környezeti, társadalmi és gazdasági) hatásvizsgálattal kell indokolni,*
- *továbbá a célzott terület-felhasználási besorolások változása tekintetében az érintett települések közigazgatási területére vonatkozóan a **hatályos településrendezési eszközökkel való összhangot ki kell alakítani.***

*Csak ezen eljárások lefolytatása **eredményeként** határozható le ugyanis az építési engedélyezés alapvető területi keretét behatároló, a megvalósítandó útnak helyt adó területsáv, mint közlekedési terület.”*

A Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Közép-magyarországi Iroda és a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Észak-magyarországi Iroda 460/6645/1/2010. számú közös észrevétele:

„A Kulturális Örökségvédelmi Szakszolgálat által az UNITEF’83 Műszaki Fejlesztő és Tervező Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) megrendelésére 2010. évben elkészített Kockázatelemző örökségvédelmi hatástanulmány (a továbbiakban: hatástanulmány) részletesen elemzi a tárgyit területre vonatkozó nyomvonalterveket.

A hatástanulmányban felsorolt régészeti lelőhelyekről a korábbi kutatásoknak köszönhetően Pest megye területén rendelkezünk pontosabb adatokkal. A nyomvonalnak minden esetben csak rövidebb szakasza esik Pest megye területére, azonban a teljes nyomvonalon minden nyomvonaltervet figyelembe véve 35 régészeti kockázati területet sorol fel a hatástanulmány, melynek 17–42. oldalán táblázatosan összefoglalták a vizsgált terület közelében azonosított régészeti lelőhelyeket. Ezek mindegyike szerepel Hivatalunk nyilvántartásában. (A Kulturális Örökségvédelmi Hivatal létrehozásáról szóló többször módosított 308/2006. (XII. 23.) Kormányrendelet értelmében Hivatalunk e területeken a szakági engedélyezési eljárások során szakhatóságként jár el.)

Maga a hatástanulmány is említi azonban (43. o.), hogy a kockázati területek kijelölésével felhívják a figyelmet azokra a területekre, melyeken jelenlegi ismereteink alapján nincsenek régészeti lelőhelyek, viszont e területeken kell számítani elsősorban arra, hogy „a beruházást megelőző régészeti terepbejárás során lelőhelyek fognak előkerülni.” **A végleges nyomvonalváltozat vonatkozásában Hivatalunk elő fogja írni az 5/22010. (VIII. 18.) NEFMI rendelet (a továbbiakban: rendelet) 1. § d) pontja szerinti nagyberuházásra vonatkozóan a rendelet 21. § (1) bekezdésének megfelelően előzetes dokumentáció készítését, amelynek a 21. § (2) bekezdés szerint a régészeti örökségi elemek mellett a felsorolt többi örökségi adat feldolgozását is tartalmaznia kell.**

A hatástanulmányból kitűnik, hogy a „B” **nyomvonalterv** esetében meghatározható egy olyan lelőhely, mely esetében kiemelt kockázatként jelentkezik, ha azt a nyomvonal keresztezné (**19. régészeti kockázati terület**). Itt akár a nyomvonal kivitelezése is

meghiúsulhat. Tehát **az útépítési szakhatósági eljárás során itt a lelőhely elkerülését fogjuk javasolni.**

A hatástanulmány alapján az eddigi adatokból megállapíthatóan **az A nyomvonaltervet kell örökségvédelmi szempontból előnyben részesíteni**, tekintve, hogy ez érinti a legkevesebb régészeti lelőhelyet és itt áll fenn a legkisebb esélye annak, hogy érintsen. **A fentiek alapján felállítható javasolható sorrendje: az A-E-C, majd az A-E-B, ill. az A-E-D nyomvonalterv.** Azon nyomvonal-tervek, amelyek déli szakaszukon a B nyomvonal mentén haladnak, az említettek alapján jelentős örökségvédelmi kockázattal járnak.”

A Nógrád Megyei Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal Növény- és Talajvédelmi Igazgatóság 21.2/11799-2/2010. számú észrevétele:

„A benyújtandó környezeti hatástanulmányhoz a szakterületünkre vonatkozóan a következő követelményeket adjuk meg:

Az előzetes vizsgálati szakaszban a talajvédelmi hatóságához benyújtandó dokumentációnak tartalmaznia kell a:

- a tervezett tevékenység célját;
- a tervezett tevékenység mezőgazdasági művelési ágú területekre vonatkozó alapadatait;
- termőföldet érintően a kapcsolódó műveleteket;
- a tervezett technológia, illetve a tevékenység megvalósításának leírását a talajvédelemre vonatkozóan (ideértve az anyagfelhasználás főbb mutatóinak megadását);
- *nyomvonalas létesítménynél a tervezett nyomvonal termőföldet érintő továbbvezetésének és kiépítésének ismertetését, és ennek során figyelembe vett környezeti szempontokat. A termőföldet érintő hatások összességét;*
- a tevékenység változatainak hatótényezői várható mértékének előzetes becslését a tevékenység szakaszaiként elkülönítve;
- a környezetre – termőföldre – várhatóan gyakorolt hatások előzetes becslését.”

A Nógrád Megyei Földhivatal 10.075-2/2010. számú észrevétele:

„A termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény (A továbbiakban: Tfv.) 11. § (1) bekezdése értelmében termőföldet más célra csak kivételesen – elsősorban a gyengébb minőségű termőföld igénybevételeivel – lehet felhasználni. A Tfv. 11. § (2) bekezdése alapján az átlagosnál jobb minőségű termőföldet más célra hasznosítani csak időlegesen, illetőleg helyhez kötött igénybevétel céljából lehet. A Tfv. 11. § (4) bekezdésében foglaltak szerint az igénybevétel az indokolt szükségletnek megfelelő lehető legkisebb területre kell korlátozni.

A fenti jogszabályi előírások figyelembe véve, és a benyújtott dokumentációt áttanulmányozva megállapítottam, hogy a termőföld mennyiségi védelmi szempontoknak a tervezett nyomvonalak közül az „A” és „E” változat felel meg leginkább, így ezek megvalósítását támogatom.”

A Miskolci Bányakapitányság 4588-2/2010. számú és azt módosító 4588-3/2010. számú észrevétele:

1. „A tervezett nyomvonalváltozatok térségében korábban észlelt és nyilvántartott felszínmozgásos jelenségek, valamint a tágabb terület földtani felépítésének ismeretében a lejtős térszínen történő beavatkozások felszínmozgás kialakulásával járhatnak. Ezért a 4. 1. 4. pontban jelzett részletes talajmechanikai kutatások kivitelezésénél, illetve azok értékelésénél erre fokozott figyelmet célszerű fordítani.
2. A tervezett nyomvonal változatok Nógrád megyét érintő szakaszai közelében található az Érsekivadkert I. - homok, agyag (ROBRÁM Építőipari, Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. - 1067 Budapest, Teréz krt. 25 I/11.), a Romhány - tűzálló agyag [**homokkő is**] (Agyag-Ásvány Kft. - 2611. Felsőpetény, Bányatelep 1.), **Romhány II. – homokkő (Concord**

Invest Ingatlanhasznosító és Szolgáltató Kft. - 1094 Budapest, Ferenc tér 6-7/A.), és a Keszeg I.-mészkő (Duna-Dráva Cement Kft. - 2600 Vác, Kőhídpart dűlő 2. Levélcím: 2601. Vác, Pf. 198.) védnevű bányatelek. Ezeket, mint potenciális nyersanyag beszállító bányaterületeket a részletes tervek készítésénél javasoljuk figyelembe venni.

3. A kivitelezéshez készülő talajmechanikai szakvélemény(eke)t a bányafelügyelet részére a 203/1998. (XII. 19.) Korm. rendelet 10/B. § alapján meg kell küldeni.”

A Budapesti Bányakapitányság BBK/4013/2/2010. számú észrevétele:

„A tervezett nyomvonal változatok térségében észlelt felszínmozgásos jelenségek, valamint a tágabb a tágabb terület földtani viszonyainak ismeretében, a lejtős térszínen történő beavatkozások, és az útbevágások építése felszínmozgás kialakulásával járhat. Ezért a 4.1.4. pontban jelzett talajmechanikai vizsgálatok tervezésénél és értékelésénél erre fokozott figyelmet kell fordítani.

A Pest megye területére eső, potenciális nyersanyag beszállító helyként szóba jöhető bányákat és kutatási területeket a tanulmány felsorolta, és a 4.1.3. sz. mellékleten ábrázolta. A felsorolásból a Vác IV.-homok, kavics bányatelek (Dunai Kavicsüzemek Kft.) maradt ki. Ez a terület a Vác-Csörög-Sződliget kutatási terület (a térképen 4. jelű) közvetlen szomszédságában található, attól nyugatra, a vasút túloldalán.

A tervezett nyomvonalak Pest megyében környezetföldtani szempontból fokozottan érzékeny területet nem érintenek, a nyílt karsztot jelentő mészkörögeket megkerülik.”

Szendehely Község Polgármesteri Hivatal 1396-3/2010. számú észrevétele:

„A jelenlegi „A” nyomvonal megvalósításával kapcsolatos észrevételek:

- Szendehely, illetve Szendehely-Katalinpuszta települést a „Előzetes vizsgálati dokumentációban” leírt változatok közül jelenleg az „A” nyomvonal érinti, amely a korábbi, 2008. évben kelt tervek szerinti A1 és A2 nyomvonal tervek összevonásával, átszerkesztésével került kijelölésre.
- Alapvető probléma, hogy a nyomvonal tervezésénél **egy régi, elavult térkép került felhasználásra**, amelyen sem **az utóbbi 10-15 év beépítései** sem pedig **a felparcellázott, belterületté nyilvánított, érvényes építési engedéllyel rendelkező területek nincsenek feltüntetve.** (Lásd 1. sz. melléklet, amin megjelöltük a tanulmányban szereplő utolsó utcákat.)
- Szendehely, illetve Szendehely-Katalinpuszta esetében **komoly gondot** jelent, mert a falu Nógrád megye **egyik legdinamikusabban fejlődő települése, a tervezett „A” nyomvonal ennek gátat szab.**
- Az „A” nyomvonal 51. km szelvényében feltüntetett völgyhíd és alagút jelenlegi helyén több lakóház, utca, illetve parcellázott építési telek van; érvényes építési engedélyek kerültek kiadásra, valamint jelenleg is építkezések vannak folyamatban, amelyek lehetetlenné teszik a híd és az alagút megépítését; (lásd: 2-3-4 melléklet, mely Katalinpuszta és Szarvasrét területen történt telekalakításokat tartalmazza.)
- Az „A” nyomvonal 52. km és 53. km szelvénye közötti szakaszon, a völgyhíd és az alagút közelében a tervezett pálya nyomvonala a térképi pontatlanságok miatt lényegesen kisebb távolságban van Szendehely nyugati határától, illetve az ott felépített 30-40 háztól. (Lásd 1. sz. melléklet.)

Észrevételeimet az M2 gyorsforgalmi út Vác-országhatár közötti szakasz Előzetes vizsgálati dokumentáció, Környezetvédelmi szakterv, Műszaki leírás I.-II.-III. kötetekben (rajzszám E.01.01., E.01.02., E.01.03.) leírtakra való hivatkozással teszem meg:

- A II. kötet „4.5.2. **Állapotváltozások** a gyorsforgalmi út megépülése esetén” fejezetének **48.** oldalán szerepel a következő idézet: „Szendehely község Településrendezési Tervét 2005. júliusában készítette a Regionál Tervező és Szolgáltató Kft. (3100 Salgótarján, Mártírok útja 1.). **A szerkezeti terv és a külterületi szabályozási terv tartalmazza az „M2 elkerülő út nyomvonalát” a**

település belterületétől keletre.” A településrendezési terveknek megfelelően Szendehely, illetve Szendehely-Katalinpuszta a település **fejlesztését a belterületől nyugatra hajtotta és hajtja végre** jelenleg is, ezzel pedig a jelenlegi „A” nyomvonal gyökeresen ellentétes. Ez a tény gyakorlatilag az elmúlt évek településfejlesztését teszi **semmissé**, illetve lehetetlenné tenné a település további fejlesztését is, akár Szendehely-Katalinpusztát, akár Szendehely települést nézzük.

A terveken szereplő „A” nyomvonal megvalósítása esetén Szendehely, illetve Szendehely-Katalinpuszta **gyakorlatilag a régi 2-es út és a tervezett autót közé szorulna**, amely a **település további fejlődési lehetőségét, az itt élők sorsát is meghatározná**, tekintettel arra, hogy a domborzati viszonyok miatt **más irányú településfejlesztés nem lehetséges**.

A települések „körbezárása” nem csak az itt élők nyugalmát érinti hátrányosan, hanem a falusi turizmusra is negatívan hat, mivel részben elzár a Börzsöny felé vezető túrázási lehetőségtől.

- A tervek alapján – a térképeken jelölt nyomvonalakkal ellentétesen – **az elkerülő nyomvonal nem csökkentené, vagy szüntetné meg a településünket érintő zajszennyezést.**

III. kötet (E.01.03) 4.7-07 számú mellékletén látható zajvizsgálati térkép, amelyen, ha figyelembe vesszük a valódi beépítettséget, akkor látható, hogy a jelenlegi 2-es főút belterületi szakaszáról Szendehely, illetve Szendehely-Katalinpuszta **új építésű területeire tolódna át** jelentős zajszennyezés, lásd 5. sz. melléklet.

Ennek megfelelően a II. kötet (E.01.02) 85. utolsó alcímnél a zajról tett megállapítás miszerint *„A tervezett nyomvonalváltozatok által okozott zaj tehát a települések lakóterületeit (távlati fejlesztési területeit) – Vác keleti fejlesztési területét kivéve – határérték alatt terheli. Zajcsökkentési beavatkozásokra az „A” és „E” változatok megépítésekor kell számítani. A többi változat és az előbb említett nyomvonalak egyéb részein zajvédelmi beavatkozásra várhatóan nincs szükség.”* esetén zajcsökkentési javaslatokat kell tenni.

A valóságban **Szendehelyet, illetve Szendehely-Katalinpusztát nagy mértékben érinti a zajszint növekedés**. A zajterhelés növekedését a területen **uralkodó szélirány tovább erősíti**.

- Az előző pontban leírtakhoz hasonlóan zajszennyezés mellett **a légszennyezés hosszabb távon nőne** az „A” nyomvonal megvalósítása esetén.

A III. kötet (E.01.03) 4.3-07 sz. mellékletén látható NO₂ vizsgálati térkép, amelyen, ha figyelembe vesszük a valódi beépítettséget, akkor látható, hogy **a jelenlegi 2-es főút belterületi szakaszáról Szendehely, illetve Szendehely-Katalinpuszta új építésű területeire tolódna át jelentős légszennyezés**. Lásd: 6-7-es melléklet. Sem a légszennyezés, sem a zajterhelés nem veszi figyelembe a fenti mellékleten megjelölt négyszögben tervezett nyomvonal ilyen vonatkozású hatását, a zaj és levegőszennyezésnek nem szab határt egy település közigazgatási, vagy a belterület határa, erre vonatkozóan nem találtam számított adatokat a tanulmányban. A légszennyezés, zajterhelés az uralkodó nyugati széljárás miatt fokozott mértékben rontaná a település lakóinak életkörülményeit és károsan befolyásolná egészségi állapotukat is.”

„Tény, hogy településünknek igen nagy terhet jelent a 2/A főútvonal igen jelentős forgalma, fontos lenne, hogy a községet kettészelő főközlekedési út teher mentesülne, de nem olyan áron, hogy a települést körbezárna a gyorsforgalmi út, növelve településünkre gyakorolt negatív környezeti hatásokat.”

Vác Város Polgármesteri Hivatal Jegyzőjének 15/117-4/2010. számú észrevétele:

„Az M2 gyorsforgalmi út Vác-Parassapuszta (országhatár) közötti szakasz előzetes hatásbecslési dokumentáció áttanulmányozása után a Vácot részben érintő „A” és „B” változatok közül a **„B” nyomvonala** a kedvezőbb a várost a jövőben terhelő levegőszennyezés és még inkább a várható zajszennyezés tekintetében.

A működő 2/A autópályát környezeti zaja miatt a Vác, Felső-Törökhegyi lakóterületről már az elmúlt években is érkezett számos lakossági bejelentés. Panaszok miatt az Állami Autópálya Kezelő Zrt. végzett is méréseket. A feltételezhetően megnövekedő kamion, teher- és személyautó forgalom zajhatását a völgyben valószínűleg nem lehet műszaki megoldásokkal kielégítően kompenzálni, így a terület az ott élők számára „élhetetlené” válhat.

A **„B” változat** nyomvonala kevésbé érinti a környező településeket (Rád, Keszeg, Ósagárd) viszont az autópálya közelsége gazdasági fellendülést hozhat számukra.

Az **„A” változat** során az autópálya keresztül a Natura 2000 területeket, völgyhidakkal keresztezve, értékes természetvédelmi területeket érintve.

