



Tisztelt Kormányhivatal!

Kecskemét-Méntelek lakóközössége nevében a Méntelek Tanyaháromszög Egyesület (6008 Kecskemét, Méntelek tanya 205.; adószám: 18522086-1-03), a Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály előtt PE/KTFO/5515/2024. számon indult – az M8 (távlati M200) gyorsforgalmi út (a továbbiakban: Gyorsforgalmi út) 51. főút (Dunavecse) és M5 autópálya (Kecskemét) közötti szakasz létesítése tárgyú – környezeti hatásvizsgálati eljárásban az alábbi észrevételeket teszi.

*A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. § (1a) bekezdése szerint a környezeti hatásvizsgálati eljárás magában foglalja annak értékelését is, hogy környezeti hatásvizsgálat-köteles tevékenység – jelen esetben a Gyorsforgalmi út megépítése – milyen hatással van a tájra, élővilágra, levegőre, földre, vízre, éghajlatra, épített környezetre, és mindezen hatások következtében az érintett népesség egészségi állapotában, valamint társadalmi, gazdasági helyzetében – különösen életminőségében, területhasználata feltételeiben – milyen változások várhatóak.*

A fenti jogszabályhely idézésén túl – a dokumentációba foglalt útépítési tervet nézve – az ember eszébe jut egy másik idézet is:

*„Ki gépen száll fölébe, annak térkép e táj,...”<sup>1</sup>*

Jelen beadványunkat ezért azzal kezdenénk, hogy pár mondatral bemutassuk a Gyorsforgalmi út jelen eljárásban feltüntetett nyomvonalával (a továbbiakban: Nyomvonal) hátrányosan érintett településrészünket, Ménteleket.

Méntelek, Kecskemét legtávolabb eső városrésze (a városközponttól mintegy 12 km), amely egy kertvárosi beépítést idéző belterületi és egy tanyasi jellegű külterületi részből álló településrész. Talán e kettősség miatt is, a kecskeméti külterületi városrészek közül Méntelek az egyik legalkalmasabb városrész a kiterjedtebb „természethez közeli” lakókörnyezet megtartására és további bővítésére.<sup>2</sup> Mindezeknek megfelelően Kecskemét Város Helyi Építési Szabályzata (a továbbiakban: HÉSZ) Méntelek belterületének egészét *falusias lakóterület* építési övezeti besorolásúként határozza meg.

<sup>1</sup> Radnóti Miklós: Nem tudhatom...

<sup>2</sup> Dr. Jász Krisztina, Dr. Kovács András Donát, Kiss Attila (2009.) Kecskemét-Méntelek, egy „szuburbán lakófalú” jellegzetességei és fejlesztési lehetőségei. Kutatási jelentés. Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézete (<http://www.alfoldinfo.hu/kecskemet/mentelek.pdf>)

Az utóbbi 7-8 évben elindult – de mára már lecsengő – építési konjunktúra Ménteleken is éreztette hatását. Méntelek belterületi üres építési telkei egymás után épültek be családi házakkal, sőt az építési övezetet bővíteni kellett, illetve újabb területeket kellett belterületbe vonni. Mára a településrésznek mintegy 1500-2000 lakosa van, akik közül egyre több a kisgyermekes család.

A fentiekben részletezett településképpel nem összeegyeztethető az, hogy a tervezett Gyorsforgalmi út Nyomvonala nagyon közel, mintegy 800-900 méter távolságra húzódik Méntelek belterületi részétől, a tanyavilágot pedig több helyszínen is – elsősorban a 48. és 49. kilométerszelvény között található kis tanyaközpontot, Kecskemét és Lajosmizse határvonalánál – ellehetetleníti. Ezért elsősorban azt kérjük, hogy **a dokumentációban szereplő nyomvonalat módosítsák**, azt a településtől messzebb húzzák meg. A Nyomvonalat ábrázoló Átnézeti helyszínrajz 3. (a továbbiakban: Átnézeti helyszínrajz) elnevezésű **térkép legalább 20 éves**, így az nem tükrözi a jelenlegi állapotokat. A HÉSZ-ben az építési övezet határa már jóval közelebb van a csatorna vonalához és így a tervezett Nyomvonalhoz is. Méntelek legkézenfekvőbb bővítési iránya a csatorna felé történne (erre is indult meg a település). A Nyomvonal ezt a bővítési irányt egyértelműen elzárja. Több olyan tanya ingatlan van a Nyomvonal mentén, amelyek nem szerepelnek az Átnézeti helyszínrajz 3. elnevezésű térképen épített környezetként, a teljesség igénye nélkül:

EOV X (m)	EOV Y (m)	Méntelek tanya
691089.58	182835.70	229.
690738.30	182615.38	226.
689195.54	182942.58	186.

