



Budapest, 2006. szeptember 4.
/2006

Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség
részére

a **Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi,
Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség** címén
Budapest

Tárgy: Az új 10-es sz. főút fővárosi bevezető szakaszára
(8+154 – 11+200 km sz. között) vonatkozó
KTVF: 15692-25/2006. számú Határozat

Tisztelt Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség!

**A Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség KF: 15692-25/2006.
számú Határozata (a továbbiakban: a Határozat) ellen, melyben megállapította,
hogy „az új 10-es út fővárosi bevezető (Ürömi csomópont – megvalósításának
jelentős környezeti hatása nincs”, 2006. augusztus ...-án**

f e l l e b b e z é s t

jelentettünk be.

Fellebbezésünk **indoklását** az alábbiakban adjuk meg:

1.)

A Határozat indoklásában egyebek mellett a következőket jelentik ki: „A beruházás nem járul hozzá az üvegházhatású gázok kibocsátásának növeléséhez, hiszen még egy új útszakasz sem képes összességében megnövelni a gépjárművek számát, csupán az adott számú gépkocsi forgalom átcsoportosítására képes.” Ezzel a kijelentés a gazdaság egyik alapvető törvényszerűségét kérdőjelezi meg, hiszen azt állítja, hogy a kereslet nem függ az ártól.

Ezzel szemben a gyakorlati tapasztalatok és az ezzel kapcsolatos kutatási eredmények bizonyítják, hogy ezen törvényszerűség a közúti közlekedés terén is érvényes.

„A brit kormány létrehozta a SACTRA bizottságot (Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment), amely megvizsgálta, hogy az új utak megépítése valóban gerjeszti-e a gépjármű-forgalmat. A neves szakemberekből álló bizottság számos konkrét eset tanulmányozása után egyértelműen leszögezte: az új utak újabb, korábban nem létező forgalmat eredményeznek.”

Transport Retort, 1995/2.

„Egy százalékos útkapacitás-bővítés 5 éven belül 0,9 százalékos forgalomnövekedést idézett elő ahelyett, hogy csökkentette volna a zsúfoltságot.”

*A Kaliforniai Egyetem tanulmánya, amely 30 különféle városi területen végzett vizsgálatok eredményeit összegezte, 1998
(<http://www.mobility.tamu.edu>)*

„Azokban az általunk vizsgált (Egyesült Államok-beli) városokban, ahol az utóbbi 15 évben új utakat, illetve sávokat hoztak létre, mintegy 22 milliárd dollárt költöttek el az építkezésekre, azonban az autósoknak továbbra is hatalmas idő- és pénzkiesést okoznak a forgalmi torlódások. Ugyanezekben a területeken 1990 és 2000 között 40 százalékkal növekedett az az idő, amit az autósok a forgalmi torlódásokban tölthetnek.”

*Roy Kienitz, a Texas Transportation Institute kutatásvezetője, 1999
(www.transact.org)*

„Brüsszelbe több autópálya is vezet, és környéke is van. Az utakat az elmúlt harminc évben folyamatosan bővítették. Ennek ellenére az agglomerációból (30 km) ingázók egyre hosszabb idő alatt jutnak csak be a városba kocsival, mindennaposak a dugók, és az útidő teljesen kiszámíthatatlanná vált, 15-20 percből egy-másfél óra lett. Ma már a fő jelszó a dugók megoldására a vasút fejlesztése lett.”

*Levél a Levegő Munkacsoportnak
egy Brüsszelben élő honfitársunktól, 2004*

„Az M0-ás körgyűrűn az M1-es, M7-es és az M5-ös autópályák közötti szakaszon ma már komoly forgalom zajlik. A mérnökök feltételezték, hogy az elkerülő autópálya tehermentesíti a Bocskai és a Budaörsi utat. Nem így történt. A műszerek az M0-ás átadása után körülbelül két hétig jelezték a járművek számának csökkenését, utána visszaállt a korábbi állapot. Mindössze annyi történt, hogy a teherautókat személykocsik váltották fel.” (A Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztálya forgalomtechnikai alosztálya csoportvezetőjének nyilatkozata, Népszabadság, 1995. január 6.)

„Tény, hogy ilyen nagyságú forgalmat csak az ezredfordulóra vártak az M0-ás tervezői.” (Az Autópálya Igazgatóság osztályvezetőjének nyilatkozata az M0-ás déli szakaszáról, Népszabadság, 1995. március 1.)