Mivel a **„B”** tervezett útvonala hosszan a Natura 2000 terület szélén halad, gondosan kell megtervezni az ökológiai és vadátjárók helyét, kialakítását, hogy minél kevesebb védett területet érintsenek a beruházás során.”

Berkenye-Nógrád Községek Körjegyzőségének 115-3/2010./U számú észrevétele:

„Az M2 gyorsforgalmi út Vác - Parassapuszta közötti szakaszának előzetes konzultációs eljárása kapcsán a hirdetmény kifüggesztésre került, amelyet a lakosság közül többen megtekintettek. Mindegyikük véleménye az volt, hogy az „A” változat és egyben az „E” változat is – hiszen a települést érintően a kettő ugyanazon a nyomvonalon halad – lakosaink számára elfogadhatatlan.

A fenti változatokban az autópálya Szendehely községet nyugatról kerüli meg, ezáltal Berkenye településhez sokkal közelebb kerül, mint eddig a 2-es számú főút. Ezen a részen a hang terjedése a domborzati viszonyok miatt olyan, hogy a zaj több kilométerre is erősen hallható, az idén nyáron a Csigahégyi horgásztónál – ami a tervezett nyomvonalnál helyezkedik el – zenés rendezvény volt, és emiatt mindkét község /Szendehely és Berkenye/ lakossága aláírással tiltakozott a zajhatás miatt.

Az önkormányzat nevében kérem, hogy a lakosság jogos érdekét vegyék figyelembe a döntéshozatalnál, és a másik változatok közül válasszanak.”

Patak-Pusztaberki-Hont Községek Körjegyzője 330-2/2010./44. és 328-2/2010./44. számú észrevételei szerint:

Patak községet az M2 gyorsforgalmi út „B” és „C” nyomvonalváltozata érinti. Tekintettel az uralkodó széljárásra, illetve a települést környező domborzati viszonyokra a „C” változat lenne kedvezőbb a település számára. A „B” változat megépítése szerint a forgalom zaja pontosan a település felé lenne a legerősebb (nyugati széljárás uralkodik), míg a „C” változat a települést körbevevő domb mögött épülne.

Pusztaberki községet szintén a „B” és „C” nyomvonalváltozat érinti, mindkét változat kb. azonos távolságra a településtől. Hont község településrendezési tervével. A tervezett nyomvonalvezetés nem ellentétes

192-2/2010./18. számú levelében tájékoztatást ad, hogy az „A” nyomvonal érinti a Duna-Ipoly Nemzeti Park területét, illetve régészeti kockázatú területeket.

Szendehely Község Önkormányzatának 2010. november 17-én érkezett észrevétele:

„A település Önkormányzatának Képviselő Testülete nevében is a leghatározottabban tiltakozunk a felvázolt „A” nyomvonal ellen.

Véleményünk szerint elfogadhatatlan, hogy egy ilyen léptékű – és egyébként mindannyiunk számára fontos – beruházás előkészítése ilyen mértékben pontatlan, a megfelelő körültekintés mellőzésével készüljön. Kérjük hívják föl a megrendelő és a tervező figyelmét arra a tényre, hogy a dokumentáció készítése során elavult térképeket használtak, amelyen sem az utóbbi

10-15 év beépítései sem pedig a felparcellázott, belterületté nyilvánított, érvényes építési engedéllyel rendelkező területek nincsenek feltüntetve.

Az elavult térképek használata miatt a dokumentáció az elmúlt húsz évben végbement településfejlődést, a megépült házakat, utcasorokat és a környezetet, végső soron az Embert nem veszi figyelembe.

Amennyiben a hivatkozott változat továbbra is a lehetséges alternatívák között szerepel, a későbbiekben minden lehetséges fórumon, minden lehetséges eszközzel tiltakozni fogunk, szükség esetén akár a széles nyilvánosság elé tárva az ügyet, fölhívva a figyelmet a döntéshozók felelősségére is. Bízunk abban, hogy ez az igen fontos beruházás nem a települések kárára, hanem azok és valamennyi közlekedő hasznára válik.

Reméljük, hogy a megépítendő gyorsforgalmi út a településeket elkerülve mielőbb megépül, tehermentesítve a lakott területeken áthaladó 2. számú főútvonalat, szem előtt tartva, hogy ne tegyük tönkre településrészek és az ott lakó családok környezetét, elüldözve ezáltal onnan azokat – az Embereket – akik számára végső soron az út készül!

Kérjük, hogy az esetleges újabb nyomvonaltervekkel kapcsolatban még a tervezési fázis során biztosítsanak számunkra konzultációs lehetőséget, ezzel elkerülendő lenne egy, a jelenlegihez hasonló állapot kialakulása. ”

Nógrád Község Önkormányzata 171-2/2010. számú észrevételében az „A” nyomvonalváltozat megépítését támogatja.

*

Egyidejűleg megállapítom, hogy jelen eljárásban az igazgatási szolgáltatási díj mértéke 250 000 Ft, amelyet a Kérelmező megfizetett.

Indokolás

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45., a továbbiakban: Kérelmező) a K-18405/2010. iktatószámú levelével előzetes konzultációs kérelmet és dokumentációt nyújtott be a Felügyelőségre, az M2 gyorsforgalmi út Vác – Parassapuszta (országhatár) közötti szakaszának létesítésére vonatkozóan. A dokumentációt az UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. készítette el, tervszáma 2371, kelte: 2010. október hó.

A Kérelmező a környezetvédelmi, természetvédelmi, valamint a vízügyi hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 33/2005. (XII. 27.) KvVM rendelet 1. melléklet I. fejezetének 50. pontja szerinti 250 000 Ft igazgatási szolgáltatási díjat leróta.

A Felügyelőség megállapította, hogy a tervezett tevékenység a Rendelet 1. számú mellékletének 37. pontjában szerepel [„Gyorsforgalmi út (autópálya, autóút)], azaz környezeti hatásvizsgálat kötelező, ezért a kérelem alapján a Rendelet szerinti előzetes konzultációs eljárást 2010. október 19. napján megindította.

A Felügyelőség a Rendelet 5/A. § (6) bekezdése értelmében, a hivatalában és a honlapján közzétette az eljárásról szóló közleményt, továbbá a vonatkozó iratokat – a közterületen és a helyben szokásos módon történő közhírré tétel céljából – megküldte a tervezett létesítmény helye szerinti, a tervezett nyomvonalváltozatok által érintett települések (Bánk, Berkenye, Borsosberény, Drégelypalánk, Érsekvadkert, Felsőpetény, Hont, Horpács, Ipolyvece, Keszeg, Kosd, Nagyoroszi, Nógrád, Nótincs, Ósagárd, Patak, Pusztaberki, Rád, Rétság, Szendehely, Tereske, Tolmács, Vác, Dejtár, Diósjenő) Önkormányzatai Jegyzőinek

Drégelypalánk Község Önkormányzat Jegyzője 7-41/2010. számon, Szendehely Község Jegyzője 1396-2/2010. számon, Bánk – Tolmács Községek Körjegyzőség 478-2/2010/B. és 435/2/2010/T. számon, Berkenye – Nógrád Községek Körjegyzője 171-2/2010./U. és 115-2/2010./U. számon, Érsekvadkert Község Önkormányzat Jegyzője 1014-2/2010. számon, Kosd Község Polgármestere 602/2010. számon, Rád Község Önkormányzat Jegyzője 493/1/2010. számon, Tereske Község Önkormányzat Jegyzője 2010. november 10-én érkezett levelében, Patak – Pusztaberki – Hont Községek Körjegyzője 192-1/2010./18., 328-1/2010./44. és 330-1/2010./44. számon küldött levelében, valamint Vác Város Önkormányzat Jegyzője 15/117-2/2010. számon tájékoztatta a Felügyelőséget a közhírré tétel időpontjáról, helyéről, valamint a vonatkozó iratokba való betekintési lehetőség módjáról:

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. kérelmében szerepel, hogy az M2 gyorsforgalmi út határmenti térségének vizsgálati eredménye alapján feltételezhető NATURA 2000 területek érintettsége, valamint az Ipoly folyón történő átvezetés miatt országhatáron átterjedő jelentős hatásokkal kell számolni, ezért kérte a Rendelet 13. §-ának alkalmazását. Ennek érdekében a kérelméhez csatolta a 2371 tervszámú, az „M2 gyorsforgalmi út Vác – Parassapuszta (országhatár) közötti szakasz országhatáron átterjedő környezeti hatások vizsgálata” című dokumentációt magyar és szlovák nyelven (papíralapon és elektronikus adathordozón egyaránt).

A Felügyelőség a Rendelet 13. §-a alapján, KTVF: 51604-15/2010. számú levelével megküldte a Vidékfejlesztési Minisztérium (1011 Budapest, I. Fő. u. 44-50.) részére az intézkedése megtételéhez szükséges dokumentációkat.

A Felügyelőség a konzultációs kérelmet a Rendelet 5/A. § (4) és (2) bekezdésének és a Rendelet 12. számú mellékletének megfelelően megküldte az eljárásban érintett alábbi szakhatóságoknak és önkormányzatok jegyzőinek:

- ÁNTSZ Észak-magyarországi Regionális Intézete
- ÁNTSZ Közép-magyarországi Regionális Intézete
- Kulturális Örökségvédelmi Hivatal
- Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Észak-magyarországi Iroda
- Fővárosi és Pest Megyei Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal
- Növény- és Talajvédelmi Igazgatóság
- Fővárosi és Pest Megyei Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal
- Növény- és Talajvédelmi Igazgatóság
- Fővárosi és Pest Megyei Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal
- Erdészeti Igazgatóság
- Heves megyei Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal Erdészeti Igazgatóság
- Észak-magyarországi Regionális Államigazgatási Hivatal Állami Főépítész
- Közép-magyarországi Regionális Államigazgatási Hivatal Állami Főépítész
- Nógrád Megyei Földhivatal
- Vác Közzeti Földhivatal
- Miskolci Bányakapitányság
- Budapesti Bányakapitányság,
- Vác Város Önkormányzat Jegyzője,
- Hont Község Jegyzője,
- Rétság Város Önkormányzat Jegyzője,
- Nagyoroszi-Horpács Községek Körjegyzője,
- Drégelypalánk Község Önkormányzat Jegyzője
- Szendehely Község Jegyzője
- Bánk Község Önkormányzat Jegyzője
- Berkenye Község Önkormányzat Jegyzője
- Borsosberény Község Önkormányzat Jegyzője
- Érsekvadkert Község Önkormányzat Jegyzője
- Felsőpetény-Nőtincs-Ősagárd Községek Körjegyzője

- Dejtár-Ipolyvece Községek Körjegyzője
- Keszeg Község Önkormányzat Jegyzője
- Kosd Község Önkormányzat Jegyzője
- Nógrád Község Önkormányzat Jegyzője
- Rád Község Önkormányzat Jegyzője
- Tereske Község Önkormányzat Jegyzője
- Tolmács Község Önkormányzat Jegyzője
- Diósjenő Község Önkormányzat Jegyzője
- Pusztaberki Község Önkormányzat Jegyzője
- Patak Község Önkormányzat Jegyzője.

Az eljárásban megkeresett szakhatóságoktól és önkormányzatoktól az alábbi észrevételek érkeztek, melyeket a Felügyelőség jelen véleményébe foglalt:

- ÁNTSZ Észak-magyarországi Regionális Intézet 3890-2/2010. sz.
- ÁNTSZ Közép-magyarországi Regionális Intézet 14336-3/2010. sz.
- Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Közigazgatási Hivatal Észak-magyarországi Állami Főépítész H-FOE/267-2/2010. sz.
- Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Közép-magyarországi Iroda és a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Észak-magyarországi Iroda 460/6645/1/2010. sz.
- Nógrád Megyei Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal Növény- és Talajvédelmi Igazgatóság 21.2/11799-2/2010. sz.
- A Nógrád Megyei Földhivatal 10.075-2/2010. sz.
- A Miskolci Bányakapitányság 4588-2/2010. számú és azt módosító 4588-3/2010. sz.
- A Budapesti Bányakapitányság BBK/4013/2/2010. sz.
- Szendehely Polgármesteri Hivatal 1396-3/2010. sz.
- Vác Város Polgármesteri Hivatal Jegyzőjének 15/117-4/2010. sz.
- Berkenye-Nógrád Községek Körjegyzőségének 115-3/2010./U sz.
- Nógrád Község Önkormányzata 171-2/2010. sz.
- Szendehely Község Önkormányzatának 2010. november 1.
- Patak-Pusztaberki-Hont Községek Körjegyzőjének 192-2/2010./18. 330-2/2010./44. és 328-2/2010./44. sz.

További észrevételek a közigazgatási szervektől

A Váci Körzeti Földhivatal 10358/2010. számú levelében általános tájékoztatást adott arról, hogy amennyiben a tárgyi infrastruktúra-fejlesztés termőföldet érint, a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény (Tfvt.) 9. § (1) bekezdése alapján ingatlanügyi hatósági engedéllyel lehet termőföldet más célra hasznosítani. Az útvonaltervezésnél kéri figyelembe venni a Tfvt. 11. § (1) bekezdésben foglaltakat, mely szerint a termőföldet más célra csak kivételesen – elsősorban a gyengébb minőségű termőföld igénybevételével – lehet felhasználni.

A Budapesti Bányakapitányság BBK/4013/2/2010. számon tett, valamint a Miskolci Bányakapitányság 4588-2/2010. számon tett és azt 4588-3/2010. számon módosított észrevételében foglaltak szerint az „A” és „B” jelű nyomvonalváltozatok nyilvántartott ásványvagyon, bányatelekkel lefedett előfordulást nem érintenek, az engedélyezési eljárásnak nincs ásványvagyonnal összefüggő kérdése. Érdemi észrevételeiket a véleményembe belefoglaltam.

A Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesület (1121 Budapest, Költő u. 21.) ügyfélként be kívánt jelentkezni az előzetes konzultációba. Az előzetes konzultáció *a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól* szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) alapján nem tekintendő közigazgatási eljárásnak, a konzultáció jogintézményét a Rendelet 5/A. § és 5/B. § szabályozza. Ezért az ügyféli jogállás

megállapítására irányuló kérelmeket a Felügyelőség a KTVF: 54417-1/2010. számú végzésében elutasította, egyben tájékoztatta az egyesületet, hogy a Rendelet 5/A. § (2) bekezdése alapján az előzetes konzultáció során észrevétel tehető.

Az eljárás során érkezett lakossági észrevételek:

A Felügyelőség az eljárás során érkezett lakossági észrevételeket jelen vélemény 1. számú melléklete tartalmazza. A Rendelet 5/B. § (6) bekezdés alapján a Felügyelőség tájékoztatja a kérelmezőt a nyilvánosság észrevételeiről.

A Bükk Nemzeti Park Igazgatóság I-822/2/2010. számon az alábbi észrevételt tette:

„A nyomvonalváltozatok Igazgatóságunk működési területén lévő védett, védelemre tervezett természeti területet nem érintenek, de a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság működési területéhez tartozó Duna-Ipoly Nemzeti Park területét, a HUDI20026 azonosítószámú *Alsó-Ipoly-völgy* elnevezésű Natura 2000 kiemelt jelentőségű természet-megőrzési területet és a HUDI10008 azonosítószámú *Ipoly-völgye* elnevezésű Natura 2000 különleges madárvédelmi területet érintenek. A nyomvonalváltozatok több helyen metszik az országos ökológiai hálózat puffer és ökológiai folyosó (megszakított és folytonos folyosó) elemeit.