A dokumentáció „Épített környezet védelme” című részében (4.7.) nem található semmilyen megállapítás arra vonatkozóan, hogy a Gyorsforgalmi út építésekor használt kisebb utakat hogyan tervezik majd rendbe tenni.

Méntelek vonatkozásában a tervezett Nyomvonal egyik leghátrányosabb hatását a zaj és a rezgés felerősödésében, valamint a levegő minőség romlásában látjuk. Az útépítés alatt a különböző vibrációs útépítési technológiák alkalmazása veszélyezteti a közvetlen a Nyomvonal mellett található tanyák statikai állapotát. A Gyorsforgalmi út üzemelése alatt pedig a megnövekedett zajterhelés kelt sokakban aggodalmat. Ahogy a dokumentáció 4.9. pontjában található Zaj- és rezgésvédelem című fejezetének összefoglalója is írja: „A jelenlegi állapotban a tervezési terület javarésze csendes, zajforrásoktól mentes terület.” Az egész Nyomvonal mentén **Méntelek helyezkedik el legközelebb** az építendő Gyorsforgalmi úthoz, mint azt korábban már írtuk kb. 800-900 méterre.<sup>3</sup> Nem tartjuk elfogadhatónak az Átnézeti

<sup>3</sup> Ehhez képest a dokumentációban azt írják, hogy „a települések belterületi részeit a tervezett gyorsforgalmi út 1-3 km-el elkerüli.” (298. old.)

helyszínrajzon – a Nyomvonal mindkét oldalán ugyanolyan távolságban, párhuzamosan – feltüntetett zajvédelmi hatásterületet, amely nem vesz figyelembe semmilyen domborzati vagy más természeti terepviszonyt. A 2-3 km-re húzódó M5-ös autópálya üzemeléséből eredő zajt sajnos már most is sokan tapasztalják. A dokumentációból nem derül ki, hogy zajhatások számításakor figyelemmel voltak-e az M5-ös autópálya zajforráskénti együtthatására. Mindezeket alapul véve álláspontunk szerint mindenképpen indokolt, egy lényegesen átgondoltabb **zajvédelem** Méntelek vonatkozásában:

- A dokumentációban településrészünk közelében egyedül a 48. és 49. kilométerszelvény között elhelyezkedő tanyák védelme érdekében terveztek zajvédelmi falat (316-317. oldal), amelyek tervezett hossza 150 méter, illetve tervezett magassága 3 méter.
- Méntelek Ladánybene felé eső oldalában tervezett vasúti felüljáró az Átnézeti helyszínrajz szerint a terepszint felett 10 méterrel fog húzódni. Ide semmilyen zajvédelmi intézkedést nem javasol a tervező, holott több környező tanya is ki lesz téve a zajhatásnak.
- Álláspontunk szerint Méntelek belterületi része is erősen ki lesz téve a Gyorsforgalmi út zajhatásának. A Gyorsforgalmi út 49. és 50. km szelvénye között tervezett vadátjáró és körülbelül az 50. km szelvény közötti – mintegy 500-600 méter hosszúságú – útszakasz végig olyan terepen fut, amely a Gyorsforgalmi út üzemeléséből adódó zajjal szemben nem ad semmilyen védelmet Méntelek belterületi részének. A belterületi rész és a Nyomvonal között 800-900 méteres távolságot nem tartjuk elégségesnek arra, hogy a zajhatást megfelelő mértékűre csökkentse.

A fent jelzett kritikus szakaszok esetében – laikusként – az alábbi **megoldásokat** tudjuk elképzelni:

- Mivel tudomásunk szerint az M5 autópálya mentén a 2,5-3,5 méteres zajvédőfalak lecserélése már folyamatban van 4,5 méteresekre, ezért a tervezett Gyorsforgalmi út esetében is ezek alkalmazását támogatjuk.
- Kérjük földtöltés, terepszint alá süllyesztés, zajvédőfal, növényfal (lehetőség szerint örökzöld fafajjal) kombinált alkalmazását a Gyorsforgalmi út zavaró zajhatásának minimalizálása érdekében.
- A Gyorsforgalmi út üzemelése során sebességkorlátozás alkalmazása, a forgalom zajának csökkentése érdekében.

A környezeti hatástanulmányból egyértelműen látszik, hogy a Gyorsforgalmi út megépítése jelentős hatással lesz közösségünk életére. Kérjük a környezetvédelmi hatóságot, hogy a Gyorsforgalmi út tervezett építéséből adódó, Kecskemét-Méntelekre háruló – fentebb részletezett – környezeti terhek értékelésekor, jelen észrevételeket tartalmazó beadványunkra figyelemmel lenni szíveskedjen.

Kecskemét-Méntelek, 2024. október 21.

Tisztelettel:

**Méntelek lakosai**

nevében

**Méntelek Tanyaháromszög Egyesület**

Melléklet: Scannelt aláírásgyűjtő ívek (19 db ív – 622 fő aláírásával)