

## Évekig állt az EuroVelo 6 Dömös–Szentendre közötti szakasz a beruházónál

### EV 6 Dömös–Szentendre közötti szakaszának környezethasználati engedélyeztetési eljárás elhúzóadásának okai – Szentendre–Szigetmonostor között tervezett hidat érintő kérdések Háttéranyag

Annak ellenére, hogy hosszú évekig folytak a híddal kapcsolatos különböző előkészítő tervezések, egyeztetések, 2019. október végére egyértelműen kiderült, hogy sok kérdés tisztázatlan, előkészítetlen maradt. Az egyik legfontosabb állomás a környezethasználati engedélyeztetési eljárás volt, ami 2017. 12. 22-től 2019. 10. 30-ig, a másodfokú hatóság döntéséig tartott, s ekkor vált világgossá, hogy a Járási Hivatal elsőfokú döntése többféle értelmezést tesz lehetővé.

### ELŐZETES VIZSGÁLATI DOKUMENTÁCIÓ ÉS A KÖRNYEZETI HATÁSVIZSGÁLATI ÉS AZ EGYSÉGES KÖRNYEZETHASZNÁLATI ENGEDÉLYEZÉSI ELJÁRÁS (2017. 12. 22. – 2018. 05.25.)

Már a **2017 decemberében** benyújtott előzetes vizsgálati dokumentáció bevezetője egyértelműen leírja: „**A Dömös –Szentendre közötti szakasz tervezési menetében lépéshátrányban van...** Ennek oka, hogy az eddig készült tanulmánytervek nyomvonalai nem kapták meg a szükséges engedélyeket...”

Az előzetes vizsgálati dokumentáció benyújtása után született -- a környezeti hatástanulmányt elrendelő, és az azzal kapcsolatos követelményeket előíró -- Járási hivatali határozathoz (2018.02.20. PE-06/KTF/1535-52/2018.) is fellebbezést nyújtottak be. Ennek eredménye az lett, hogy **a másodfokú határozat** (2018. 05. 25. PE/KTF0/906-3/2018) **bővítette a környezeti hatástanulmánnyal kapcsolatos követelményeket.**

A *Kétkeréken Konzorcium* által benyújtott *dokumentáció* gyakorlatilag **nem foglalkozott Szentendre esetében városképbe illesztéssel, elnagyolt látványtervekkel illusztrálta a Szentendre--Szigetmonostor között tervezett hidak tájba illesztését**, és a Járási hivatal elsőfokú határozata sem részletezte kellőképpen e témakörrel kapcsolatos elvárásokat.

Az az előzetes vizsgálati dokumentáció kapcsán született másodfokú határozat egyebek mellett **az alábbi követelményeket írta elő a benyújtandó hatástanulmány számára:**

4. A várható környezeti hatások becslése és értékelése  
ad) a településkarakter (településkép, településszerkezet) megváltozása,  
ae) tájkép, tájhasználat, tájszerkezet, tájjelleg megváltozása,
8. **A kerékpárút egyes szakaszairól, továbbá a híd-változatokról több perspektívás látványterv, továbbá tájba illesztési tanulmányterv elkészítése.**
  8. 1. A tervezett hídváltozatok legmagasabb pontjára és pályaszintjére digitális láthatósági elemzést szükséges készíteni, borítatlan terepfelszínre vonatkoztatva, 5000 méter sugarú területre.
  8. 2. **A Szentendre–Szigetmonostor között tervezett hídváltozatokat Szentendre város dunai látképeivel együttesen kiemelten szükséges értékelni, a tájképi, településképi adottságok megőrzése szempontjából."**

## KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY ÉS AZ ELSŐ- ÉS MÁSODFOKÚ KÖRNYEZETVÉDELMI ENGEDÉLY HATÁROZATAI (2018. 11. –2019. 10. 30.)

### VÍZBÁZISVÉDELEM

A **beruházó megbízásából készült hatástanulmány** (Akusztika Mérnöki Iroda, 2018. nov.) is leírja a Szentendre–Szigetmonostor közötti hídvaltozatok lehetséges helyszíneiről, hogy: **„Mivel a II. (Hajóállomás) és III. változatok – (III.a Rév u., III.b Yacht kikötő, III.c Dunaár u./Pásztor rév) – majdnem minden szempontból kedvezőtlen minősítést kaptak, ezért alapvetően az I. (Határcsárda) a megvalósítható változat. A III. (belvárosi hídtervek) változatok** megépítését jelen formában a 123/1997. (VII. 18.) Kormányrendelet 5. számú melléklete alapján **megépíteni nem lehetséges**, mivel a híd vízbázisvédelmi belső védőterületet érint.

Vagyis **az előzetes vizsgálati dokumentáció és a hatástanulmány benyújtása között eltelt egy évben** a belvárosi hidak megvalósítását akadályozó 123/1997-es kormányrendelet 5. sz. mellékletének módosítása tekintetében **nem történt semmi**. Holott erre az akadályra az előzetes vizsgálati dokumentációval kapcsolatos elsőfokú döntés is felhívta a figyelmet. A hatástanulmány azt is részletezi, hogy „bizonyos munkálat és engedélyezési tervek elkészítése alapján” tovább tervezhetők a belvárosi hídhelyek – megállapítva, hogy ez időigényes, költséges és kockázatos.