Az M2 Vác-Parassapuszta (országhatár) közötti szakasz mellékelt tervdokumentáció részét képező előzetes vizsgálati dokumentációjával és előzetes Natura 2000 hatásbecslési dokumentációjával kapcsolatban az alábbi észrevételeket tesszük:

- A Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció, mind formai, mind pedig tartalmi szempontból *nem felel meg* a 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 14. sz. mellékletében foglaltaknak (kiemelten az alábbi pontokra: tervkészítő referenciái, alternatív megoldások, kiegyenlítő intézkedések, Natura 2000 területek koherenciája).
- A tervdokumentációban szereplő 5 nyomvonal vizsgálata nem meríti ki az alternatívák vizsgálatának lehetőségét. A Natura 2000 területek esetén (különös tekintettel a leginkább érintett Nyugati-Cserhát és Naszály ill. Ipoly-völgye site-ok esetén) az igazi alternatívaként a tervezett nyomvonalaktól keletre (már nem Natura 2000 érintettségű) fekvő területen futó nyomvonalak nem lettek vizsgálva / értékelve.
- Az előzetes vizsgálati dokumentáció és Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció az egyes nyomvonalakon található természeti és táji értékek igen elnagyolt értékelését adja. Elsősorban élőhely tipizálást végeztek a felmérés során, holott a terv alapján a 2007-ben, 2009-ben és 2010-ben is történetek terepi felmérések a nyomvonalak érintett szakaszain, egyes élőhelyfoltok lehatárolásával (a dokumentációban 152 élőhelyfolt rövid leírása és fotódokumentációja található mindösszesen). A felmérési területek „fehér foltként” való előzetes értékelésén nem lép túl a felmérési dokumentáció. A tervdokumentációban védett növény- és állatfaj említése csak kivételesen, igen ritkán szerepel (madárfészek-kosbor /*Neottia nidus-avis*/ észlelése egy ponton).
- A három év felmérései alapján egy sokkal megalapozottabb, terepi felmérési eredményeken nyugvó értékelés nagyban megkönnyítette volna az alternatívák előzetes értékelését, mert ennek hiányában csak a terület statisztikai jellegű értékeléséből (azaz mekkora terület igényű a nyomvonal a Natura 2000 területeken) indulhat ki a tervváltozatok elbírálása értékelése.
- A jelölő fajok és élőhelyek listák elsődleges értékelése történt meg, kiegészítve a számított területfoglalási érintettségéről (azaz mekkora területet érint a Natura 2000 területből (hektár ill. %)), azonban a jelölés alapjául szolgáló *fajokra és élőhelyekre vonatkozó hatásokat* egyáltalán nem érinti a dokumentáció. Ezzel kapcsolódóan nem találunk konkrét utalást a migrációval, vonulással érintett fajokra gyakorolt hatásokról (pl. kétéltűek, vidra). A nagy forgalmú autópályák (úgy mint autópályák, gyorsforgalmi utak) élőhelyválasztó, feldaraboló hatása közismert, melyek a hazai autópályák

kiépülése során már egyes területeken éreztetik kedvezőtlen hatásaikat (megszűnő migrációs utak, gyepterületek fizignómiai átrendezése, inváziós fajok előretörése, stb.). Az autópályák hatása elsősorban direkt hatásokra (pl. gázolások, fragmentáció, izoláció, szennyeződés, érintkező élőhelyek átalakulása /szegélyhatás/) és közvetett hatásokra osztható (kumulatív hatások). Ezen hatások értékelését az egyes jelölés alapjául szolgáló fajokra és élőhelyekre nem vizsgálta a tanulmány, ennek megfelelően a kárcsökkentő, kiegyenlítő intézkedési javaslatok is igen elnagyoltak, felületesek.

- A dokumentációban szereplő hatások egyes esetekben nem teljes körűen lettek megállapítva; pl.:
 - az üzemeltetés során a fényhatás negatív szerepét alulbecslik (2.1.5. „Fényhatás is csak az alagút ki- és bejáratának környezetében jelentkezik”);
 - az élőhely-feldarabolódás szerepét alulbecsülik (2.2.3 pont), lévén ezt csak az Ipoly-völgnél említik, mint érintett terület. A három jellegében is eltérő érintett Natura 2000 területet (Börzsöny, Naszály-Nyugati-Cserhát és Ipoly-völgy) között található dombvidéki terület természetes kapocsként szolgál a fajok tekintetében, melyet az ökológiai hálózati övezeti besorolás is mutat. A tervezett gyorsforgalmi út környezetre gyakorolt hatásaival érintett sáv a tájegységek (Ipoly-völgy, illetve Börzsöny és Cserhát) közötti flóra- és fauna kicserélődés, illetve génáramlás szempontjából feltételezhetően jelentős terület.
- A 2007-2010. közötti időszakban, a BNPI működési területéhez tartozó, a Középső-Ipoly-völgyet érintő és azzal szomszédos területeken közúti gázolások felmérését végezték igazgatóságunk munkatársai. Ennek során ismertté vált, hogy a Középső-Ipoly-völgy teljes hossza mentén (így a Hont és Ipolyvece által határolt szakaszon is) jelentős kétéltű- és hulló mozgalmak zajlanak.
- A tervezett M2 gyorsforgalmi út mind az öt nyomvonal-változata jelentős mértékben érinti ezt a sávot, ahol bizonyítottan számos faj nagy egyedszámú állományának migrációs, illetve diszperziós mozgásai zajlanak.

Az érintett kétéltű- és hullófajok (valamennyi változat esetén):

Natura 2000 jelölőfajok

Dunai tarajosgöte (*Triturus dobrogicus*)

Vöröshasú unka (*Bombina bombina*)

További védett fajok

Kétéltűek

Pettyes göte (*Triturus vulgaris*)

Barna ásóbéka (*Pelobates fuscus*)

Barna varangy (*Bufo bufo*)

Zöld varangy (*Bufo viridis*)

Zöld levelibéka (*Hyla arborea*)

Erdei béka (*Rana dalmatina*)

Kecskebéka (*Rana esculenta*)

Hüllők

Fürge gyík (*Lacerta agilis*)

Rézsikló (*Coronella austriaca*)

Vízisikló (*Natrix natrix*)

- A tervezett nyomvonal-változatok, megítélésünk szerint jelentős mértékben rontanak a fenti fajok természetvédelmi helyzetét, az alábbi okok miatt:

- Több faj a szaporodási időszakban keresi fel az Ipoly árterét, szárazföldi élőhelyeik több kilométeres körzetben a Cserhát és Börzsöny szomszédos részein találhatóak.
- Több, az aktív időszakában vízhez kötődő faj több kilométeres körzetben a Cserhát és Börzsöny szomszédos részein keresi fel telelőhelyeit.
- Több faj időszakos lakóterület váltást végez az Ipoly ártere és a környező, magasabb térszínű élőhelyei között.
- A fajok egy része metapopulációs dinamikát mutat, részpopulációi a folyó árterén és a környező hegy- és dombvidéki területeken található élőhely-foltokat egyaránt benépesítik. Ezen populációk hosszú távú fennmaradásához a kolonizáció/rekolonizáció lehetősége létfontosságú.
- A tervezett nyomvonal-változatok a fenti biológiai folyamatok működését negatívan érintenék – ezek a hatások megfelelő intézkedésekkel mérsékelhetőek, de nem küszöbölhetőek ki. A fenti, herpetofaunát érintő problémákhoz hasonló természetvédelmi problémák nyilvánvalóan más élőlénycsoportok esetén is fennállnak, ezekre vonatkozó ismereteink azonban szűkösek (denevérfajok, vidra, vadmacska, illetve több futóbogár- és lepkefaj gázolásai ismertek a területen).

Összegzésül megállapítjuk, hogy:

- A tervezett nyomvonalváltózatok a Középső-Ipoly-völgy és azzal szomszédos magasabb térszínű dombvidéki területek BNPI működési területére eső részét természetvédelmi szempontból érzékenyen érintik, jelentős kockázatot jelentenek több védett és nemzetközi jelentőségű faj kedvező természetvédelmi helyzetének fennmaradására.
- Javasoljuk egy további, a fentiekől keletre futó nyomvonal lehetőségének vizsgálatát. Az Ipolyszög belterület és Dejtár belterület keleti része közötti szakaszon felméréseink szerint kisebb volumenű kételtű- és hulló átmozgás történik, mint a jelenlegi nyomvonalakkal érintett szakaszon. Ezen a területen megfelelő megelőző, kárenyhítő és kompenzációs intézkedésekkel várhatóan kisebb károsodás érne a herpetofaunát és az élővilág többi részét. Ismereteink szerint az Ipoly árterének csatlakozó részén kevésbé jó természetességi állapotú élőhelyek találhatóak, mint a jelenlegi nyomvonalakkal érintett szakaszon. Ezen nyomvonal értékelése során is nagy figyelmet kell fordítani az előbbieken említett természetvédelmi intézkedésekre, az Ipoly-völgy regionális ökológiai folyosó szerepének fenntartása céljából.
- Szükségesnek ítéljük az alternatívák vizsgálata során kitérni a nyomvonalváltózatok tájra, a tájkép változására gyakorolt hatásaira, a tájba illesztés lehetőségeinek vizsgálatára.
- Jelen eljárási fázis során egyetlen nyomvonal kiválasztását nem támogatjuk, lévén ebben az esetben csak erre a nyomvonalra készülne el a részletes felmérési dokumentáció. Ha a többi, tervben szereplő illetve további alternatívát biztosító nyomvonalváltózatra nem készül el a részletes vizsgálat, abban az esetben nem lehet megállapítani, viszonyítási alap hiányában, hogy melyik nyomvonal fogadható el leginkább természetvédelmi szempontból.”

A Felügyelőség a környezeti hatásvizsgálati dokumentáció tartalmi követelményeit az alábbiakra tekintettel: adta meg:

Természetvédelem

A tervezett gyorsforgalmi út nyomvonala érinti a 34/1997. (XI. 20.) KTM rendelettel létesített Duna-Ipoly Nemzeti Park egyes részét, valamint az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm.

rendelet) által kihirdetett **Natura 2000** hálózathoz tartozó HUDI10008 kódszámú Ipoly-völgye elnevezésű különleges madárvédelmi területet, a HUDI20008 kódszámú Börzsöny elnevezésű, a HUDI20026 kódszámú Ipoly-völgy elnevezésű és a HUDI20038 kódszámú Nyugat-Cserhát és Naszály elnevezésű különleges természet-megőrzési területet, valamint több szakaszon az országos ökológiai hálózat ökológiai folyosó (folytonos folyosó) és magterület elemeit keresztezi, illetve érinti. Az *Országos Területrendezési Tervről* szóló 2003. évi XXVI. törvényben szerepel az országos ökológiai hálózat övezete, mely a természetvédelmi szempontból jelentős területeket köti össze annak biztosítása végett, hogy a természetközeli állapotokat tükröző területek között a fennmaradásukhoz szükséges ökológiai kapcsolatokat biztosítsa.

A nyomvonal több ponton jó ökológiai állapotú, védett fajokat is tartalmazó élőhely foltokon vezet keresztül melyek kíméletét meg kell oldani.

Az út építése miatt nehezebbé, veszélyesebbé, esetleg lehetetlenné válik a keresztülhaladás a különböző állatok számára. Ezért fontos annak vizsgálata.

A Korm. rendelet 4. § (1) bekezdés szerint: A Natura 2000 területek lehatárolásának és fenntartásának célja az azokon található, az 1-3. számú mellékletben meghatározott fajok és a 4. számú mellékletben meghatározott élőhelytípusok kedvező természetvédelmi helyzetének megőrzése, fenntartása, helyreállítása, valamint a Natura 2000 területek lehatárolásának alapjául szolgáló természeti állapot, illetve a fenntartó gazdálkodás feltételeinek biztosítása.

A Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése alapján: *„Olyan terv vagy beruházás elfogadása, illetőleg engedélyezése előtt, amely nem szolgálja közvetlenül valamely Natura 2000 terület természetvédelmi kezelését vagy ahhoz nem feltétlenül szükséges, azonban valamely Natura 2000 területre akár önmagában, akár más tervvel vagy beruházással együtt hatással lehet, a terv kidolgozójának, illetőleg a beruházást engedélyező hatóságnak - a tervvel, illetve beruházással érintett terület kiterjedésére, az érintett területnek a Natura 2000 területhez viszonyított elhelyezkedésére, valamint a Natura 2000 területen előforduló élővilágra vonatkozó adatokra figyelemmel - vizsgálnia kell a terv, illetve beruházás által várhatóan a Natura 2000 terület jelölésének alapjául szolgáló, az 1-4. számú mellékletben meghatározott fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére gyakorolt hatásokat.”*

A Korm. rendelet 10. § (2) bekezdés szerint, amennyiben az (1) bekezdés szerinti vizsgálat alapján a tervnek, illetve beruházásnak jelentős hatása lehet, hatásbecslést kell végezni. A (3) bekezdés értelmében a terv kidolgozója, illetve a beruházó a 14. számú mellékletnek megfelelően hatásbecslési dokumentációt készít, amely alapján a hatásbecslést a felügyelőség végzi. A hatásbecslési dokumentációt a környezetvédelmi, természetvédelmi és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló jogszabály alapján a természetvédelem szakterület megfelelő részterületén szakértői jogosultsággal rendelkező szakértő is elkészítheti.

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (a továbbiakban Tvt.) 5. § (2) bekezdés kimondja: *„a természeti értékek és területek csak olyan mértékben igénybe vehetők, hasznosíthatók, hogy a működésük szempontjából alapvető természeti rendszerek és azok folyamatainak működőképessége fennmaradjon, továbbá a biológiai sokféleség fenntartható legyen”*, a Tvt. 6. § (2) bekezdése kimondja, hogy: *„a tájhasznosítás és a természeti értékek felhasználása során meg kell őrizni a tájak természetes és természetközeli állapotát, továbbá gondoskodni kell a tájak esztétikai adottságait és jellegét meghatározó természeti értékek, természeti rendszerek és az egyedi tájértékek fennmaradásáról.”*

A Tvt. 7. § (1) bekezdése szerint: *„a történelmileg kialakult természetkímélő hasznosítási módok figyelembevételével biztosítani kell a természeti terület használata és fejlesztése során a táj jellegének, esztétikai, természeti értékeinek, a tájakra jellemző természeti rendszereknek a megóvását, c) pontja szerint a táj jellege, a természeti értékek, az egyedi tájértékek és esztétikai adottságok megóvása érdekében a településrendezés és fejlesztés, különösen a*

területfelhasználás, a telekalakítás, az építés, a használat során kiemelt figyelmet kell fordítani a természeti értékek és rendszerek, a tájképi adottságok és az egyedi tájértékek megőrzésére; h) pontja alapján biztosítani kell a jellegzetes tájképi elemek fennmaradását.”

A Tvt. 8. § (1) bekezdés alapján: *„a vadon élő szervezetek, továbbá ezek állományai, életközösségei megőrzését élőhelyük védelmével együtt kell biztosítani”,* valamint a Tvt. 17. § (1) bekezdés értelmében: *„a vadon élő szervezetek élőhelyeinek, azok biológiai sokféleségének megóvása érdekében minden tevékenységet a természeti értékek és területek kíméletével kell végezni”,* és a Tvt. 17. § (2) bekezdés alapján: *„a természeti területek hasznosítása során figyelemmel kell lenni az élőhely típusára, jellemző vadon élő szervezetek fajgazdagságára, a biológiai sokféleség fenntartására.”*

A Tvt. 43. § (1) bekezdése szerint: *„tilos a védett állatfajok egyedének zavarása, károsítása, kínzása, elpusztítása, szaporodásának és más élettevékenységének veszélyeztetése, lakó-, élő-, táplálkozó-, költő-, pihenő- vagy búvóhelyeinek lerombolása, károsítása”,* és a Tvt. 42. § (1) bekezdés szerint: *„Tilos a védett növényfajok egyedeinek veszélyeztetése, engedély nélküli elpusztítása, károsítása, élőhelyeinek veszélyeztetése, károsítása.”*

Levegővédelem

A kijelölendő védelmi övezetben nem lehet lakóépület, üdülőépület, oktatási, egészségügyi, szociális és igazgatási célú épület, kivéve a telepítésre kerülő, illetve a már működő légszennyező források működésével összefüggő építményt. Ennek a bizonyítása csak részletes térképi ábrázolással lehetséges.

Zajvédelem

Felhívom a figyelmet, hogy fokozott figyelmet kell fordítani a dokumentáció különböző fejezetei közötti utalásokra, a várható zajterhelést bemutató ábránál a védendő területek térképi lefedettségére (a védendő területeket ne csak részben ábrázolják), a feliratozására, és a vonatkozó időtáv megjelölésére. [A 4.7-05 sz. melléklet a felírás szerint a „C” változatra vonatkozik, holott az I. kötet 1.2.1. fejezetében (6. old.) Rád község közelében csak a „B” változat található.]

A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 9. § (1) szerint: a környezetbe zajt vagy rezgést kibocsátó létesítményeket úgy kell tervezni és megvalósítani, hogy a védendő területen, épületben és helyiségben a zaj- vagy rezgésterhelés feleljen meg a zaj- és rezgésterhelési követelményeknek.

Vízvédelem

Tekintettel arra, hogy a számításba vett nyomvonal változatok egyike sem érint sem vízbázis-védelmi védőterületet sem felszíni karsztot, felszín alatti vízvédelmi szempontból – az engedélyezés során tett előírások betartásával – mindegyik változat megvalósítását lehetségesnek tartom.

A favR. 8. §-ának b) és c) pontja értelmében a felszín alatti vizek jó állapotának biztosítása érdekében tevékenység csak ellenőrzött körülmények között történhet, beleértve monitoring kialakítását, működtetését és az adatszolgáltatást, továbbá úgy végezhető, hogy hosszú távon se veszélyeztesse a felszín alatti vizek jó állapotát, a környezeti célkitűzések teljesülését.

A favR. 10. § (2) bekezdésének ad) pontja alapján tilos az 1. számú mellékletben szereplő szennyező anyagnak, illetve az ilyen anyagot tartalmazó, vagy lebomlásuk esetén ilyen anyag keletkezéséhez vezető anyagnak a felszín alatti vizek állapota szempontjából fokozottan érzékeny területen a felszín alatti vízbe történő közvetett bevezetése

A Felügyelőség véleménye kiadása céljából a Rendelet 5/B. § (1) bekezdése szerinti szóbeli konzultáció megtartását nem tartotta indokoltnak.

