

Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi,  
Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség  
Gyapjas József igazgató  
Budapest, 1447.  
Pf. 541.

Tárgy: Előzetes vizsgálati dokumentáció véleményezése, Szentendrén a 8906/11-12, a 8906/17-20 és 8906/22 hrsz-ú ingatlanokon tervezett bevásárlóközpont létesítésével kapcsolatban

KTVF: 55126/2008.

### **Tisztelt Gyapjas József Úr!**

Tárgyi tervezett beruházás Előzetes Vizsgálati Dokumentációjáról az alábbi véleményyt adjuk.

Alapvető álláspontunk, hogy a tervezett bevásárlóközpont a térségben nincs szükség. Számos hasonló funkciójú üzlet és bevásárlóközpont található a közelben:

Szentendrén Lidl, Aldi, Interspar, Kaisers, DM, Városkapu Bevásárlóközpont;  
Pomázon Spar, DM és több CBA;  
Budakalászon Cora, Bricostore, Electroworld;  
Dunakeszin Auchan, Bauhaus stb.  
Békásmegyeren számos hasonló üzlet.

A terület ellátottsága ilyen üzletekkel több, mint elegendő. Újabb üzletek építése a vásárlók kiszolgálását, jobb ellátását már nem szolgálja, kizárólag újabb forgalmat és környezetterhelést generál. A dokumentáció számos hiányossága és a bevásárlóközpont építése és üzemelése során fellépő környezeti hatások miatt részletes környezeti hatásvizsgálat elvégzésére lenne szükség.

A dokumentáció 18. oldalán említik, hogy a parkolók csurgalékvize gravitációs rendszerben kerül elvezetésre. A 2006. áprilisi árvíz során a Dera-patak, mely vélelmezhetően a parkolók csurgalékvizének befogadója lesz, visszaduzzadt, és a vízszint majdnem elérte a 11-es út szintjét. Hasonló esetben a patak vize visszaduzzadhat a csurgalékvíz-elvezető rendszeren keresztül, és az olajfogókban felfogott olaj a környezetet szennyezheti. Ennek kizárására ennek alapos kivizsgálását kérjük, illetve megoldásokat arra az esetre, hogy árvíz és jelentős csapadék együttes meglétekor a csurgalékvíz elvezetése hogyan lesz megoldva. Ugyanígy vizsgálat szükséges, hogy mi történik a Dera-patak árvizekor, ilyenkor a parkoló csurgalékvize is valószínűleg sok, a patak felduzzadása havariához vezethet. A Dera-patak 100 éves mértékadó árvize a Pomázi HÉV hídnál 30 m<sup>3</sup>/s vízhozamot jelent.

A dokumentáció 22. oldalán említik, hogy a vizsgált terület légszennyezettségét a közlekedés határozza meg és a légszennyezettség a levegőminőségi határértékek alatti.

Ugyanakkor vélelmezhető, hogy a területen a szállópor (PM10) szennyezettség évente több mint 35 napon átlépi az egészségügyi határértéket, hiszen ez Budapest külterületein is előfordul. Ennek az állításnak vizsgálata szükséges elsősorban mérésekkel alátámasztva. Ennek érdekében legalább 1 éves mérési adatsorra lenne szükség. A területen télen gyakori a köd (a Dunakanyarban, mint medencében gyűlik meg, dél felé terjed), mely inverziós állapotot hoz létre és kedvez a légszennyező anyagok feldúsulásának. Esetleg a váci és az újpalotai automata mérőállomás PM10 adatait felhasználva lehetne modellezni, hogy a szennyezettség milyen lehet az érintett területen.

A 23. oldalon található táblázatban, mely a légállapotot minősíti, pont az egészségre leginkább ártalmas anyag, a szállópor (PM10) nem került feltüntetésre. Előző bekezdésünk is erre vonatkozik, ennek vizsgálata szükséges.

A 24. oldalon megállapításra kerül, hogy a nitrogén-dioxid- és a talaj-közeli ózon-szennyezettség a légszennyezettségi határértéket és a tűréshatárt meghaladja. Mivel a bevásárlóközpontokról köztudott, hogy 60 kilométeres körzetben fejtik ki forgalomgerjesztő hatásukat, így alapos vizsgálatot igényel, hogy a tágabb környezetében mennyire rontja tovább e két anyag tekintetében a levegő minőségét.

