

EMLÉKEZTETŐ

Készült: Mány Község Polgármesteri Hivatalában (2065 Mány, Rákóczi u. 67.)
2019. június 26-án 13⁰⁰- órakor megtartott lakossági fórumról

Tárgy: Mány településrendezési eszközeinek - tárgyalásos eljárással készülő - módosítása
(az „M1 autópálya 2x3 sávra bővítése Budapest (M0) - Tatabánya-Újváros csomópont között" tervezési feladat Mány község településrendezési terveivel történő összehangolása)

Jelen vannak: a mellékelt jelenléti ív szerint.

A lakossági fórumot megelőzően a településrendezési eszközök tárgybani módosításáról szóló tájékoztató anyagát a tervezők megküldték az Önkormányzatnak; az anyag az Önkormányzat honlapján közzétételre került.

A jelen egyeztetés célja a 314/2012. (XI.8.) Kormányrendelet 29/A. § (1) bekezdés d) pontja szerinti partnerségi véleményezés keretein belül a lakosság, illetve a partnerségi véleményezési eljárásról szóló vonatkozó önkormányzati rendelet szerinti „partnerek” tájékoztatása, véleményének kikérése az elkészült tervvel kapcsolatban.

A lakossági fórum kezdetén Szabó Zoltán polgármester köszöntötte a megjelenteket, majd átadta a szót a tervezők képviselőjének jelen lévő Horváth Gergely felelős tervezőnek.

Horváth Gergely röviden ismertette, miért is van szükség a jelen terv-módosításra. Folyamatban van ugyan a Mány Község teljes közigazgatási területére kiterjedő, 2009-ben jóváhagyott településrendezési terv átdolgozása, új terv készítése, ám az igen hosszadalmas, több éves folyamat. Megkezdődött viszont az M1 autópálya 2x3 sávra bővítésének (Budapest (M0) - Tatabánya-Újváros csomópont között) előkészítése; a részletes közlekedési tervek jórészt elkészültek, és azokból kiderül, hogy a tervezett bővítés nem mindenütt valósítható meg az autópálya jelenlegi jogi határán belül, ezért néhány helyen kisajátítás szükséges, amihez viszont az összes érintett település - így Mány – esetében az autópálya hatályos településrendezési tervek szerinti szabályozását módosítani kell, hogy az lehetővé tegye az elkészült út-terveknek megfelelő szélesítést. Ezen terv-módosítás elkészítése, jóváhagyása sürgető feladat; meg kell hogy előzze a település egészére készülő településrendezési terv jóváhagyását (természetesen a jelen módosítás az „egész” tervbe majd beépül). Mivel a tervezett autópálya-bővítés kiemelt állami beruházás, ezért a jelen módosítás egyeztetése úgynevezett „tárgyalásos eljárással” történik.

Az M1 autópálya Mány közigazgatási területének déli részén, teljes egészében külterületen halad, így a tervezett bővítés (szélesítés) kizárólag külterületi földrésztleteket érint, melyek egy része „mezőgazdasági terület” besorolású, illetve a Zsámbék közigazgatási területe felőli rész a mintegy 10 évvel ezelőtt tervezett „Talentis-program” kapcsán, az akkori igények szerint „ipari gazdasági terület”. A tervező bemutatta a hatályos külterületszabályozási tervet, valamint a most tervezett autópálya-bővítés adott útszakaszt érintő (az út-tervező cégtől adatszolgáltatásként kapott) terveket. A jelenlévők a tervlapok alapján tájékozódhattak arról, hogy a tervezett bővítés előreláthatólag mely földrésztleteket érinti.

Kérdésként többek részéről is elhangzott, hogy az ugyancsak a közeli jövőben tervezett M100-as (Esztergomot az M1 autópályával összekötő gyorsforgalmi út) - M1 autópálya csomópontja, valamint az M100-as nyomvonala, mely a hatályos településrendezési tervben is - akkor (2009-ben) még csupán távlati, elvi elemként - szerepel, pontosan hol kerül kialakításra.