A dokumentációban nem került – megjelölve, elkülönítve – ismertetésre olyan adat, amely a Rendelet 4. számú melléklet 3. b) pontja szerint államtitoknak, szolgálati titoknak, üzleti titoknak minősül.

Felhívom a figyelmet, hogy a Rendelet 5/B § (8) bekezdése alapján a vélemény megadását követő két éven belül nyújthat be kérelmet a környezetvédelmi engedély iránt.

A környezeti hatásvizsgálati dokumentációt a Rendelet 6. számú melléklete által meghatározott adattartalommal, jelen véleményemben foglalt szempontok figyelembevételével kell elkészíteni.

Jelen vélemény kiadásának jogalapja a Rendelet 5/B. § (3) bekezdésének a), d) és f) pontjai, amely ellen jogorvoslatnak helye nincs.

Jelen véleményt, mint közleményt a Felügyelőség a Rendelet 5/B. § (7) bekezdése értelmében hivatalában és honlapján közzéteszi, továbbá az arról szóló közleményt megküldi az érintett települések Bánk, Berkenye, Borsosberény, Drégelypalánk, Érsekvadkert, Felsőpetény, Hont, Horpács, Ipolyvece, Keszeg, Kosd, Nagyoroszi, Nógrád, Nőtincs, Ósagárd, Patak, Pusztaberki, Rád, Rétság, Szendehely, Tereske, Tolmács, Vác, Dejtár, Diósjenő Önkormányzatok Jegyzőinek, akik haladéktalanul, de legkésőbb 5 napon belül gondoskodnak annak közterületen és a helyben szokásos módon való közzétételéről.

A Felügyelőség hatáskörét és illetékességét *a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről* szóló, módosított 347/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet állapítja meg.

Budapest, 2010. december 2.

Dolla Eszter s. k.
igazgató

Kapják: Ügyintézői utasítás szerint.

Az eljárás során érkezett lakossági észrevételek:

Pinczés Katalin (2640 Szendehely-Katalinpuszta, Ady E. u. 64.) észrevétele:

„A tervezett tevékenység a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. sz. melléklete szerinti környezeti hatásvizsgálathoz eddig elkészült, rendelkezésre és betekintésre bocsátott hatásvizsgálatok nem tartalmazzák azt a tényt, hogy az A jelű nyomvonal több, mint 30 lakott lakóházat és ingatlant érint közvetlenül. 1998-ban költöztem Szendehely-Katalinpusztára, azzal a céllal építkeztem, hogy életem végéig szeretnék ott lakni a táj és a környezet szépsége, tisztasága és csendje miatt. Most ezt egy tollvonással húznák át? Azt várnák el, hogy én költözzek el egy olyan házból amiben egész eddigi életem munkája van benne? **Egyáltalán nem értem, hogy hogyan készíthetnek nyomvonalról térképet, mielőtt meggyőződnének arról, hogy ott valójában mi is van?** A jegyző tájékoztatása szerint egy 1991-es térképből dolgoztak, ezért újabb kérdésem, hogy **azóta közel 20 év telt el, nem gondolták az illetékesek, hogy a közben eltelt időben esetleg változás is történhetett a területen?**

A bemutatott változatok közül a **B jelű variáció egyetlen települést sem érint, miért nem lehet azt megvalósítani**, miáltal mindenki élhetne háborítatlanul tovább?

A tájékoztatón elhangzott az is, hogy a megépüléssel a hanghatás nem zavarná az ott élők nyugalma. Erre csak azt tudom mondani, hogy ha jártak a helyszínen a szakemberek, akkor láthatták, hogy ezt a völgyet minden oldalról védi a Börzsöny egy-egy vonulata, vagyis egy katlanhoz hasonlít. Minden hanghatás többszörösen verődik vissza az ellenkező oldalról. Talán jó lenne, mielőtt leírnak egy tanulmányt a helyszínen is meggyőződnének annak valóság tartalmáról.”

László Zoltán (2640 Szendehely, Ady Endre u. 60.) észrevétele:

„A tervezett tevékenység a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1.sz. melléklete szerinti környezeti hatásvizsgálathoz eddig elkészült, rendelkezésre és betekintésre bocsátott hatásvizsgálatokból hiányolom az emberi faj azon tagjaira vonatkozó hatásainak ismertetését, akinek mint nekem is a lakóházán keresztül kívánják vinni a tervezett gyorsforgalmi út nyomvonalát.

A rendelkezésünkre bocsátott anyagok (továbbiakban tanulmány) átolvasását követően bennem megfogalmazódott kérdésekre nem kaptam választ így kérem Önöket, hogy próbáljanak részemre, részünkre válaszolni az alábbi tematika szerint.

Tanulmány: „A hatásterület levegő minősége a forgalomnövekedés ellenére (a kibocsátási értékek nagyobb mértékű javulása miatt) a jelenlegi állapothoz képest kis mértékben változik, helyenként csökken.

A terhelés megjelenésével változatlanul, a meglévő úthálózati elemek mellett kell számolnunk.”

Kérdés: jelen pillanatban Szendehely-Katalinpuszta Ady Endre és Nagydomb utca lakóin kívül (maximum 50 db autó) forgalom nincs a területen, mivel zsák település rész, hogyan lehet azt állítani „a jelenlegi állapothoz képest kis mértékben változik, helyenként csökken” a terhelés amikor a várható forgalmi adatok napi 25 000 db gépjármű áthaladását prognosztizálják a kezdetektől?

Tanulmány: „A zajvédelmi vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a jelen állapotban az alsóbbrendű úthálózaton meglévő „csendes” területek zajterhelése az úthálózaton a természetes forgalomfejlődéssel arányosan növekvő terhelésűvé válik. A növekedés mértéke túlnyomórészt, a vizsgált 141 útszakaszból 12-nél kisebb 1.5 dB(A)-nál, 27-nél kisebb 3 dB(A)-nál, 48-nál kisebb 5 dB(A)-nál és 22 esetben stagnálás, vagy zajcsökkenés várható. A meglévő nagy forgalmú útszakaszokon a zajterhelés növekedése várható, melynek mértéke jellemzően 3-5 dB(A)”.

Kérdés: jelen pillanatban Szendehely-Katalinpuszta Ady Endre és Nagydomb utca lakóin kívül (maximum 50 db autó) forgalom nincs a területen, mivel zsák település rész. Hogyan lehet azt állítani „az alsóbbrendű úthálózaton meglévő „csendes” területek zajterhelése az úthálózaton a természetes forgalomfejlődéssel arányosan növekvő terhelésűvé válik” amikor jelenleg a madarak csivitelését, vadak neszezését, házaknál lévő kutyák ugatásán kívül csak a helybeli lakosság néhány autója hangja töri meg, míg a fejük fölé tervezett viadukton Önök jóvoltából minimum 25000 db autó halknak nem igen mondható hanghatása jelentkezik?

Tanulmány: „Várható változások a gyorsforgalmi út megépülése esetén.

A levegő tisztaság-védelmi vizsgálatok alapján megállapítható, hogy egyik változat megépítése esetén sem alakul ki a települések belterületein, illetve a fejlesztésre szánt területeken határérték feletti terhelés. A belterületeken a határérték 30%-a (a tervezési szakasz előtti meglévő M2 nyomvonal mellett 40%) alatti legnagyobb koncentrációk várhatók. Az egyes nyomvonalszakaszok mellett is határérték alatti terhelések alakulhatnak ki. **A tervezett alagutak esetében az alagútszájak környezetében emelkedik meg a koncentráció,** de ezen terhelések sem eredményeznek határértéket megközelítő terheléseket. Az egyes változatok esetén a településeket megközelítő útszakaszokról származó terhelés adhatja a megítélés alapját.

A 120/2001. (VI. 30.) Korm. rendelettel módosított 21/2001. (II. 14.) Korm. rendeletben foglalt védelmi övezet (melynek szélén a határértékek feletti terhelés nem megengedett) minden változat esetében a minimálisan megtartandó 50 m-es sávon belül marad”.

Kérdés: A terveik szerint a házam fölé néhány méterrel viaduktot terveznek, aminek mindkét végén alagút található a mostani erdőszéli lakásomból két alagút bejáratot figyelhetek folyamatosan. Mi a garancia arra, hogy állításaik helyesek és az egészségügyi határértéket nem haladja meg káros gázok, gőzök aránya?

Azért jöttünk a családommal Dunakeszről ide lakni, hogy ne a folyamatos szennyezésnek tegyük ki allergiás gyermekeinket, hanem egészséges környezetben nevelkedhessenek.

Tanulmány: „A zajvédelmi vizsgálatok eredményei alapján általánosságban megállapítható, hogy a tervezett gyorsforgalmi út nyomvonalának (változatoktól függetlenül) a nagyobb forgalommal terhelt **(Rétságig tartó) szakaszán 90-120 m, a kisebb forgalmú (Rétság-országhatár közötti) szakasza mellett 60-90 m távolságon belül alakul ki határérték felett terhelt terület.** Ezen távolságon belül jelenleg beépített települési belterület nem található, így a lakosság egészségügyi helyzetére az M2 közvetlen hatással nem lesz.”

Kérdés: Hogyan mernek ilyen valótlanosságot állítani, mikor térképen, rendezési terven, az interneten elérhető módon is jól látható Szendehely-Katalinpuszta 1990 óta építési engedéllyel beépített területe. Azt kell mondjam hazudnak akkor, amikor azt állítják megrendelő felé, „Ezen távolságon belül jelenleg beépített települési belterület nem található, így a lakosság egészségügyi helyzetére az M2 közvetlen hatással nem lesz”.

Tanulmány: „A beruházás közvetlen hatásterületének a nyomvonal 100-100 m-es környezetét tekinthetjük. Azokat a településeket célszerű a közvetlen hatásterület részének tekinteni, amelyek esetében a 100 m-es sávban jelenleg épített környezeti elem található, vagy a fejlesztési tervek szerint várhatóan a későbbiekben megvalósul.”

Kérdés: Hogyan lehet az előző bekezdés állításait rögvest megcáfolni?

Tanulmány: „A Vác-Nőtincs közti zónában mindkét nyugati változat (A és E) keresztülvágja a Börzsöny délkeleti nyúlványait borító cseres-tölgyes, gyertyános-tölgyes és bükkös erdőket. Tekintve, hogy ez a sáv egy nagy kiterjedésű, bár zoológiailag és botanikailag feltáratlan körzet része; feltételezhető, hogy sokkal nagyobb eséllyel bukkanhatunk értékes, védett fajokra benne.

Kérdés: Milyen érvekkel tudják alátámasztani a tervezett nyomvonalvezetést, amikor Önök nyilatkoznak arról, hogy „zoológiailag és botanikailag feltáratlan körzet” ergo szakmailag nem tudják érveiket megerősíteni?

Tanulmány: „Az önkormányzatok javaslatait az útépitési tanulmányterv készítése során megvizsgálták, azok a tervbe részben beépítésre kerültek.

Az egyeztetéseket összegezve megállapítható, hogy a jelenlévő települések nagy részben a keleti változatokat (B, C és D) támogatták Parassapuszta átkelési ponttal, melyhez Nagyoroszi térségében egy átkötés szükséges a keleti és a nyugati változatok között (D változat)”.

Kérdés: Amikor a települések többsége, valamint a települések lakosság arányos túlnyomó többsége B; C; D változatot támogatnak, miért kell embereket kisajátítással, életük kézzel fogható eredményének elértéktelenítésével riogatni?

Tanulmány: „4.5.2.5. Építés hatása

Az építés abban az esetben nem gyakorol jelentős hatást a települési környezetre, **ha annak területét az építési forgalom nem, vagy csak kis mértékben érinti**. A hatás mértékét azonban csak a későbbiekben, az organizációs terv birtokában lehet megállapítani. Mindenesetre építés alatt a lehetőségekhez mérten kerülni kell a lakott területeken, vagy annak közelében történő nagy volumenű szállításokat”

Kérdés: Hogyan kívánják az építési területet megközelíteni, ha nincs más út a helyszínre, mint amit Mi itteni lakosok fizettünk meg saját magunk által összeadott forintokból?

Tanulmány: „4.5.3. Nyomvonalváltozatok összehasonlító értékelése, javasolt védelmi intézkedések

Az épített környezet szempontjából azok a nyomvonalak a kedvezőek, melyek beépített területektől, elsősorban lakóterületektől távolabb haladnak, és épületek kisajátítását nem, illetve csekély mértékben teszik szükségessé. Kedvezőek továbbá azon változatok, melyek a belterületekhez kapcsolódó fejlesztési területek megközelítését segítik. Ez alapján leginkább a B, C és E változat tekinthető kedvezőnek.”

Kérdés: Végre egy helyén való megállapítás, de miért tervezik a fejünk fölé mégis az autópályát?

Tanulmány: „4.5.4. A környezeti hatásvizsgálat során elvégzendő vizsgálatok

A környezeti hatásvizsgálat során vizsgálni kell, hogy a kiválasztott nyomvonal hány épület kisajátítását vonja maga után, valamint azt is, hogy ezek közül hány szolgál lakóingatlanként. Meg kell vizsgálni, hogy a lakóterületek érdekében hol és milyen védelem kialakítása szükséges”

Kérdés: Lehetséges, hogy mégis csak tudnak arról itt emberek lakásokban élnek, működő nagy kiterjedésű lovarda került kialakításra?

Tanulmány: „**A gyorsforgalmi út hatásai tájvédelmi szempontból jelentősek.** Az építés során megjelenő földművek, csomópontok, felül- és aluljáró műtárgyak, völgyhidak, valamint a többi járulékos létesítmény mind rendkívül domináns elemek, melyek hatására a természeti tájalkotó elemekkel együtt a terület hasznosításának módja, és így jellege megváltozik.

Közvetlenül a nyomvonal által érintett területek – amint azt a vizsgálati részben említettük – jellemzően mezőgazdasági hasznosítás alatt állnak, azon belül is a szántóföldi növénytermesztés van túlsúlyban.

Előfordul azonban gyepterületek, erdőterületek, és vízgazdálkodási területek érintése is. **Egyes szakaszokon a beépített területek a pályához közel találhatók** (Patak, Nagyoroszi, Borsosberény, Nőtincs, Rétság; Pusztaszántó, Szendehely, Katalinpuszta) itt a kedvezőtlen környezeti hatások csökkentése érdekében védelmi intézkedések foganatosíthatók.

A nyomvonal létesítésével kapcsolatban felmerülő, területhasználatban történő konfliktusok a további tervfázisok készítése során további egyeztetéseket, és vizsgálatot igényelnek”

Kérdés: Mit értenek azon „**Egyes szakaszokon a beépített területek a pályához közel találhatók**”, talán azt, hogy a viadukt lábai az udvaromban állnak, a házam felett kamionok dübörögnek, a nap csak reggel és késő délután süt a virágaimra, vagy a hálószobánkban lesz a díjszedő kapu, vagy talán örülnöm kell, mert nem kell többet havat lapátolnom, mivel esernyőként magasodik fölém a pálya szerkezete?

Tanulmány: „A rálátási és kilátási viszonyokban felmerülő kedvezőtlen helyzetek javítása elsősorban településrendezési feladat.”

Kérdés: ezt hogyan kell érteni? A beton pályatest aljára tájképet festenek netán...

Tanulmány: „A gyorsforgalmi út kialakítása megváltoztatja a térség korábbi kapcsolatrendszerét is. Elsősorban a jelenlegi úthálózat rendszere alakul át, de a változások kihatnak az ökológiai kapcsolatokra és a vízhálózatra is.”

Kérdés: Az egyetlen meglévő és lehetséges közút kapcsolódási lehetőségünket, ha átalakítják, akkor helikopterrel kell cserélnem az Opelomat, hogy haza tudjak jönni?

Tanulmány: „A pálya építése együtt jár a terepfelszín megváltoztatásával, bevágások és töltések kialakításával, a felszín időszakos, építés idejére korlátozódnak a roncsolásával a kisajátítási területen kívüli igénybevételek esetén. A terepfelszín változásából, az építési munkálatokhoz szükséges felvonulási területekből és a keletkező hulladékok elhelyezéséből származó bolygatás, területi igénybevétel a pályatest számára szabályozott nyomvonalon kívül eső területekre is kiterjedhet”

Kérdés: Mennyi ideig tart az építkezés? Az építés idején okozott károkért kihez fordulhatunk?

Tanulmány: „Az építéssel igénybevett területek lehetőleg kerüljék el az értékesebb élőhelyeket, illetve a szállítási útvonalak ne haladjanak keresztül a védendő értékes, és lakott területeken”

Kérdés: az emberi élőhelyeket is ide soroljuk?

