



Herceghalom Község
Önkormányzata

Ügyiratszám: HER/7-17/2024.
Ügyintéző: Druzsín László
Hivatkozási szám: PE/KTHF/14808-24/2024.

Tárgy: Herceghalom, 440/2, 440/4, 440/5
hrsz-ú ingatlanokra vonatkozó előzetes
vizsgálati eljárás.

Mell.: - Főépítész vélemény,
- 27/2022. (II.15.) számú KT
határozat,
- madárállomány-felmérés.

PEST VÁRMEGYEI KORMÁNYHIVATAL
DR. TARNAI RICHÁRD FŐISPÁN ÚR valamint

KÖRNYEZETVÉDELMI, TERMÉSZETVÉDELMI
ÉS HULLADÉKGAZDÁLKODÁSI FŐOSZTÁLY
DR. CSERKÚTI SZABOLCS FŐOSZTÁLYVEZETŐ ÚR
részére

Hivatali kapun keresztül!

Tisztelt Főispán Úr!
Tisztelt Főosztályvezető Úr!

Fenti hivatkozási számú megkeresés tárgyában az alábbi válaszunkat adjuk:

1. Környezetvédelem oldaláról nézve:

A dokumentáció 16. oldala: „a tervezett létesítmény kapcsán kialakításra kerül egy új bekötő út, melynek engedélyeztetése külön eljárásban zajlik, jelen dokumentációnak nem képezi tárgyát.”

ÉSZREVÉTELEK:

- a logisztikai létesítmény/telephely létesítése és a létesítmény feltárását és építését szolgáló gépjárműforgalmat szolgáló új út létesítése településrendezési és környezetvédelmi szempontból is összefüggő létesítés. A „PDC Industrial HUN First logisztikai csarnoképület létesítése Herceghalom 440/2, 440/4, 440/5 hrsz., előzetes hatásvizsgálat” dokumentum figyelmen kívül hagyja az új feltáró út szerepét, így a létesítés és üzemeltetés stb. várható környezeti hatásainak megítélésére a dokumentum alkalmatlan, a létesítés és üzemeltetés stb. várható környezeti hatásai, a hatásterületek nem megítélhetőek a beadott dokumentum alapján.

- a Zsámbéki út menti és a vele párhuzamos lakóutca védendő beépítésének (lakóutca 55/45 dBA határérték – ezen lakóutca szakaszokon nem jelöltek ki zajmérési pontokat) zajvédelme nem teszi megengedhetővé az építési forgalomnak a Zsámbéki úton történő levezetését. Az EVD-ben közreadott építési forgalom alábecsültnek tűnik, ez még szaktervezői egyeztetést igényelne, mert nehéz elképzelni, hogy egy ilyen létesítmény építési forgalma nem okoz zajhatárérték túllépést a védendő homlokzatoknál, telekhatároknál.

- az építési földmunkáknak, tereprendezésnek nagy a volumene, ehhez képest nem kap elég hangsúlyt a diffúz légszennyezés, felporzás, pedig ezen műveletek elvégzésekor nagy felületek és hosszú időn át maradnak növényzettől fedetlenül (a fedetlen felületek nedvesítésére nincs helyben alkalmazható műszaki megoldás), burkolat nélkül.

- a védendő területek és a Zsámbéki úthoz közeli lakosság várhatóan jelentős zajterhelést és porterhelést kap, amennyiben az építés forgalmát a Zsámbéki útra engedné az Önkormányzat.

- a csarnokok rakodó forgalmának zajterhelése a belső feltárással jól kezelhető, de a logisztikai terület határérték feletti zajterhelés nélküli feltárása csak az új út I. ütemben történő megépítésével és használatba vételével érhető el.

- A létesítményhez 239 személygépkocsi- és 47 kamionparkolót terveznek, ennek fényében a várható szennyvíz és hulladék mennyisége nem mondható elenyészőnek. A dokumentum 19. oldalán az olvasható: "A létesítményben ipari jellegű szennyvíz keletkezése nem várható. A keletkező kommunális szennyvíz a települési csatornahálózatba kerül bevezetésre. A becsült **szennyvíz kapacitás 20 m³ /nap.**" Véleményünk szerint a 20 m³/nap, azaz közel 600 m³/hónap már számottevő kategóriába tartozik.

- A 75.000 m² alapterületű építmény létesítése estén a lezúduló, el nem szikkasztott csapadékvíz csak a lakott területen keresztül tud elfolyni.