Ezzel kapcsolatban Szabó Zoltán polgármester, valamint Horváth Gergely is elmondták, hogy az M100-as nyomvonal, illetve a M100 - M1 csomópont helyét a Constreal Kft által készített tervdokumentáció alapján az engedélyezési eljárásban résztvevő szakhatóságok tervsűrűje elfogadta, amely döntés során a leegyeztetett mányi igényeket is figyelembe vették. A csomópontot az M100-as út tervezői tervezik, folyamatos egyeztetés történik az M1-es autópálya tervezőivel. A tervezett új csomópont helye néhány tíz métert változhat, de az ismert tervektől jelentős változás nem várható.

A tervezett új csomópont, illetve annak szabályozása nem képezik a jelen módosítás tárgyát, csupán elvi jelölésként kerülnek feltüntetésre, és amennyiben - várhatóan ez év őszén - azok véglegessé válnak, akkor azzal kapcsolatban külön, újabb rendezési terv-módosítás készítése válik szükségessé..

A jelen lakossági fórum időpontjával kapcsolatban (miért ilyen kora délutáni órára került meghirdetésre?) Horváth Gergely utalt rá, hogy az önkormányzati honlapon közzétett anyaggal kapcsolatban a partnerségi egyeztetés keretében a közzétételt követő 8 napon belül bárki írásban is benyújthat észrevételt, javaslatot.

További kérdések, válaszok:

Jelent-e nagyobb hanghatást és környezetterhelést az autópálya 2x3 sávossá történő bővítése? Lehet-e hangvédő falakat kérni az autópálya falu felőli oldalára?

A 2x3sávossá bővítésű autópálya forgalma valószínűleg hosszú távon nagyobb lesz, mint a jelenlegi. Azonban a falu lakott belterületi részétől olyan távol húzódik az út nyomvonala, hogy a meglévőnél jelentősebb hanghatással a megnövekedett forgalom esetén sem fog járni. Az M1-es út tervezése során környezetvédelmi hatástanulmány is készül; zajvédő falakat oda kell elhelyezni, ahol a tanulmány alapján a zajhatás meghaladja a szabványban megengedett mértéket. Biztosra vehető, hogy Mány esetében - a távolság miatt - a hanghatás nem lesz zavaró, a szabványban meghatározott értéken belül marad.

Az esetleges baleset, vagy más forgalomelterelés az autópályán mennyiben növeli meg a falun átvezető forgalmat, mennyiben zavarhatja a falu életét?

Az autópályán baleset vagy bármilyen más forgalmi okokból bekövetkező forgalomelterelés a bicskei és a herceghalmi autópálya-csomóponton keresztül történik most is, és a 2x3 sávossá bővítés után is. A terelt forgalmat a 1. sz. főút biztosítja, amely nem érinti Mány belterületét. A terelések a falu belterületi forgalmára nincsenek hatással, ezért nem lesz átmenő forgalom bővülés a faluban.

Az autópálya és az M100-as út is érint kiemelt Natura 2000 természetvédelmi területeket, hogy lehet az, hogy a magánszemélyt korlátozzák a beépítésben, az állam viszont igénybe veheti ezen a területeket is?

Az autópálya-építés kiemelt nemzeti érdek, amely bizonyos határok között a Natura 2000-es területek igénybe vételét is elkerülhetetlenné teszi. Az autópályák nyomvonalával sajnos nem lehet minden Natura 2000-es területet kikerülni. A beépítés lehetőségét a területileg illetékes Környezetvédelmi és Természetvédelmi hatóság mint szakterület szigorúan szabályozza és ellenőrzi.

Az építéshez szükséges telkek megvétele vagy kisajátítása mikor várható, és mi a menete?

Az M1-es autópálya bővítésének engedélyezési tervei jelenleg készülnek. A tervezés ezen szakaszában nem határozható meg pontosan, hogy mikor indul az igénybevitel, kisajátítás. A bővítéshez szükséges földterület egyébként helyenként csupán mintegy 10 m, de van olyan szakasz is, ahol a meglévő autópálya-területen belül megoldható a bővítés.

A jelen lakossági fórumra a tárgybani módosítással kapcsolatban írásban nem érkezett kérdés, észrevétel.

Más észrevétel nem lévén, a lakossági fórum végeztével az Önkormányzat képviselőjében Szabó Zoltán polgármester megköszönte a megjelenteknek a részvételt, és a lakossági fórumot berekesztette.

K.m.f.



Az emlékeztetőt összeállította: Horváth Gergely (felelős tervező)