Tanulmány: „4.6.3. A létesítmény értékelése, javasolt védelmi intézkedések

Értékelés: Egyes helyeken a nyomvonalak beépítésre szánt területeket közelítenek meg. Tájvédelmi szempontból nem jelölhető meg egyértelműen egy kedvező nyomvonalváltozat. A gyorsforgalmi út kezdeti, déli szakaszán az A és E változat tekinthető a legkedvezőbbnek, hiszen ez nem érinti a Naszály Natura 2000 területét. A Szendehelytől Nagyorosziig, Patakig tartó középső sávban a B, C és E változatot tartjuk megfelelőnek, hiszen ez távol halad a Börzsöny hegylábi, üdülőterületekkel tarkított településeitől, valamint kevésbé közelít meg beépített területeket. Az északi utolsó harmadban mind az A és E, mind a B, C és D változat több konfliktust okoz tájvédelmi szempontból. A B, C és E változat hosszabb szakaszon metszi a határmenti lápos Ipoly-árteret; az A és D változat viszont közelebb halad a Börzsöny védett területeihez. Az értékelés figyelembevételével megállapítható, hogy tájvédelmi szempontból leginkább az E változat megfelelő.

Kérdés: miért nem írják a valóságot? „Egyes helyeken a nyomvonalak beépítésre szánt területeket közelítenek meg” ködösítő duma helyet beépítésre szánt területeken halad át.

Tanulmány: „A tervezett nyomvonalváltozatok által okozott zaj tehát a települések lakóterületeit (távlati fejlesztési területeit) – Vác keleti fejlesztési területét kivéve – határérték alatt terheli. Zajcsökkentési beavatkozásra az „A” és „E” változatok megépítésekor kell számítani. A többi változat és az előbb említett nyomvonalak egyéb részein zajvédelmi beavatkozásra várhatóan nincs szükség. A települések folyamatosan változó beépítettsége miatt a további tervek készítésekor újabb vizsgálatokat és szükség esetén zajcsökkentési javaslatokat kell tenni.”

Következő bekezdés: „A jelenlegi terhelés meghatározása a meglévő utak mellett azt a célt szolgálja, hogy a tervezett létesítmény hatásaként megjelenő változások esetén az elbírálás alapja legyen (részletes vizsgálatokkal szükséges az egyedi értékek meghatározása). **A jelen állapotú vizsgálat eredményei önmagukban nem képezhetik zajvédelmi beavatkozás alapját.**”

Kérdés: mintha az első bekezdés megállapításait a szerzők a másodikkal íberelnék?

Összefoglaló értékelés

5.1. A nyomvonalak összehasonlító értékelése

Talaj, felszín alatti víz

A 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 2. számú mellékletének 1. pontja alapján, a felszín alatti víz állapota szempontjából a nyomvonalak mentén fokozottan érzékeny területek a következők:

Az Ipoly mentén kijelölt Nemzetközi Vadvizek jegyzékébe felvett területet, valamint az Ipoly völgye Natura 2000-es vizes élőhelyet (rendelet 1d. pontja) mindegyik nyomvonalváltozat keresztezi egy 500-1300 méter hosszú szakaszon.

A 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 2. számú mellékletének 2a. és 2c. alpontja szerint érzékeny területeken mindegyik nyomvonalváltozat áthalad, ezért egy relatív rangsort felállítva adható meg az, hogy az egyes változatok milyen mértékben veszik igénybe az érzékenységi kategóriákba sorolt területeket.

A területi érzékenységi kategóriák alapján az egyes nyomvonalváltozatok közötti rangsor a következő:

- a környezet igénybevételi kockázata szempontjából legkedvezőbb változat a „B” nyomvonal,
- a környezet igénybevételi kockázata szempontjából kedvező változat a „D” nyomvonal,
- a környezet igénybevételi kockázata szempontjából kedvezőtlen változat pedig a „C” és „E” nyomvonal,
- a környezet igénybevételi kockázata szempontjából legkedvezőtlenebb változat pedig az „A” nyomvonal.

A Vác-Nőtincs közti zónában mindkét nyugati változat (A és E) keresztülágja a Börzsöny délkeleti nyúlványait borító cseres-tölgyes, gyertyános-tölgyes és bükkös erdőket. Tekintve, hogy ez a sáv egy nagy kiterjedésű, bár zoológiailag és botanikailag feltáratlan körzet része; feltételezhető, hogy sokkal nagyobb eséllyel bukkanhatunk értékes, védett fajokra benne.

Az értékelés figyelembevételével megállapítható, hogy tájvédelmi szempontból leginkább az E változat megfelelő.

Mindezen kérdések megválaszolatlansága miatt, valamint azon tény miatt, hogy rossz térképek használatával adózó állampolgárok adózott pénzén felépített otthonait kívánják adóforintok felhasználásával eltüntetni, ellehetetleníteni, a Magam részéről az „A” változat megvalósulását nem támogatom.”

László Zoltánné Szendehely, Ady Endre út 60. szám alatti lakos észrevétele tartalmazza, hogy az autópálya az ingatlanán keresztülmenne. A térképvázlat hiányos, mert nem tartalmazza a kb. 30 lakóházat, ezért valószínűsíti, hogy régi térképről dolgoztak a tervezők. Az „A” változatot nem tartja megvalósíthatónak.

László Barbara Jabu Szendehely, Ady Endre u. 60. szám alatti lakos észrevétele:

„Szendehely község Önkormányzatának eljuttatott tanulmány sok helyütt megalapozatlan, hamis információkat közöl, és nem veszi figyelembe az alapvető emberi személyi szabadságokat, úgymint *magánlakás sérthetlenségéhez* – és a *tulajdonhoz* való jogot.

Oly mértékben megalapozatlan a tanulmány, hogy nem csak hogy helyszíni szemlére nem vették a fáradságot, de még arra sem, hogy interneten megtekintsék lakóhelyem belterületi térképét vagy műholdas felvételét, mert akkor nem írták volna azt a tanulmányban – idézem: „jelenleg beépített települési belterület nem található” az adott területen. Ezt az állítást egy húsz éves térképpel kívánták alátámasztani. Ezen a 90-es belterületi térképen látható két ingatlan, melyek pontosan a tervezett viadukt alatt helyezkednek el, továbbá felfedezhető lenne rajta az Ady Endre utca meghosszabbítása, valamint a Nagydomb utca. Ebben a két utcában körülbelül 25-30 lakóház épült fel 1990 óta, melyeket közvetve vagy közvetlenül érintene a tervezett autóút. Közöttük van a családom által épített ház is, melynek helyén vagy felette húzódná egy viadukt, a ház előtt és mögött pedig egy-egy alagút? Ezt a problémát hogyan kívánják megoldani? Nem lehet több tucat ember életét és tulajdonát úgymond „közérdekből” semmibe venni!

Egyáltalán hogy merülhetett fel egy olyan változat a többi nyomvonallal ellentétben, mely egy településen halad át? Ráadásul Katalinpuszta egy völgyben fekszik, melynek egyik végét a Naszály-hegy zárja le. Önök a másik végére terveznék az utat, melynek következtében a forgalom felerősödött zaja megrekedne ebben a völgyben. Ide azért költöztek a családok,

hogy nyugalmat, csöndet találjanak! És még Önök azt állítják, hogy „az alsóbbrendű úthálózaton meglévő „csendes” területek zajterhelése az úthálózaton a természetes forgalomfejlődéssel arányosan növekvő terhelésűvé válik.” Katalinpusztának ezen része zsáktelepülés, a terület teljesen beépített, így növekvő autófogalomról biztosan nem beszélhetnénk.

A levegőtisztaság-védelmi vizsgálatok alapján azt mondják, hogy egyik változat megépítése esetén sem alakulna ki a települések belterületein, illetve a fejlesztésre szánt területeken határérték feletti terhelés. A belterületeken a határérték 30%-a (a tervezési szakaszelőtti meglévő M2 nyomvonal mellett 40%) alatti legnagyobb koncentrációk várhatóak. Az egyes nyomvonzszakaszok mellett is határérték alatti terhelések alakulhatnak ki. A tervezett alagutak esetében az alagútszájak környezetében emelkedik meg a koncentráció, de ezen terhelések sem eredményeznek határértéket megközelítő terheléseket. Ez igen aggasztó információ, mivel ebben a völgyben két alagútra is szükség lenne. Tapasztalataim szerint nem csak a zajhatás jelentős az alagutak közvetlen közelében, hanem a légszennyezés is. Az egész családom asztmás - allergiás problémákkal küzd, így mindennemű káros anyag további egészségkárosodást okozna. Nem a kedves tervezőknek kellene ezen a településeken élniük és elviselniük a nyugodt életük után az építményüket vagy fenyegetve érezniük magukat egy esetleges kisajátítás miatt!

A tanulmány pozitívumként említi, hogy ha az „A” terv valósulna meg, akkor a forgalom jelentős része áttevődne az új útszakaszra. Szendehely-Katalinpuszta a 2-es úton áthaladó forgalomnak köszönheti a létrejöttét és fennmaradását. A szolgáltató egységek (boltok, kocsmák, zöldséges, stb.) tulajdonosai szerint átmenő forgalom híján biztosan csödbe mennének. A nehéz gazdasági helyzetben az a tény véleményem szerint nem hagyható figyelmen kívül.

Továbbá Önök is felhívják arra is a figyelmet, hogy a Vác-Nőtincs közti zónában mindkét nyugati változat (A és E) keresztül vágja a Börzsöny délkeleti nyúlványait borító cseres-tölgyes, gyertyános-tölgyes és bükkös erdőket. Tekintve, hogy ez a sáv egy nagy kiterjedésű, zoológiailag és botanikailag feltáratlan körzet része; feltételezhető, hogy sokkal nagyobb eséllyel bukkanhatnak értékes, védett fajokra benne. Feltételezésüket megerősíthetem. A település határain belül és közvetlen közelében is számos ritka/védett növényvel és állatfajjal találkozhatunk (pl: őszi kikerics, császárgomba, különböző kétéltűek, vörösbegy, borz, menyét, denevér).

A falu és a magam véleménye szerint is az „A” terv megvalósítása rengeteg természeti és személyiségjogi akadályba ütközik, melyeknél a Vác-Rétság közé tervezett „B” terv egyszerűbben és etikailag is korrektebben megvalósítható, hisz nem veszélyeztet lakóépületeket. Így az „A” változat megvalósulását és annak esetleges módosítását nem támogatom, sőt ellenzem.”

László Róbert Viktor 2640 Szendehely, Ady E. u. 60. sz. alatti lakos észrevétele:

„A tervezett tevékenység a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. sz. melléklete szerinti környezeti hatásvizsgálathoz eddig elkészült, rendelkezésre és betekintésre bocsátott hatásvizsgálatokból hiányolom az emberi faj azon tagjaira vonatkozó hatásainak ismertetését, akinek mint nekem is a lakóházán keresztül kívánják vinni a tervezett gyorsforgalmi út nyomvonalát.

Számomra érthetetlen okból kifolyólag 1993. előtti térképszelvényeken tervezték meg az M2 út „A” variációjának nyomvonalát.

Mivel ezt a tévedést ejtették, nyilvánvalóan nem tűnt fel a tervezőknek, így a tervezet megrendelőnek sem, hogy az „A” variáció Szendehely-Katalinpusztát érintő szakaszán jogerős építési engedéllyel az elmúlt évtizedben több mint 30 lakóház épült és további telkek kerültek kialakításra és értékesítésre

Gyöngyösi Melinda Szendehely, Ady Endre u. 51. sz. alatti lakos észrevétele:

„Ha a térkép-vázlat helytálló, a tervezett gyorsforgalmi út egy szakaszán lévő völgyhíd a HÁZAM-tól pár méterre halad el.”

„A telepítés helyével és a környezeti hatástanulmány tartalmával kapcsolatosan határozott tiltakozásomat fejezem ki.”

„Az út építése után Katalinpuszta egy zajos, légszennyezett, élhetetlen faluvá válik, z ingatlanjaink pedig ennek következtében jelentősen veszítenek az értékükből.”

Gavallér Annamária és Zolnai Zoltán 2640 Szendehely, Nagydomb u. 2.; Hrsz: 614.) alatti lakosok észrevétele:

„Mélységes megdöbbenéssel értesültünk a fent hivatkozott közlemény tartalmáról, miszerint az M2 gyorsforgalmi út tervezett új (Vác-Parassapuszta közötti) szakaszának „A” és „B” nyomvonal-változata mindössze néhány méterre (!) haladna el a Szendehely-Katalinpuszta, belterületen található lakóházas ingatlanunk (Cím: 2640 Szendehely-Katalinpuszta, Nagydomb u. 2. Hrsz: 614) mellett.

Teljesen elfogadhatatlan számunkra, hogy az otthonunk az említett nyomvonal-változatok megvalósulása esetén élhetetlenné és lakhatatlanná válna. A házunktól csupán néhány méterre elhaladó autópálya-forgalom szinte állandónak tekinthető zaj- és füstgáz-kibocsátása, valamint talajrezgése emberileg elviselhetetlenné tennék életterünket és ezzel életünket. A gyorsforgalmi út és a rajta haladó forgalom látványa, valamint egyéb előre nem látható potenciális problémák (közúti balesetek, havária események, stb.) fenyegetése még további nyomást helyeznének családunkra.

Ami még ezeken felül külön érthetetlen számunkra, hogy a tervezett nyomvonal a katalinpusztai lakóházas belterületet úgy szelné ketté egy völgyhíd és egy alagút műtárggyal, hogy a településtől szinte teljesen elvágná az ingatlanunkat, és e miatt nap mint nap többször kényszerülnénk a gyorsforgalmi út keresztezésére.

Az útvonal építési folyamatával járó, és az építkező munkagépek forgalmából adódó járulékos problémákról és élettér ellehetetlenítéséről már nem is beszélve, ami a tervezett nyomvonal több száz méteres környezetéből és a bekötőutak hosszú szakaszából változatna életveszélyes munkaterületet nagyon hosszú időre.

A Katalinpusztát érintő „A” és „E” jelű nyomvonal-változatok minden létező emberi szempontból tekintve abszurdnak tekinthetők, és kétéves kisfiunk nevében is nagyon reméljük, hogy ezek kizárólag csak egy banális tervezési tévedés miatt maradhattak részei a közleményben írt hatástanulmánynak.

Tisztelettel kérjük Önöket, hogy tegyék meg a megfelelő hatósági intézkedéseket a fenti nyomvonal-változatok végleges törléséhez!”

Dr. Rásó Erzsébet Szendehely, „Nagydomb u. 1. sz. alatti lakos észrevétele:

„Ha a térkép-vázlat helytálló a tervezett gyorsforgalmi út egy szakaszán lévő völgyhíd a HÁZAM-tól pár méterre halad el.” A telepítés helyével és a környezeti hatástanulmánnyal kapcsolatosan határozott tiltakozásomat szeretném kifejezni.”

Radnóti Tibor és Homonnai Mónika Szendehely, Ady Endre u. 52. szám alatti lakosok észrevételének összefoglalása (mellékletek: fotók):

A tervezett „A” nyomvonal felülvizsgálatát kérik, az alábbi indokkal: a tanulmányban szereplő térkép a 15-20 évvel ezelőtti helyzetet tükrözi, azóta jogszerűen mintegy 40-45 lakóház épült meg, melyeket a térképen nem tüntetnek fel. Kifogásolják, hogy lakott terület felett menne a viadukt.

Szendehelyet körbefogná a 2-es út és az M2-es autópálya, azonban a Rétság-Vác forgalom továbbra is a 2-es úton menne. Szendehely és Katalinpuszta is a tervezett nyomvonal irányába terjeszkedett, a tervezett nyomvonal a meglévő belterületeket kettévágja.

Katalinpuszta völgyben fekszik, ezért a zajterhelés elviselhetetlen lenne, a völgy visszhanghatását jelenleg is tapasztalják.

A nyomvonal ökológiai zöldfolyosót (Natura 2000 területet) keresztezne, a község közeli erdő élőhelyeket biztosít számos állatfaj számára.

Fagyas Norbert 2621 Verőce, Nyár u. 8. szám alatti, Szendehelyen építkező lakos által benyújtott észrevételek (mellékelve 11 db aláíróív névvel, címmel ellátva):

„Mint Szendehely község lakosai és a községben építkező leendő lakosok a közzétett konzultációs anyagban, az M2-es gyorsforgalmi útnak „A” és „E” változataiként megjelölt nyomvonalon történő megépítése ellen határozottan tiltakozunk, mert az Katalinpuszta és Szendehely lakóinak a közvetlen életterét lehetetlenítené el, jövőjét és sorsát végleg megpecsételné.