- A szennyvízkibocsátásból kiindulva a vízfogyasztás is kb 20 m³/nap. Herceghalom Község Önkormányzata Képviselő-testületének 27/2022. (II.15.) számú határozata értelmében Herceghalom település vízellátásának jogszabály által előírt nyomástartományban történő biztosítása érdekében, amennyiben az ingatlan tulajdonos az ingatlan beépítése, illetve fejlesztése következtében napi 1 m³-t meghaladó vízfogyasztást tervez, a tervezett bármely víziközmű (ideértve a víztornyot is) megépítésének költségeihez az önkormányzattal kötött szerződés alapján, hozzájárulást tartozik fizetni. Tehát e tekintetben is meg kellett volna keresnie a beruházónak önkormányzatunkat, ami nem történt meg.

- "A kivitelezési területen az egyes csarnokok környezetét három munkaterületre osztva 3 db földmunkagép és 6 db nehéztehergépjármű együttes jelenlétével, és ebből adódó légszennyező anyag kibocsátással kell számolni. "

Felmerül a kérdés, hogy egy 7,5 hektáros csarnoképület építésekor 3 darab munkagép fog csak dolgozni? Ha ezt vesszük alapul, akkor valóban csak a földmunka eltart egy évig, de ez továbbra is abszurd és nem életszerű. Papíron a zajhatárérték meghatározásakor azonban kevés géppel kis hanghatás generálódik, ami a hatósághoz benyújtott dokumentumban jól mutat ugyan, de a valóság teljesen más lesz.

- 66. oldal: "A területen a munkavégzés során a legnagyobb zajterheléssel járó földmunka idején munkaterületenként 1 univerzális földmunkagép, 1 rakodógép és 2 tehergépjármű együttes jelenlétével számolunk".

Itt már összesen 2 munkagép és 2 tehergépjármű van leírva, nem tudjuk értelmezni, hogy melyik állítás az igaz.

- *Felkérésünkre a Zsámbéki Medence Tájvédelmi Egyesület madárállomány-felmérést végzett a területen és a következőket állapította meg:* „A terület felhagyott mezőgazdasági terület, melyen természetes folyamatok dominálnak, az évek óta bolygatatlan területen az eredeti természetes vegetáció visszatérése jellemző.

A vizsgálat során 15 védett madárfaj fészkelése igazolt. Kiemelt természeti érték a megfigyelt fokozottan védett nagy kócsag, mely táplálkozóhelyként használja a vizsgált terület természetközeli gyepes vegetációját. Növényfajok közül kiemelendő a bíboros kosbor jelenléte mely bizonyítja a korábbi természetes vegetáció maradványainak jelenlétét.”

2. Közlekedési szempontból:

- A kapacitás vonatkozásában a tanulmányban nem látható, hogy a forgalom milyen mértékegységben van megadva (db, vagy egységjármű?), illetve milyen időszakra vonatkozik (óra, 12 óra, 8 óra?), továbbá hogy születtek az ott szereplő értékek. Véleményt alkotni csak fentiek pontos ismeretében van lehetőségünk.
- A beton szállítására 600 napot, a zúzott kőre és a kavicsra 500 napot jelöltek meg, a talajmunkák utáni talajszállítást is és az aszfaltozást is 350 napban határozták meg. Ez minimum 1,5 év építési időszakot sejtet, azonban a dokumentumban már 2025. évi készültséget említenek. Ha ennyi autóval számolunk természetes, hogy csak napi maximum 12 tehergépjármű fog megjelenni, ami nem életszerű.
- Korábbi dokumentumban (Value4Real, melyet szintén a Panattoni készített 2022. év márciusában, annak 22. oldala) látható, hogy 180 nappali és 28 éjszakai nyerges vontató került megemlítésre. Egy Európai Unió tanulmány szerint - Németországban készített - 360-400 tehergépkocsi/nap szám várható egy ekkora logisztikai központnál.

3. Településrendezési terv vonatkozásában:

- A dokumentáció 15. oldalán megjelenő Szabályozási tervi melléklet kivágata úgy került felvételre, hogy az nem tartalmazza a Szabályozási terv szerint az e Panattoni beruházással érintett 440/5 hrsz-ú terület keleti irányból történő megközelítésére kiszabályozott utat. (Meggjegyezzük, hogy a 15. oldalon szereplő kivágat nem a legutolsó hatályos Szabályozási terv kivonata.)