A 27. oldalon említik, hogy az építés során *„A terület megközelítésére rendelkezésre álló 11-es főút érintett szakasza, valamint a tervezett összekötőút elkerüli a lakóterületeket, illetve más a levegőtisztaság-védelmi szempontból érzékeny területeket.”* Ez az állítás valószínűleg erős csúsztatás, hiszen nehéz elképzelni azt, hogy az építőanyagokat a közvetlen közelből Budapest, Pomáz, Budakalász és Szentendre lakott területeinek elkerülésével fogják a helyszínre szállítani. Ezért alapos vizsgálatot kell végezni valamennyi építőanyag tekintetében, hogy pontosan milyen helyszínről, milyen útvonalon szállítják az építkezés helyszínére és milyen útvonalon és hová szállítják az esetlegesen kitermelt földet, vagy az építkezés során keletkező inert hulladékot, illetve ezeken az útvonalakon lakott területeket érintve a szállítás milyen többlet zaj- és légszennyezést okoz, az érintett útvonalakon nincs-e zaj- és légszennyezés határérték átlépés.

A 29. oldalon említik, hogy *„Az üzletsor fűtését elektromos fűtési rendszer biztosítja”*. Véleményünk szerint ez rendkívül pazarló fűtési mód, jobb lenne a meglévő két kazán valamelyikével végezni a fűtést, vagy hőszivattyús megoldást alkalmazni.

A dokumentáció 32. oldalán vizsgálja a forgalom várható alakulását. A vizsgálat során 6 órás átlagos forgást feltételez. Ez véleményünk szerint rendkívül eltúlzott érték, hasonló bevásárlóközpontok előzetes vizsgálati dokumentációjában 2 órás forgási idővel számolnak, mely valószínűleg még mindig nagyobb, mint a valós érték, mely egy-másfél órára tehető. Így a teljes számítás hamis adatokon alapul, új számítások elvégzése szükséges.

Ugyanezen az oldalon tévesen írja le a hatásterületet, azt feltételezi, hogy a bevásárlóközpontot kizárólag a 11-es úton, illetve az abból leágazó 1112-es és 1108-as utakon lehetséges megközelíteni. A szakirodalom egyértelműen leírja,



hogy egy bevásárlóközpont vonzásterülete 60 km-re kiterjed, így mind zaj, mind pedig légszennyezettség növekedése tekintetében egy sokkal tágabb környezetet szükséges vizsgálni (pl. Pomáz, Budakalász, Szentendre, Leányfalu, Budapest lakott területeit). Önmagát cáfolja ebben a tekintetben, amikor a dokumentáció 55. oldalán leírja, hogy „A kapcsolódó járműforgalom a távolabbi közúthálózaton több irányban is megoszlik”. Így mind a légszennyezettség, mind pedig zaj tekintetében szükséges a távolabbi közúthálózat által érintett lakóterületeken is zaj- és légszennyezettség vizsgálatokat végezni (Pomáz, Budakalász, Leányfalu, Budapest).

A dokumentáció 38. oldalán azt a téves megállapítást teszi, hogy „A tervezett építmény építése és későbbi használata levegőtisztaság-védelmi szempontból nem okoz jelentős környezeti hatást.” Véleményünk szerint a hatásterület téves lehatárolásával, a forgalom szándékos alábecslésével, a PM10 szennyezettség figyelmen kívül hagyásával, az építés szállítási útvonalainak téves megadásával lehetséges csak ilyen megállapítást tenni, ezért ezekről részletes környezeti hatásvizsgálat elvégzése során lehet megbizonyosodni.

A dokumentáció 43. oldalán is látható, hogy a bevásárlóközpont által generált forgalommal a jövőben érintett lakóterületeken már most a zaj-határérték átlépései tapasztalhatók. A fentiek miatt az 54. oldalon látható zajszámítási eredmények is tévesek, hiszen a forgalmat alábecsülték. Szintén téves a dokumentáció 55. oldalán tett megállapítás, hogy „a jelenlegi zajterhelést nem növeli meg észlelhető mértékben”. Téves forgalmi adatok alapján lehetséges csak ilyen megállapításokat tenni. Javasoljuk, hogy a zajvizsgálatoknál használják fel Budapest és Agglomerációja stratégiai zajtérképét, hiszen ez a hatásterület vonatkozásában számos fontos adatot tartalmaz.

A dokumentáció 70. oldalán leírja, hogy „Kis mennyiségű, veszélyesnek minősülő hulladékeletkezéssel kell számolnunk.” A veszélyes hulladékok már kis mennyiségben is veszélyeztethetik a környezetet, így szükséges lenne pontosan leírni, hogy mi az itt keletkező a hulladékoknak a köre és hogyan tervezik azok ártalmatlanítását.

A dokumentáció nem foglalkozik azzal, hogy az építkezéssel csökken a zöldterületi mutató, és nem számol az esetleges biológiai aktivitásérték csökkenéssel. Ennek vizsgálata szükséges.

Budapest, 2009. január 26.

Tisztelettel:

*Lenkei Péter*  
Környezeti Tanácsadó Iroda vezető

*Schnier Mária*  
elnökhelyettes