1./ A tervezésnél feltehetően nem egyeztettek megfelelő módon az érintett települések vezetőivel, nem vették figyelembe a települések rendezési terveit. Ezt abból következtetjük, hogy Szendehelyen a természetvédelmi terület mellett közművesített, kiparcellázott és építés alatt lévő lakóövezetet az „A” és „E” változatok tervezetével két, komoly zaj és porforrással szennyezett út fogságába szorítanák, hasonlóan a települések egyéb lakott részével. Vizsgálni szükséges, hogy az „A” és „E” változatok tervezése során a 314/2005. (XII. 25.) Korm. r. 3. § (2) bekezdésének megfelelően nyújtották-e be a terv ezen változatait, szakmailag alátámasztott értékeléssel. Az engedélyezés körében pedig azt szükséges vizsgálni, hogy a 2. § (3) bek. e) pontban foglaltjelentős hatás miatt, élhető marad-e a környezet. Továbbá nem áll-e ellentétben a településrendezési tervvel, valamint az 1997. évi LXXXVIII. Tv. Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló törvény 1. § és 13. § rendelkezéseivel és a helyi rendezési tervvel összhangba hozható-e?

a.) Az „A” és „E” gyorsforgalmi úton csak a nemzetközi forgalom haladna, míg a jelenlegi főúton továbbra is maradna a nagy terhelés, a helyi települések között belső kiszolgáló forgalom miatt. Arról nem is szólva, hogy a költségesebb megvalósítás és fenntartás (az alagútszellőzés, világítás, a völgyhíd fagymentesítés) költségei következtében az autópálya díjak is arra ösztönöznék a környékbeli lakosokat és fuvarozókat, hogy inkább az átmenő forgalmat vegyék igénybe. Tehát a belterület nem mentesülne még részben sem a meglévő környezetterheléstől, sőt a nemzetközi forgalom terhét is rázúdítva, két zaj és porforrás között, hatványozott környezetterhelésnek lenne kitéve.

b.) Az „A” és „E” változatok ellen szól, hogy az uralkodó szélirány miatt mind a zaj és mind a szálló por terhelés fokozott mértékben rontaná a települések lakóinak életkörülményeit és károsan befolyásolná egészségi állapotukat is. A hatásvizsgálatnak azért kell kiterjednie a nemzetközi gyorsforgalmi utak mellett bemért és érzékelt zaj és porhatásokra elemzésekre, valamint a jelen útszakaszon bemért adatokra és ezek egymást erősítő hatásaira.

c.) Az „A” és „E” változat nemcsak Szendehely és Katalinpuszta településeket zárná be, hanem Vác várost is körbezárná, növelve ott is a város zaj és porszennyezettségét és gátat szabna az Északi térségben a városfejlesztés lehetőségének. Remélhetőleg Vác város vezetői és lakosai is a korábbi „B” változat megvalósítása mellett fognak érvelni.

2./ A nyomvonalat úgy tűnik nem időszerű, illetve aktuális állapotot tükröző térkép felhasználásával rajzolták meg, mert részben már Katalinpusztán lakóházakkal beépült, belterület fölött haladna, ahol a tervező egy ún. völgyhíd építését álmodja meg.

3./ Helyismerettel rendelkezőktől sem érdeklődtek, akik tudják, hogy ez a terület igen ködös, párás és fagyveszélyes zug, ahol – közlekedésbiztonsági szempontból – nem kívánatos völgyhidat létesíteni. Ugyancsak veszélyes lehet a közlekedésbiztonságra a völgyhíd-alagút váltakozással történő építése, leállósáv nélkül, amit a közzétett közlemény tartalmaz. Ezt csak tetézi, hogy a nagymérvű pára és köd meggátolja a gépjárművek kipufogógázából adódó káros anyag kibocsátás megfelelő kiszellőzését a völgyből, ami hatványozza a határértéket meghaladó légszennyezettség kialakulását, mivel az bennrekedne a lakóvölgyben.

4./ Az „A” és „E” nyomvonalak nem kímélik a Börzsöny hegység tájvédelmi körzetét, természeti értékeit, az erdőterületet és a különleges madárvédelmi funkcióját sem. Így nem áll

összhangban a 2475/2004. (X. 8.) Korm. sz. rendeletben foglaltakkal és az 1979. április 2. 79/409/EGK tanácsi irányelvekben foglaltakkal sem.

A fentiek alapján azt kérjük a t. Felügyelőségtől, hogy az M2 gyorsforgalmi útnak az „A” és „E” változataival kapcsolatban szíveskedjenek megállapítani, hogy annak megvalósításával szemben kizáró ok áll fenn. Ellentétben áll Szendehely és Katalinpuszta rendezési tervével, az ott lakók életminőségét, egészséges életkörülményeit mind a zaj, mind a porterhelés szempontjából hátrányosan érinti, annak esetleges megépítése közlekedésbiztonsági és természetvédelmi szempontból is megalapozottan kifogásolható.”

Hámory Eszter 2600 Vác, Erzsébet u. 3. szám alatti lakos megbízottja Dr. Németh Gábor ügyvéd útján előterjesztett észrevétele:

„Az okiratok, illetve a közszemlére tett térképek vonatkozásában a Katalinpuszta felett kialakítandó völgyhíd esetében a tervezett nyomvonalat elfogadhatatlannak tartjuk, mivel a hegyvidéki, változatos domborzatú területen a nyomvonalak jelentős magasságkülönbségeket hidálnak át, így a jelentős hosszokon létesülő völgyhidak, az érintett völgyhíd is közvetlenül Ügyfelem ingatlana felett ível át.”

”A majdan felépülő híd álláspontunk szerint tönkreteszi a magyarországi viszonylatban is páratlan szépségű tájat, egyedi élővilágot a környezetre gyakorolt zaj-, szmoghatása miatt, illetve az építkezés miatt megnövekedő tehergépjármű forgalom, a védőtávolságok hiánya mind káros hatással van az itt élő emberekre, illetve állat- és növényvilágra, az épített utakra, illetve az egyéb közúti műtárgyakra és a magántulajdont képező ingatlanokra. Az ingatlanok így élhetlenné válnak már az építkezés ideje alatt, majd azt követően is a műtárgyak fennálltaig, hiszen senki sem költözne egy híd alá lakni.

A magyar polgári jog sajátossága lenne, ha utólagosan a lakosok érdekeinek figyelmen kívül hagyásával az ingatlanuk értékét jelentősen csökkentő beruházással okozott kár reparáció nélkül maradna, azaz a csatolt térképek szerint a völgyhíd alatt található ingatlanok tulajdonosai az ingatlanok forgalmi értékének jelentős csökkenése, illetve az életminőségük megromlás miatt mindenképpen kártalanítás végett az illetékes bírósághoz fordulna, mely eljárásokban várhatóan a bíróság részükre igazat adna. A fenti okok miatt a tervezett nyomvonalak közül a Vác északi csomópontból induló „A” változatot Ügyfelem elutasítja.

Ügyfelem érdeke alapján nem az, hogy reparáció révén bármilyen vagyonhoz jusson, hanem az, hogy a továbbiakban is nyugodtan élhesse megszokott életét egy az ingatlana felett átívelő híd nélkül, melyem maximálisan 110 km/h-ás sebességgel dübörögne a Budapestet az országhatárral összekötő autópálya valamennyi járműve. A nyomvonal kijelölése vonatkozásában az érintett autópálya szakasz nyomvonalának mindenképpen el kell kerülnie Ügyfelem ingatlanát.

A tanulmány álláspontunk szerint csak érintőlegesen foglalkozik az egyes műtárgyak közelében élő emberekkel, az építkezés miatt kialakuló logisztikai (gyermekek iskolába járatása, munkaviszonyok fenntartása a lehetetlen közlekedési feltételek mellett stb.), gazdasági problémákkal az előzőekben megfogalmazott kérdéskörön túlmenően, melyek rendezése nélkül az okirat tartalmilag is elfogadhatatlan.

Ügyfelem célja a peres eljárás elkerülése egyezséggel, a kölcsönös érdekeknek mindenképpen megfelelő eredmény kialakítása.”

Szendehely, illetve Szendehely-Katalinpuszta lakói külön-külön utcánként (az alábbi utcák lakóközösségeként) észrevételt tettek (az észrevételhez mellékeltek az utcák lakóinak az aláírását, név és lakcím megadásával):

Petőfi utca, Rózsa Ferenc utca, Migazzi utca, Mező utca, Kölcsey utca, Újszőlők utca, Katalini utca, Kápolna utca, Panoráma utca, Kossuth utca, Béke utca, Hársfa utca, Dankó Pista utca, Arany János utca, Bem utca, Althan Mihály utca, Rákóczi utca, Szent István utca, Jókai utca, Vörösmarty utca, Váci út, Urbáni utca, Madách utca, Nagydomb utca és Szabadság utca.

Továbbá Rusznák Sarolta és Rusznák László, valamint Paulik Anikó és Kovács Henrik ugyanezen tartalmú észrevételüket külön is megküldték.

Az egységes szövegezésű észrevételek tartalma:

„Jelen dokumentum a Szendehely település jegyzőjéhez 2010. november 2-án eljuttatott, majd ott általa 2010. november 4-én közzétett, az **„M2 gyorsforgalmi út Vác – Parassapuszta (országhatár) közötti szakaszának előzetes konzultációs eljárása a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet alapján.”** című hirdetmény tartalmát megismerve, a létesítmény **„A” nyomvonalának Szendehelyet, illetve Szendehely-Katalinpusztát érintő szakaszának „Előzetes Vizsgálati Dokumentációban”** leírt formában történő **megvalósítását akadályozó körülményeket és az azzal kapcsolatos ellenvetéseinket** foglalja össze.

A kizáró okokon túl ez a dokumentum tartalmazza azt is, hogy álláspontunk szerint milyen **további szempontok miatt utasítjuk el** a létesítmény jelen terv „A” nyomvonala szerinti megvalósítását.

A jelenlegi „A” nyomvonal megvalósításával kapcsolatos kizáró okok

Szendehely, illetve Szendehely-Katalinpuszta települést a „Előzetes Vizsgálati Dokumentációban” leírt változatok közül jelenleg az „A” nyomvonal érinti, amely a korábbi, 2008. kelt tervek szerinti A1 és A2 nyomvonal tervek összevonásával, átszerkesztésével került kijelölésre.

Alapvető probléma, hogy a nyomvonal tervezésénél **egy régi, elavult térkép került felhasználásra**, amelyen sem az **utóbbi 10-15 év beépítései** sem pedig a **felparcellázott, belterületté nyilvánított, érvényes építési engedéllyel rendelkező területek nincsenek feltüntetve**.

Ez Szendehely, illetve Szendehely-Katalinpuszta esetében **komoly gondot** jelent, mert a falu Nógrád megye **egyik legdinamikusabban fejlődő települése**. Az elavult térkép használata miatt az alábbi **megvalósíthatatlan létesítmények** kerültek feltüntetésre a terveken.

1. Legfontosabb kizáró ok a tervekkel szemben az, hogy a tanulmányban szereplő **térképek nem tartalmaznak több utcát, illetve számtalan ingatlant**, továbbá
2. az „A” nyomvonal 51. km szelvényében feltüntetett **völgyhíd és alagút jelenlegi helyén több lakóház, utca, illetve parcellázott építési telek van**; érvényes építési engedélyek kerültek kiadásra, valamint jelenleg is építkezések vannak folyamatban, amelyek **lehetetlenné teszik a híd és az alagút megépítését**; az „A” nyomvonal 52. km és 53. km szelvénye közötti szakaszon, a völgyhíd és az alagút közelében a tervezett pálya nyomvonala **a térképi pontatlanságok miatt lényegesen kisebb távolságban van** Szendehely nyugati határától, illetve **az ott felépített 30-40 háztól**.

A jelenlegi „A” nyomvonal elutasításával kapcsolatos további indokok

Észrevételeinket legtöbb esetben az **M2 gyorsforgalmi út Vác-országhatár közötti szakasz Előzetes vizsgálati dokumentáció, Környezetvédelmi szakterv, Műszaki leírás I.-II.-III. kötetiben (rajzsám E.01.01., E.01.02 és E.01.03)** leírtakra való hivatkozással tesszük meg. A továbbiakban hivatkozásainkat a kötettség, a fejezet megjelölése, az oldalszám és a bekezdés megadásával tesszük meg. A jelzett szakaszokat külön mellékletként is csatoljuk.

A fentiekben felsorolt kizáró okokon túl, az „A” nyomvonal megvalósításával kapcsolatban az alábbi elutasítást kiváltó okok merültek fel:

1. A tervek alapján – a térképeken jelölt nyomvonalakkal, illetve a megrendelő és a tervező elképzeléseivel éppen ellentétesen – **az elkerülő nyomvonal nem csökkentené, vagy szüntetné meg a településünket érintő zajszennyezést**. Ezt az állításunkat bizonyítja a III. kötet (E.01.03) 4.7-07 számú mellékletén látható zajvizsgálati térkép, amelyen, ha figyelembe vesszük a valódi beépítettséget, akkor látható, hogy a jelenlegi 2-es főút belterületi szakaszáról Szendehely, illetve Szendehely-Katalinpuszta **új építésű területeire tolódna át** jelentős zajszennyezés.

Ennek megfelelően a II. kötet (E.01.02) 85. oldala utolsó alcímnél a zajról tett megállapítás miszerint „A tervezett nyomvonalváltozatok által okozott zaj tehát a települések lakóterületeit (távlati fejlesztési területeit) - Vác keleti fejlesztési területét kivéve - határérték alatt terheli. Zajcsökkentési beavatkozásra az „A” és „E” változatok megépítésekor kell számítani. A többi változat és az előbb említett nyomvonalak egyéb részein zajvédelmi beavatkozásra várhatóan nincs szükség.” nem felel meg a valóságnak, mert **Szendehelyet, illetve Szendehely-Katalinpusztát nagy mértékben érinti a zajszint növekedés.** A zajterhelés növekedését a területen **uralkodó szélirány tovább erősíti.**

2. Az előző pontban leírtakhoz hasonlóan **a légszennyezés hosszabb távon nőne az „A” nyomvonal megvalósítása esetén.** Ezt az állításunkat bizonyítja a III. kötet (E.01.03) 4.3-07 sz. mellékletén látható NO₂ vizsgálati térkép, amelyen, ha figyelembe vesszük a valódi beépítettséget, akkor látható, hogy **a jelenlegi 2-es főút belterületi szakaszáról Szendehely, illetve Szendehely-Katalinpuszta új építésű területeire tolódna át jelentős légszennyezés.**

Megjegyzés: A zaj és légszennyezés esetében a vizsgálatot ki kellene terjeszteni északi irányban, ugyanis a helyi viszonyokat ismerve a térképen erdővel körülvett „négyzög”-ről jelentős zaj és levegőszennyezés érné a település lakott területét. **A szimuláció ezt a területet nem vette figyelembe.** A légszennyezés növekedését a területen uralkodó szélirány tovább erősíti.

3. A II. kötet, „4.5.2. Állapotváltozások a gyorsforgalmi út megépülése esetén” fejezetének 48. oldalán szerepel, a következő idézet: „Szendehely község Településrendezési Tervét 2005. júliusában készítette a Regionál Tervező és Szolgáltató Kft. (3100 Salgótarján Mártírok útja 1.). **A szerkezeti terv és a külterületi szabályozási terv tartalmazza az „M2 elkerülő út nyomvonalát” a település belterületétől keletre.** A településrendezési terveknek megfelelően Szendehely, illetve Szendehely-Katalinpuszta **a település fejlesztését a belterületől nyugatra hajtotta és hajtja végre jelenleg is,** ezzel pedig jelenlegi „A” nyomvonal gyökeresen ellentétes. Ez a tény gyakorlatilag **az elmúlt évek településfejlesztését teszi semmissé, illetve lehetetlenné tenné a település további fejlesztését is,** akár Szendehely – Katalinpusztát, akár Szendehely települést nézzük.
4. A terveken szereplő „A” nyomvonal megvalósítása esetén Szendehely, illetve Szendehely-Katalinpuszta **egy része gyakorlatilag a régi 2-es út és a tervezett autópályá közé szorulna, amely a település további fejlődési lehetőségét, az itt élők sorsát is meghatározná,** tekintettel arra, hogy a domborzati és tulajdoni viszonyok miatt **más irányú településfejlesztés nem lehetséges.**

A települések „körbezárása” nem csak az itt élők nyugalma érinti hátrányosan, hanem a falusi turizmusra is negatívan hat, mivel részben elzár a Börzsöny felé vezető túrázási lehetőségtől.