A Gksz-1 övezetként jelölt terület megközelítése a Szabályozási terv szerint nem a dokumentációban szereplő Zsámbéki út felőli közútról tervezett. Megakadályozására a dokumentáció 15. oldalán megjelenő kivonatban - rossz felbontással szereplő és a kék színű kontúr által nem körbe határolva - látszik egy kisebb zöldterület („Z” jelű), amely kifejezetten mint küszöb szerepel a Szabályozási terven annak érdekében, hogy a Zsámbéki út felől ne legyen és ne lehessen közvetlen közterületi feltárás. A dokumentáció figyelmen kívül hagyja a beruházás területét megközelítő, a Helyi Építési Szabályzatban az ingatlan megközelítését hivatott kiszabályozott utat. A Zsámbéki útról, a Z jelű övezeten keresztül áthaladó forgalom jelenleg nem felel meg a hatályos Helyi Építési Szabályzatnak.

A dokumentáció a 16. oldalán (alulról a 2. mondatban) meg is említi, hogy a bekötőút nem tárgya a tervanyagnak:

(„A tervezett létesítmény kapcsán kialakításra kerül egy új bekötőút, melynek engedélyeztetése külön eljárásban zajlik, jelen dokumentációnak nem képezi tárgyát.”),

tehát kifejezetten kihagyásra került az a feltárás, amely a jogalkotói szándékot tükrözné, azaz a keleti irányú megközelítést a területnek.

- A Képviselő-testület részére nem került Telepítési Tanulmányterv benyújtásra, amely alapját képezné – a viszonyok, feltételek tisztázására - a településrendezési szerződésnek.

4. A település főépítésének véleménye szerint (mellékelve):

„Meg kell állapítanom, hogy jóllehet az ingatlan beépítésre szánt területen, építési övezetben található, azonban nem teljesíti az „építési telek” összes feltételét, az érvényes Kormányrendelet szerint (253/1977. Korm. rend. 1. melléklet, 30. pontja):

„30. Építési telek: az a telek, a) amely beépítésre szánt területen, építési övezetben fekszik, b) az építési szabályoknak megfelelően kialakított, c) a közterületnek gépjármű-közlekedésre

alkalmas részéről az adott közterületre vonatkozó jogszabályi előírások szerint, vagy önálló helyrajzi számon útként nyilvántartott magánútról gépjárművel közvetlenül, zöldfelület, illetve termőföld sérelme nélkül megközelíthető, és d) amelynek a közterülettel vagy magánúttal közös határvonala legalább 3,00 m.”

Az ingatlan nem rendelkezik a rendelet szerinti, közterületi kapcsolattal, vagy magánútról való megközelítési lehetőséggel. Ezek szerint jelenleg nem nyilvánítható építésre alkalmas teleknek.

Az építésjogi körülményektől teljesen függetlenül rendkívül aggályos egy ilyen léptékű beruházás megvalósításának és üzemelésének minden olyan következménye, amely a település forgalmi, infrastrukturális helyzetét érinteni fogja. Beláthatatlan a hatalmas tetőfelületekről, a település közeli részeire zúduló, kezelhetetlen csapadékvízmennyiség minden következménye. Mindenféle szempontból vállalhatatlan az az óriási „tájseb”, amit a nagyterületű épületek okozni fognak.”

Összefoglalva: a beadott dokumentáció nem felel meg Herceghalom Község Szabályozási tervének. Kifejezetten – a 16. oldal fenti bejegyzése szerint tudatosan! - nem képezi tárgyát az a közlekedési feltárás, amely alapja a szabályozásnak.

Mivel a feltárássra szolgáló kiszabályozott úttal az előzetes vizsgálat egyáltalán nem foglalkozik, viszont a tartalma szerint arra a megközelítésre koncentrál, amely ellentétes a Szabályozási tervi elhatározással, a teljes vizsgálatból kimaradt a legfontosabb vizsgálat és konklúzió, hogy mi történik a területet keletről feltáró út menti beépült részekkel kapcsolatban. Hogyan hat az inkubátorház irodáira, a Sándor udvar lakosságára, a helyi védettséget élvező víztoronyra, az óvoda telephelyére, a bölcsődére és kiemelten az általános iskolára.

Ismételten szeretném hangsúlyozni, hogy az Önök megkeresésében az Ákr. 25.§ (1) bekezdés b.) pontjára hivatkozással adott 5 napos (minimálisan megállapítható) határidő alatt ekkora beruházásra, ilyen fontosságú és jelentőségű ügyben az Önök által kért vizsgálat elvégzése mindenre kiterjedően nem lehetséges!

Kérem, hogy minimum 30-60 napos határidőt megállapítani szíveskedjenek!

Kérem a határidő módosításhoz hozzájárulni és fenti, előzetes állásfoglalásunkat figyelembe venni szíveskedjenek.

Herceghalom, 2024. április 29.

Tisztelettel:

dr. Szelenczy Gabriella
jegyző