A 2019. december 7-i, a beruházó által tartott tájékoztatóból az derült ki, hogy ezeket az „időigényes és költséges” – kutak kiváltása, megszüntetése és újak létesítése – munkákat csak most tervezik elvégezni, vagyis **a hatástanulmány és a tavaly decemberi tájékoztató között eltelt egy évben szintén nem történt semmi**.

### ÉRTELMEZÉSI PROBLÉMÁK AZ ÉRDI JÁRÁSI HIVATAL ELSŐFOKÚ HATÁROZATÁVAL KAPCSOLATBAN

**Előkészítetlenségre, elhamarkodott értelmezésre, az érintettekkel történő egyeztetések hiányára utal az is, ahogy a beruházó az elsőfokú határozatot kezelte.**

Az **Érdi Járási Hivatal elsőfokú határozatának megfogalmazása** (2019. 05. 09., amit 05.21-én pontosított a hatóság, PE-06/KTF/14437-46/2019.) lehetővé tette a beruházó számára azt az értelmezést, ami szerint a HÍD-III-a (Rév u.) és c (Dunaár u./Pásztor rév) változatok engedélyt kaptak.

**Ennek az értelmezésnek a kétséges voltára a Másodfokú hatóság döntése világított rá** (2019. 10. 30. PE/KTF0/4190-23/2019.). A BP Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztályától (BFKH) szakhatósági véleményében leírja, hogy a korábbi állásfoglalása szakmai szempontból helytálló, abban szerepel a 123/1997. Korm. rendeletben szereplő korlátozásokra vonatkozó felhívás, azonban abban külön nem lett kiemelve (megnevezve), hogy mely hídhelyek nem kaphatnak engedélyt.)

**A másodfokú határozat megszületéséig eltelt fél évben** az elhamarkodott értelmezésnek köszönhetően a **vízbázisvédelmi jogszabályok betartása érdekében elvégzendő munkák (kutak kiváltása) tekintetében ismételen nem történt semmi. Feltehetően az érintettekkel történő egyeztetések fázisába sem jutott el a beruházó – legalábbis erről tanúskodik a Fővárosi Vízművek 2020. február 6-i levele.** A tervezett belvárosi hidak a szigetmonostori oldalon az ivóvízbázisok belső védőterületi zónáját kereszteznék, ezzel kapcsolatban ez

olvasható a levélben: "belső védőövezeteken" az üzemeltetéshez nem kapcsolódó új létesítmények létrehozása, **kizárólag a kutak megszüntetése mellett lehetséges, melyet Társaságunk nem támogat. ... sem a jogszabályi előírások, sem a szakmai szempontok nem teszik lehetővé víztermelő kutak feladását."**

## **TÁJBA, VÁROSKÉPBE ILLESZTÉS**

***A Másodfokú hatóság döntése világított rá Szentendre esetében a híd tájba-, városképbe illesztésének – gyakorlatilag megoldhatatlan – problémájára is.*** A benyújtott Környezeti hatástanulmány és annak mellékleteiben nem található olyan leírás, fotódokumentáció, amely az előírt mélységben elemezné a tervezett belvárosi hidak hatását Szentendre ikonikus látképére. Többek között ez a hiányosság tette lehetővé, hogy az elsőfokú hatóság határozatához fellebbezést nyújtsanak be.

**A Másodfokú hatóság álláspontja a városképbe illesztésről:** „A Szentendre–Szigetmonostor között tervezett **Szentendre HÍD-3** (III. jelű) (Rév u., Dunaár u./Pásztor rév, Yacht kikötő) hídváltozatok Szentendre város egyik legérzékenyebb dunai látképét érintik. A város Duna felől feltáruuló sziluettképének látványa Szentendre emblemikus, jellegzetes tájképi eleme.

**A Duna-korzóról feltáruuló dunai látkép, a Szentendrei-sziget látványa a város felől természetszerű hatást kelt, amelyet egy nagy méretű (víz feletti hajózási magassági méreteiben nem csökkenthető), a parti zátonyokon az év nagy részében víz nélküli álló hídstruktúra mint épített tájjelem megbontana.** A város és a Duna együttese kiemelkedően értékes tájrészletet képez. A **Szentendre HÍD-1.** (Határcsárda) hídváltozat tájképvédelmi szempontból a legkedvezőbb helyszínen létesülne, legkevésbé zavaró tájjelekként jelenne meg a tájrészletben, amennyiben a tervváltozatok közül legkevésbé markáns függesztett szerkezettel kerül megvalósításra.”

## **AZ ENGEDÉLYEZÉSI ELJÁRÁS ELHÚZÓDÁSA**

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárás elhúzódásában közrejátszott az is, hogy **a kérelmező a 2018. november 15-én benyújtott hatásvizsgálati eljárási kérelemének szüneteltetését kérte november 19-én, amit csak 2019. áprilisban kért újraindítani.**

A közel két évig tartó engedélyezési eljáráshoz – a hatósághoz benyújtott dokumentumok hiányosságai mellett – az is hozzájárult, hogy **az elsőfokú hatóság az engedélyezhető, tovább tervezhető hídhelyek tekintetében félreértelmezhetően fogalmazott.**