5. A terveken szereplő lehajtók szempontjából **az „A” nyomvonal semmiféle előnyt nem ad, ellenben jelentős negatív hatása van az itt élők életminőségére.**
6. Szendehely-Katalinpuszta lakott területein illetve Szendehely lakott területeinek közelében megvalósuló **műtárgyak (alagút, két völgyhíd) éjszakai megvilágítása és az áthaladó forgalom fényei jelentős fényszmog hatással kell számolni,** amely zavarja az itt élők nyugalma.
7. **Az építés alatti forgalom – ismerve a helyi domborzati viszonyokat – teljesen lehetetlenné tenné a község életét,** valamint a zaj és más környezeti hatása jelentősen rontaná a lakosok életminőségét.
8. Az itt élők abban a tudatban építették ide házaikat, hogy a tervezett nyomvonal semmiképpen nem nyugati irányból kerüli meg Szendehely települést, az „A” nyomvonal megépítése esetén **a zaj növekedése és a környezet sérülése miatt az ingatlanok értékvesztéséből kifolyólag is jelentős károkat szenvednek el.**

A fentieknek megfelelően – a leírt kizáró okok, valamint a további elutasítási szempontok figyelembe vételével – **kérjük az „A” nyomvonal megvalósításának az elutasítását.**

Mindazonáltal fontosnak tartjuk rögzíteni, hogy Szendehely, illetve Szendehely-Katalinpuszta szempontjából **kiemelt fontosságúnak tartjuk a településünkön átmenő 2-es főút forgalmának más, lehetséges nyomvonalra történő terelését.**

Ennek megfelelően a jelenlegi alternatívák közül a „B” nyomvonal verziót **tartjuk megfelelőnek, támogatandónak.**”

KTVF: 51684-89/2010. számú vélemény 2. számú melléklete

Az „A” jelzésű nyomvonal-tervezet ellen tiltakozó szendehelyi lakosok

György Diána	Szendehely	Althan Mihály utca	1
György Sándor	Szendehely	Althan Mihály utca	1
Györgyné Dakos Szilvia	Szendehely	Althan Mihály utca	1
Gáspár Richárd	Szendehely	Althan Mihály utca	2
Gáspárné Kollár Noémi	Szendehely	Althan Mihály utca	2
Turi János	Szendehely	Althan Mihály utca	5
Turi Veronika	Szendehely	Althan Mihály utca	5
Pelyhes Edina	Szendehely	Althan Mihály utca	6
Záhorszky Antal	Szendehely	Althan Mihály utca	6
Schmidt János	Szendehely	Althan Mihály utca	7
Schmidt-Ávent Anna	Szendehely	Althan Mihály utca	7
Hencz Viktor	Szendehely	Althan Mihály utca	8
Ponicsán-Nerpel Ivett	Szendehely	Althan Mihály utca	12
Molnárné Zombor Rita	Szendehely	Althan Mihály utca	3/b
Althan Mihály utca			
részéről		14	
Virsinger Jakab	Szendehely	Arany János utca	4
Virsinger Jakabné	Szendehely	Arany János utca	4
Smith Erzsébet	Szendehely	Arany János utca	6
Smith Magdolna	Szendehely	Arany János utca	6
Ogl Jakab	Szendehely	Arany János utca	8
Ogl Jakabné	Szendehely	Arany János utca	8
Ogl Katalin	Szendehely	Arany János utca	8
Rottenbacher Zoltán	Szendehely	Arany János utca	10
Rottenbacher Zoltán	Szendehely	Arany János utca	10
Szuhánszki István	Szendehely	Arany János utca	10
Szuhánszki Istvánné	Szendehely	Arany János utca	10
Bacsa István	Szendehely	Arany János utca	12
Bacsa Istvánné	Szendehely	Arany János utca	12
Bacsa Mária	Szendehely	Arany János utca	12
Veisz Lászlóné	Szendehely	Arany János utca	14
Veisz Gézáné	Szendehely	Arany János utca	16
Kanalas József	Szendehely	Arany János utca	22
Berényi Róbert	Szendehely	Arany János utca	26
Néna Tiborné	Szendehely	Arany János utca	28
Néna Tiborné	Szendehely	Arany János utca	28
Tunner György	Szendehely	Arany János utca	32
Geunhai Mihályné	Szendehely	Arany János utca	34
Balogh Sándor	Szendehely	Arany János utca	36
Balogh Sándorné	Szendehely	Arany János utca	36
Mató András	Szendehely	Arany János utca	38
Bozi Lajosné	Szendehely	Arany János utca	42
Orbán Ilona	Szendehely	Arany János utca	44
Orbán István	Szendehely	Arany János utca	44
Neumann Brigitta	Szendehely	Arany János utca	46
Kukel Tamás	Szendehely	Arany János utca	2/A
Kukelné Virsinger Livia	Szendehely	Arany János utca	2/A

Rottenbacher József	Szendehely	Arany János utca	
	Arany János utca részéről	32	
Bach Dezső	Szendehely	Béke út	2
Bach Dezsőné	Szendehely	Béke út	2
Papp Árpádné	Szendehely	Béke út	3
Hegybíró Bence	Szendehely	Béke út	5
Bonafert Gyula	Szendehely	Béke út	6
Bonafert Gyuláné	Szendehely	Béke út	6
Mul János	Szendehely	Béke út	8
Lakatos Zoltán	Szendehely	Béke út	9
Lakatos Zoltánné	Szendehely	Béke út	9
Altsach Jakab	Szendehely	Béke út	12
Bozsó Józsefné	Szendehely	Béke út	13
Hayer Mihály	Szendehely	Béke út	14
Bosnyák Katalin	Szendehely	Béke út	15
Brán György	Szendehely	Béke út	15
Lénárt Bagdi Éva	Szendehely	Béke út	22
Lénárt József	Szendehely	Béke út	22
Sulyán Pálné	Szendehely	Béke út	30
German Antalné	Szendehely	Béke út	34
German Márta	Szendehely	Béke út	34
Virsinger Jakab	Szendehely	Béke út	40
Virsinger Jakabné	Szendehely	Béke út	40
Simon László	Szendehely	Béke út	20/A
Simonné Virsinger Mónika	Szendehely	Béke út	20/A
	Béke út részéről	23	
Ogl Mihályné	Szendehely	Bem út	3
Kökényesi József	Szendehely	Bem út	4
Kökényesi Józsefné	Szendehely	Bem út	4
Bach Györgyi	Szendehely	Bem út	6
Bach Józsefné	Szendehely	Bem út	6
Reich Adrienn	Szendehely	Bem út	7
Reich János	Szendehely	Bem út	7
Reich Jánosné	Szendehely	Bem út	7
Jámbor Vilmos	Szendehely	Bem út	8
Jámbor Vilmosné	Szendehely	Bem út	8
Rottenbacher Györgyné	Szendehely	Bem út	9
Német Attila	Szendehely	Bem út	11
Német Béláné	Szendehely	Bem út	11
Német Béláné	Szendehely	Bem út	11
Szegner Anett	Szendehely	Bem út	13
Szegner Csaba	Szendehely	Bem út	13
Szegner Mátyásné	Szendehely	Bem út	13
Hencz Imre	Szendehely	Bem út	17
Hencz Imréné	Szendehely	Bem út	17
Hencz Viktor	Szendehely	Bem út	17
Virsinger Mihály	Szendehely	Bem út	21
Virsinger Mihályné	Szendehely	Bem út	21
Bach András	Szendehely	Bem út	23
Bach Andrásné	Szendehely	Bem út	23

Rottenbacher Tímea	Szendehely	Bem út	23
Szabó Anna	Szendehely	Bem út	25
Szabó János	Szendehely	Bem út	25
Dóczy László	Szendehely	Bem út	31
Dóczy Tímea	Szendehely	Bem út	31
	Bem út részéről		29
Zsidákovits Gyula	Szendehely	Dankó Pista utca	10
Zsidákovitsné Virsinger Anna	Szendehely	Dankó Pista utca	10
Stribik Ferenc	Szendehely	Dankó Pista utca	12
Stribik Márk	Szendehely	Dankó Pista utca	12
Tóthné Nádasdy Erzsébet	Szendehely	Dankó Pista utca	17
Féja Károly	Szendehely	Dankó Pista utca	
	Dankó Pista utca részéről		6
Endrész Balázs	Szendehely	Dózsa György út	34
	Dózsa György út részéről		1
Schlenk András	Szendehely	Hársfa utca	1
Engelsdörfer Dávid	Szendehely	Hársfa utca	2
Engelsdörfer Ferenc	Szendehely	Hársfa utca	2
Engelsdörferné Kollát Edit	Szendehely	Hársfa utca	2
Bach László	Szendehely	Hársfa utca	3
Bach László	Szendehely	Hársfa utca	3
Bach Lászlóné	Szendehely	Hársfa utca	3
Rottenbacher Mihály	Szendehely	Hársfa utca	4
Rottenbacher Mihályné	Szendehely	Hársfa utca	4
Schmidt János	Szendehely	Hársfa utca	5
Schlenk Katalin	Szendehely	Hársfa utca	6
Schlenk László	Szendehely	Hársfa utca	6
Schlenk Lászlóné	Szendehely	Hársfa utca	6
Szegner Anikó	Szendehely	Hársfa utca	7
Szegner Mátyásné	Szendehely	Hársfa utca	7
Sumandán Jakab	Szendehely	Hársfa utca	8
Sumandán Jakabné	Szendehely	Hársfa utca	8
Sumandán József	Szendehely	Hársfa utca	8
Altsach György	Szendehely	Hársfa utca	9
Szegner ferencné	Szendehely	Hársfa utca	10
Bach Gábor	Szendehely	Hársfa utca	14
Bach János	Szendehely	Hársfa utca	14
Bach Jánosné	Szendehely	Hársfa utca	14
Endrész István	Szendehely	Hársfa utca	15
Endrész Istvánné	Szendehely	Hársfa utca	15
Koncz János	Szendehely	Hársfa utca	16
Koncz Jánosné	Szendehely	Hársfa utca	16
Nerpel Márk	Szendehely	Hársfa utca	17
Varga Gábor	Szendehely	Hársfa utca	18
Varga János	Szendehely	Hársfa utca	18
Varga Jánosné	Szendehely	Hársfa utca	18
Bach József	Szendehely	Hársfa utca	10
Schlenk Andrásné	Szendehely	Hársfa utca	11
	Hársfa utca részéről		33
Ogl József	Szendehely	Jókai utca	3

Müller György	Szendehely	Jókai utca	5
Kassainé Ogl Izabella	Szendehely	Jókai utca	7
Ogl Györgyné	Szendehely	Jókai utca	7
Wágnerné K? Mária	Szendehely	Jókai utca	9
Altsach János	Szendehely	Jókai utca	10
Bonafert Gábor	Szendehely	Jókai utca	11
Bach János	Szendehely	Jókai utca	12
Szegner Mihályné	Szendehely	Jókai utca	13
Bach János	Szendehely	Jókai utca	14
Dr Schmidt Evelin	Szendehely	Jókai utca	17
Bozsó Tamás	Szendehely	Jókai utca	20
Ogl Józsefné	Szendehely	Jókai utca	21
Bradán István	Szendehely	Jókai utca	22
Genzelmanné U. Mária	Szendehely	Jókai utca	21A
	Jókai utca részéről		15
Ogl Livia	Szendehely	Kápolna utca	1
Dragos Sándor	Szendehely	Kápolna utca	2
Dragos Sándorné	Szendehely	Kápolna utca	2
Schlenk Sándor	Szendehely	Kápolna utca	3
Schlenkné Hayer Tímea	Szendehely	Kápolna utca	3
Bonafert Csaba	Szendehely	Kápolna utca	4
Bonafertné Gáborik Gabriella	Szendehely	Kápolna utca	4
Schmidt Mihály	Szendehely	Kápolna utca	5
Schmidt Mihályné	Szendehely	Kápolna utca	5
Veisz László	Szendehely	Kápolna utca	6
Veiszné Fehér Rita	Szendehely	Kápolna utca	6
Szunyog Krisztina	Szendehely	Kápolna utca	7
Szunyog Péter	Szendehely	Kápolna utca	7
Dancsó Zsolt	Szendehely	Kápolna utca	9
Heiszig Krisztina	Szendehely	Kápolna utca	9
Ogl Árpád	Szendehely	Kápolna utca	10
Oglné Varga Éva	Szendehely	Kápolna utca	10
Haffner Zoltán	Szendehely	Kápolna utca	12
Haffnerné Balázs Annamária	Szendehely	Kápolna utca	12
Schmidt Katalin	Szendehely	Kápolna utca	13
Móricz Tibor	Szendehely	Kápolna utca	14
Debre Ferenc	Szendehely	Kápolna utca	15
Mácza András	Szendehely	Kápolna utca	15
Andriasik Zsolt	Szendehely	Kápolna utca	16
Kóvári Ágnes	Szendehely	Kápolna utca	16
Halász Attila	Szendehely	Kápolna utca	17
Halász Attiláné	Szendehely	Kápolna utca	17
Földvári Dávid	Szendehely	Kápolna utca	18
Földvári József	Szendehely	Kápolna utca	18
Földvári Józsefné	Szendehely	Kápolna utca	18
Földvári Szabolcs	Szendehely	Kápolna utca	18
Virsinger Zsolt	Szendehely	Kápolna utca	19
Lajcsok Arnold	Szendehely	Kápolna utca	20
Lajcsokné Vanicsek Adrienn	Szendehely	Kápolna utca	20
Lázár Eszter	Szendehely	Kápolna utca	21

Virsinger Csaba	Szendehely	Kápolna utca	21
Virsinger Csaba	Szendehely	Kápolna utca	21
Szegner János	Szendehely	Kápolna utca	22
Szegnerné Gémes Katalin	Szendehely	Kápolna utca	22
Schmidt Tamás	Szendehely	Kápolna utca	23
Schmidt Tamásné	Szendehely	Kápolna utca	23
Bogdányi János	Szendehely	Kápolna utca	24
Bogdányi Jánosné	Szendehely	Kápolna utca	24
Haffner Róbert	Szendehely	Kápolna utca	25
Dr. Virsinger Norbert	Szendehely	Kápolna utca	26
Dr. Virsingerné Pintér Edit	Szendehely	Kápolna utca	26
Virsinger József	Szendehely	Kápolna utca	27
Virsinger Józsefné	Szendehely	Kápolna utca	27
Virsinger Szabina	Szendehely	Kápolna utca	27
Bodonyi Ádám	Szendehely	Kápolna utca	28
Bodonyi János	Szendehely	Kápolna utca	28
Bodonyi Jánosné	Szendehely	Kápolna utca	28
Bodonyi László	Szendehely	Kápolna utca	30
Bodonyi László	Szendehely	Kápolna utca	30
Bodonyi Lászlóné	Szendehely	Kápolna utca	30
Czáder Anita	Szendehely	Kápolna utca	30
Molnár József	Szendehely	Kápolna utca	31
Schlenk György	Szendehely	Kápolna utca	32
Schlenk Joanna	Szendehely	Kápolna utca	32
Váczai József	Szendehely	Kápolna utca	33
Vörösmarty Viktória	Szendehely	Kápolna utca	33
Schlenk Jánosné	Szendehely	Kápolna utca	34
Schlenk Jánosné	Szendehely	Kápolna utca	34
Vinkler Jánosné	Szendehely	Kápolna utca	35
Datki Attila	Szendehely	Kápolna utca	37
Nagy Hajnalka	Szendehely	Kápolna utca	38
Schlenk Tamás	Szendehely	Kápolna utca	38
Bach Richárd	Szendehely	Kápolna utca	39
Bach Szilvia	Szendehely	Kápolna utca	39
Izápy Ferenc	Szendehely	Kápolna utca	40
Izápy Ferenc	Szendehely	Kápolna utca	40
Izápyné Anschau Kinga	Szendehely	Kápolna utca	40
Bach Róbert	Szendehely	Kápolna utca	41
Bach Róbert	Szendehely	Kápolna utca	41
Szegner Jakab	Szendehely	Kápolna utca	42
Szegner Máté	Szendehely	Kápolna utca	42
Szegnerné Jánosi Mária	Szendehely	Kápolna utca	42
Schmidt János	Szendehely	Kápolna utca	43
Szegner Tamás	Szendehely	Kápolna utca	44
Szegnerné R? Ildikó	Szendehely	Kápolna utca	44
Mácza Adrienn	Szendehely	Kápolna utca	45
Mácza András	Szendehely	Kápolna utca	45
Mácza Andrásné	Szendehely	Kápolna utca	45
Mácza Marietta	Szendehely	Kápolna utca	45
Szegner Mihály	Szendehely	Kápolna utca	46

Szegnerné Bach Valéria	Szendehely	Kápolna utca	46
Hász Dániel	Szendehely	Kápolna utca	47
Hász Márton	Szendehely	Kápolna utca	47
Hászné Szikora Zsuzsanna	Szendehely	Kápolna utca	47
Bartos Gábor	Szendehely	Kápolna utca	11
Kápolna utca részéről		90	
Altsach Józsefné	Szendehely	Kossuth utca	1
German Antal	Szendehely	Kossuth utca	1
German Antal	Szendehely	Kossuth utca	3
Fuchsná Gondár Tímea	Szendehely	Kossuth utca	4
Majoros Péter	Szendehely	Kossuth utca	5
Rottenbacher András	Szendehely	Kossuth utca	5
Bély Ágnes	Szendehely	Kossuth utca	6
Kovács László	Szendehely	Kossuth utca	6
Racskó Zoltán	Szendehely	Kossuth utca	7
Bogovits Attila	Szendehely	Kossuth utca	8
Matics Sándorné	Szendehely	Kossuth utca	10
Oglné Anna Ivett	Szendehely	Kossuth utca	13
Dragos Sándor	Szendehely	Kossuth utca	14
Hász Mártonné	Szendehely	Kossuth utca	15
Varsányi Mihályné	Szendehely	Kossuth utca	17
Keszi Károlyné	Szendehely	Kossuth utca	18
Zsidok Gyuláné	Szendehely	Kossuth utca	20
Flier Katalin	Szendehely	Kossuth utca	12/b
Moldvai István	Szendehely	Kossuth utca	3/b
Schlenk Mihály	Szendehely	Kossuth utca	5/b
Kossuth utca részéről		20	
Tóth Béla	Szendehely	Kölcsey utca	3
Tóth Béláné	Szendehely	Kölcsey utca	3
Dr. Szabó Krisztina	Szendehely	Kölcsey utca	4
Kelemen Zsolt	Szendehely	Kölcsey utca	4
Horváth Péter	Szendehely	Kölcsey utca	5
Kis Nikolett	Szendehely	Kölcsey utca	5
Papp Eleonóra	Szendehely	Kölcsey utca	9
Papp Ferenc Gábor	Szendehely	Kölcsey utca	9
Papp Zsombor	Szendehely	Kölcsey utca	9
Remete Angéla	Szendehely	Kölcsey utca	9
Dabasné Hegyesi Bernadett	Szendehely	Kölcsey utca	10
Szeidl Péter	Szendehely	Kölcsey utca	12
Dobák Tamara	Szendehely	Kölcsey utca	14
Takács Balázs	Szendehely	Kölcsey utca	14
Schilling Árpád	Szendehely	Kölcsey utca	15
Schilling Árpádné	Szendehely	Kölcsey utca	15
Balogh Ferenc	Szendehely	Kölcsey utca	17
Puskás Tünde	Szendehely	Kölcsey utca	18
Puskás Zsolt	Szendehely	Kölcsey utca	18
Kölcsey utca részéről		19	
Reich Andrásné	Szendehely	Madách utca	4
Rottenbacher Mátyásné	Szendehely	Madách utca	5
Lambek Imréné	Szendehely	Madách utca	7

Lambek Józsefné	Szendehely	Madách utca	7
Haffner István	Szendehely	Madách utca	10
Katalin László	Szendehely	Madách utca	11
Makovinyi Gergely	Szendehely	Madách utca	13
Kohári Jánosné	Szendehely	Madách utca	14
Lisztes Antal	Szendehely	Madách utca	14
Bolinger Éva	Szendehely	Madách utca	15
Bonafert Gyula	Szendehely	Madách utca	16
Bonafert Gyuláné	Szendehely	Madách utca	16
Daucsó László	Szendehely	Madách utca	17
Daucsó Lászlóné	Szendehely	Madách utca	17
Nagy Gergely	Szendehely	Madách utca	17
Nagyné Daucsó Anikó	Szendehely	Madách utca	17
Engelsdörfer Katalin	Szendehely	Madách utca	19
Engelsdörfer Róbert	Szendehely	Madách utca	19
Mészáros Mihály	Szendehely	Madách utca	19
Mészáros Mihályné	Szendehely	Madách utca	19
Bach Józsefné	Szendehely	Madách utca	21
Endrész Antal	Szendehely	Madách utca	22
Endrész Antalné	Szendehely	Madách utca	22
Rottenbacher Ádám	Szendehely	Madách utca	24
Schlenk Ferencné	Szendehely	Madách utca	26
Hafke István	Szendehely	Madách utca	40
Madách utca részéről		26	
Bonafert Antal	Szendehely	Mező utca	1
Endrész Antal	Szendehely	Mező utca	3
Endrész Antalné	Szendehely	Mező utca	3
Záhorszki Antalné	Szendehely	Mező utca	4
Záhorszki Klaudia	Szendehely	Mező utca	4
Szunyog János	Szendehely	Mező utca	6
Virsinger Jakabné	Szendehely	Mező utca	7
Virsinger János	Szendehely	Mező utca	7
Léman Boglárka	Szendehely	Mező utca	8
Léman János	Szendehely	Mező utca	8
Léman Jánosné	Szendehely	Mező utca	8
Léman Mónika	Szendehely	Mező utca	8
Léman Zsolt	Szendehely	Mező utca	8
Posch Zoltán	Szendehely	Mező utca	8
Bonafert Attila	Szendehely	Mező utca	9
Bonafert Balázs	Szendehely	Mező utca	9
Bonafert Istvánné	Szendehely	Mező utca	9
German Mátyásné	Szendehely	Mező utca	11
German Szabolcs	Szendehely	Mező utca	11
Henczné Majnik Katalin	Szendehely	Mező utca	16
ifj. Majnik Ferenc	Szendehely	Mező utca	16
Majnik Anita	Szendehely	Mező utca	16
Majnik Ferenc	Szendehely	Mező utca	16
Majnik Ferencné	Szendehely	Mező utca	16
Kollár György	Szendehely	Mező utca	19
Kollár Györgyné	Szendehely	Mező utca	19

Gál Istvánné	Szendehely	Mező utca	21
Gál Istvánné	Szendehely	Mező utca	21
Hriagyel Albert	Szendehely	Mező utca	22
Haffner András	Szendehely	Mező utca	24
Haffner Andrásné	Szendehely	Mező utca	24
Bach Györgyné	Szendehely	Mező utca	25
Endrész Görgy	Szendehely	Mező utca	25
Endrész Györgyné	Szendehely	Mező utca	25
Obrotkainé Endrész Rita	Szendehely	Mező utca	25
Ménich Jakab	Szendehely	Mező utca	26
Ménich Jakabné	Szendehely	Mező utca	26
Szegner Józsefné	Szendehely	Mező utca	26
Szegner Katalin	Szendehely	Mező utca	26
Péter Ilona	Szendehely	Mező utca	30
Földvári Jakabné	Szendehely	Mező utca	32
Földvári Dorina	Szendehely	Mező utca	33
Schlenk Gábor	Szendehely	Mező utca	33
Schlenk Jakab	Szendehely	Mező utca	33
Schlenk Jakabné	Szendehely	Mező utca	33
Schlenk Róbert	Szendehely	Mező utca	33
Gáspár Istvánné	Szendehely	Mező utca	35
Gáspár Norbert	Szendehely	Mező utca	35
Sági Béláné	Szendehely	Mező utca	35
Földvári Ádám	Szendehely	Mező utca	38
Götzné Germán Mónika	Szendehely	Mező utca	40
Nagy Krisztián	Szendehely	Mező utca	44
Nagy Krisztiánné	Szendehely	Mező utca	44
Mező utca részéről		53	
Rottenbacher Balázs	Szendehely	Migazzi utca	1
Rottenbacherné Haffner Mónika	Szendehely	Migazzi utca	1
Budai Boldizsár	Szendehely	Migazzi utca	3
Budai Rita	Szendehely	Migazzi utca	3
Sándor Zsuzsanna	Szendehely	Migazzi utca	5
Szivok István	Szendehely	Migazzi utca	5
Angi János	Szendehely	Migazzi utca	9
Laczkó Ildikó	Szendehely	Migazzi utca	11
Laczkó Zoltán	Szendehely	Migazzi utca	11
Molnár Viktorné	Szendehely	Migazzi utca	12
Czirják Mihály	Szendehely	Migazzi utca	17
Ferencz Mária	Szendehely	Migazzi utca	17
Migazzi utca részéről		12	
Oglné Bogdán Annamária	Szendehely	Petőfi utca	6
Bach Ákos	Szendehely	Petőfi utca	7
Bach Jakab	Szendehely	Petőfi utca	7
Bachné H. Szandra	Szendehely	Petőfi utca	7
Germann Antalné	Szendehely	Petőfi utca	8
Lambek Jánosné	Szendehely	Petőfi utca	9
Bonafert Bálint	Szendehely	Petőfi utca	10
Szigeti Péter	Szendehely	Petőfi utca	11
Szigetiné Kollár Györgyi	Szendehely	Petőfi utca	11

Ogl Zsolt	Szendehely	Petőfi utca	12
Oglné Aradszki Magdolna	Szendehely	Petőfi utca	12
Záhorszki Miklós	Szendehely	Petőfi utca	13
Papp László	Szendehely	Petőfi utca	17
Bach György	Szendehely	Petőfi utca	19
Bach György	Szendehely	Petőfi utca	19
Bach Rita	Szendehely	Petőfi utca	19
	Petőfi utca részéről		16
Biegelbauerné B. Magdolna	Szendehely	Rákóczi utca	3
Szente Józsefné	Szendehely	Rákóczi utca	3
Haffner Mária	Szendehely	Rákóczi utca	4
Dávidné Bach Borbála	Szendehely	Rákóczi utca	5
Hriagyel Pálné	Szendehely	Rákóczi utca	7
Szegner Jakabné	Szendehely	Rákóczi utca	9
Babicska András	Szendehely	Rákóczi utca	10
Rottenbacher Mihályné	Szendehely	Rákóczi utca	10
Stribik	Szendehely	Rákóczi utca	11
Stribik Károlyné	Szendehely	Rákóczi utca	14
Stribik Károlyné	Szendehely	Rákóczi utca	14
Almási Zsófia	Szendehely	Rákóczi utca	16
Bükki Tamás	Szendehely	Rákóczi utca	16
Szegner Györgyné	Szendehely	Rákóczi utca	17
German Istvánné	Szendehely	Rákóczi utca	18
Ogl Györgyné	Szendehely	Rákóczi utca	19
Altsach József	Szendehely	Rákóczi utca	20
Altsach Józsefné	Szendehely	Rákóczi utca	20
Ferjancsics József	Szendehely	Rákóczi utca	21
Fuchs József	Szendehely	Rákóczi utca	23
Schlenk Mátyásné	Szendehely	Rákóczi utca	25
Schlenk Mátyásné	Szendehely	Rákóczi utca	25
Szlama Péter	Szendehely	Rákóczi utca	17/a
Szlama Péterné	Szendehely	Rákóczi utca	17/a
	Rákóczi utca részéről		24
Schlenk Sándorné	Szendehely	Rózsa Ferenc utca	4
Schlenk Sándorné	Szendehely	Rózsa Ferenc utca	4
Bonafert Jakab	Szendehely	Rózsa Ferenc utca	5
Bonafert Jakabné	Szendehely	Rózsa Ferenc utca	5
Bonafert Péter	Szendehely	Rózsa Ferenc utca	5
Krajcsik Jánosné	Szendehely	Rózsa Ferenc utca	7
Rottenbacher Mihály	Szendehely	Rózsa Ferenc utca	9
Rottenbacher Mihályné	Szendehely	Rózsa Ferenc utca	9
Rottenbacher Gábor	Szendehely	Rózsa Ferenc utca	10
Rottenbacher Gáborné	Szendehely	Rózsa Ferenc utca	10
Rottenbacher Tamás	Szendehely	Rózsa Ferenc utca	10
Magyar János	Szendehely	Rózsa Ferenc utca	14
Kósáné B. Beáta	Szendehely	Rózsa Ferenc utca	16
Schlenk Jánosné	Szendehely	Rózsa Ferenc utca	17
Orosz Ferencné	Szendehely	Rózsa Ferenc utca	19
	Rózsa Ferenc utca részéről		15
Rottenbacher Mihályné	Szendehely	Szabadság utca	3

Szegner Jakab	Szendehely	Szabadság utca	11
Kohári Bence	Szendehely	Szabadság utca	13
Kohári Pálné	Szendehely	Szabadság utca	13
Kohári Péter	Szendehely	Szabadság utca	13
Szegner Jakabné	Szendehely	Szabadság utca	13
Okos Ferenc	Szendehely	Szabadság utca	14
Okos Ferencné	Szendehely	Szabadság utca	14
Németh Tibor	Szendehely	Szabadság utca	15
Szegner János	Szendehely	Szabadság utca	16
Szegner László	Szendehely	Szabadság utca	16
Szalai Istvánné	Szendehely	Szabadság utca	17
Krauszman Péter	Szendehely	Szabadság utca	18
Virsinger Szilvia	Szendehely	Szabadság utca	25
Kovaleszkné Jámbor Csilla	Szendehely	Szabadság utca	28
Kara László	Szendehely	Szabadság utca	34
Kara Lászlóné	Szendehely	Szabadság utca	
Szabadság utca részéről		17	
Rusvay Viktória	Szendehely	Szent István utca	2
Szente Balázs János	Szendehely	Szent István utca	5
Szente-Pásztói Mária	Szendehely	Szent István utca	5
German Jakabné	Szendehely	Szent István utca	6
Haffner István	Szendehely	Szent István utca	8
Szegner János	Szendehely	Szent István utca	10
Bach Jakab	Szendehely	Szent István utca	11
Bach Jakabné	Szendehely	Szent István utca	11
Ferjancsics József	Szendehely	Szent István utca	12
Horváth Katalin	Szendehely	Szent István utca	14
Sipos Dénes	Szendehely	Szent István utca	14
Schlenk Brigitta	Szendehely	Szent István utca	15
Schlenk György	Szendehely	Szent István utca	15
Schlenk Györgyné	Szendehely	Szent István utca	15
Schlenk Zsolt	Szendehely	Szent István utca	15
Horváth Endre	Szendehely	Szent István utca	16
Tímár Éva	Szendehely	Szent István utca	16
Benkó Béláné	Szendehely	Szent István utca	18
Götné Gill Zsuzsanna	Szendehely	Szent István utca	19
Tóth Tamás	Szendehely	Szent István utca	21
Götz Sándor	Szendehely	Szent István utca	19/a
Szent István utca részéről		21	
Ogl Henrik	Szendehely	Váci út	2
Fűr Tibor	Szendehely	Váci út	4
Fűrné Grauszmann Éva	Szendehely	Váci út	4
Bucsányi Gáborné	Szendehely	Váci út	10
Virsingerné Csáli Andrea	Szendehely	Váci út	13
Forváth Ferenc	Szendehely	Váci út	15
Gyöngyösi Jenő	Szendehely	Váci út	15
Horváth Gyula	Szendehely	Váci út	15
Horváth Gyuláné	Szendehely	Váci út	15
Horváth Valéria	Szendehely	Váci út	15
Kósa Ferencné	Szendehely	Váci út	15

Bodonyi János	Szendehely	Váci út	28
Bodonyi Jánosné	Szendehely	Váci út	28
Kósa János	Szendehely	Váci út	31
German János	Szendehely	Váci út	39
German Jánosné	Szendehely	Váci út	39
Tanis András	Szendehely	Váci út	42
Váci út részéről		17	
Babicska Gábor	Szendehely	Vörösmarty utca	2
Hugli Fruzsina	Szendehely	Vörösmarty utca	2
Lányi Ildikó	Szendehely	Vörösmarty utca	6
Alexa István	Szendehely	Vörösmarty utca	8
German Jánosné	Szendehely	Vörösmarty utca	12
Schmidt János	Szendehely	Vörösmarty utca	40
Babicska András	Szendehely	Vörösmarty utca	2a
Babicska Andrásné	Szendehely	Vörösmarty utca	2a
Vörösmarty utca részéről		8	
Kaposvári Edina	Szendehely-Katalinpuszta	Katalini utca	5
Kaposvári Tamás	Szendehely-Katalinpuszta	Katalini utca	5
Katalini utca részéről		2	
Baksa Csaba	Szendehely-Katalinpuszta	Nagydomb utca	7
Lajcsok Roland	Szendehely-Katalinpuszta	Nagydomb utca	13
Baranyi Judit és férje	Szendehely-Katalinpuszta	Nagydomb utca	15
Ivány Krisztina	Szendehely-Katalinpuszta	Nagydomb utca	20
Tóth Gábor	Szendehely-Katalinpuszta	Nagydomb utca	20
Bányai László és felesége	Szendehely-Katalinpuszta	Nagydomb utca	21
Német Béla	Szendehely-Katalinpuszta	Nagydomb utca	24
Varga Irén	Szendehely-Katalinpuszta	Nagydomb utca	24
Boda Orsolya	Szendehely-Katalinpuszta	Nagydomb utca	26
Boda Zoltán	Szendehely-Katalinpuszta	Nagydomb utca	26
Zsibók Zoltán	Szendehely-Katalinpuszta	Nagydomb utca	28
Zsibókné Müller Anikó	Szendehely-Katalinpuszta	Nagydomb utca	28
Nagydomb utca részéről		12	
Müller Tamás	Szendehely-Katalinpuszta	Panoráma utca	2
Müllerné Varga Fruzsina	Szendehely-Katalinpuszta	Panoráma utca	2
Panoráma utca részéről		2	
Ducson Árpád	Szendehely-Katalinpuszta	Újszőlők utca	4
Ducson Eszter	Szendehely-Katalinpuszta	Újszőlők utca	4
Ducson Imre	Szendehely-Katalinpuszta	Újszőlők utca	4
Ducson Imréné	Szendehely-Katalinpuszta	Újszőlők utca	4
Ducson Zsuzsanna	Szendehely-Katalinpuszta	Újszőlők utca	4
Újszőlők utca részéről		5	
Bartók György	Szendehely-Katalinpuszta	Urbáni utca	13
Bartókné Tóth Erika	Szendehely-Katalinpuszta	Urbáni utca	13
Balogh Tamás	Szendehely-Katalinpuszta	Urbáni utca	21
Hvizsgyalka Zsuzsa	Szendehely-Katalinpuszta	Urbáni utca	21
Urbán Péter	Szendehely-Katalinpuszta	Urbáni utca	20 telek tulajdonosaként
Urbáni utca részéről		5	
Összesen		517	