A fenti példákkal bemutatott jelenség magyarázatára vonatkozóan leggyakrabban Robert Morris amerikai közgazdásznak **A közlekedés, mint a kereslet és kínálat függvénye** című tanulmányát szokták idézni. A tanulmány azt írja le, amit már fentebb említettünk: a keresletet a közlekedés terén is az ár szabályozza. Ha az ár alacsony, azaz az emberek kevés költséggel és viszonylag rövid idő alatt (az idő pénz!) tudnak végighaladni egy úton, akkor azt sokan fogják használni. (Ld.: *Robert Morris: Traffic as a Function of Supply and Demand. In Traffic Quarterly. Volume 31. Connecticut: ENO Foundation for Transportation. 1977. pp. 591-603.*)

A Határozat nemcsak egy alapvető, már a középiskolákban is oktatott közgazdasági összefüggést von kétségbe. Az „Új 10. sz. főút fővárosi bevezetése Ürömi út – Pomázi út közötti szakasz Előzetes Vizsgálati Dokumentáció” (a továbbiakban: EVD; készítette: NATURAQUA Kft., Budapest, 2006. február) számszerű adatai alapján egyértelmű, hogy a Határozat szándékosan állít valótlanságot. (Megjegyezzük, hogy ez már büntetőjogi felelősséget is felvet.)

Így például a tervezett új szakasz Bécsi út és Virágosnyereg utca csomópontok közötti szakaszára naponta 46 746 személygépkocsi és 3475 tehergépkocsi forgalmát jelzi előre, miközben a régi párhuzamos úton 6084, illetve 64 jármű fog elhaladni. Ez összesen 52 830 személygépkocsit és 3539 tehergépkocsit jelent. Ugyanakkor a már meglévő 10-es út ugyanezen két csomópont közötti szakaszán jelenleg 28 145 személygépkocsi és 2591 tehergépkocsi halad el. Tehát személygépkocsik esetében csaknem 90%-os, a tehergépkocsiknál 37%-os forgalomnövekedéssel kell számolni az új út megépítése után!

Abból is nyilvánvaló, hogy a Határozat szándékosan félrevezető, hogy az új 10-es utat kétszer 2 sávra tervezik. Egyértelmű, hogy nem szükséges egy kétszer 2 sávos új út, ha az pusztán a jelenlegi kétszer egysávos út forgalmának tehermentesítését szolgálná, nem pedig újabb forgalmat kívánna elvezetni.

2.)

A Határozat szerint a tervezett beruházás egyik célja „az érintett Bp. III. kerület forgalmának elosztása”. A Határozatból azonban nem derül ki, hová kívánják elosztani a többletforgalmat a szóban forgó 3 kilométeres szakaszon kívüli részen, hiszen nyilvánvaló, hogy a fentebb említett többlet járműmennyiség másutt is meg fog jelenni, és nem csak a szóban forgó 3 kilométeres szakaszon fog közlekedni oda-vissza. Ugyanakkor köztudott, hogy a főváros már a jelenlegi forgalmat sem bírja el, és környezetvédelmi szempontból is a forgalom csökkentésére lenne szükség.

3.)

A Határozat szerint a szóban forgó szakasz a Körvasút menti körút része lesz. Ugyanakkor már most tudjuk, hogy a XV. és a XVI. kerületben ez a körút nem valósulhat meg az érintett lakosság és a kerületi önkormányzatok ellenkezése miatt (ld. a Rákospalotáért Közhasznú Egyesület mellékelt levelét). Emiatt a teljes beruházást felül kellene vizsgálni.

4.)

A levegő védelmével kapcsolatos egyes szabályokról szóló 21/2001. (II. 14.) Korm. rendelet kimondja:

„7.§ (11) Azokban a zónákban, ahol a légszennyezettség a határértéknél kisebb, illetőleg a talajközeli ózon koncentrációja kielégíti a hosszú távú célt, a fenntartható fejlődéssel összhangban meg kell őrizni a meglévő jó állapotot.”

Amint az „Új 10. sz. főút fővárosi bevezető szakasz (8+154 – 11+200 km sz. között) előzetes vizsgálatáról szóló Közleményben (iktatószáma: 15692/2006.) is megállapítják a beruházás megvalósítása eredményeként „növekszik a légszennyező anyag koncentráció”. Az új útszakasz tehát többlet légszennyezést fog okozni mind az út közvetlen környezetében, mind pedig a teljes térségben – részben az adott útszakaszon megjelenő újabb járművek miatt, részben pedig azért, mert (amint az előző pontban említettük) a többlet járműmennyiség más utakon is meg fog jelenni.

5.)

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (Kvtv.). rögzíti az alábbiakat:

„40. § (1) A környezetvédelmi tervezés alapja a hatévente megújítandó, az Országgyűlés által jóváhagyott Nemzeti Környezetvédelmi Program (a továbbiakban: Program).

(2) A Programnak – a Program időtartamára vonatkozóan – tartalmaznia kell:

a) a környezet állapotának bemutatását;
b) az elérni kívánt környezetvédelmi célokat és célállapotokat;
c) a célok és célállapotok elérése érdekében végrehajtandó feladatokat, azok megvalósításának sorrendjét és határidejét;

d) a kitűzött célok megvalósításának eszközeit, ideértve a pénzügyi igények forrásának tervezett megjelölését is;

e) azoknak a területeknek a kijelölését, amelyeken különleges környezetvédelmi intézkedések szükségesek, valamint az intézkedések tartalmát.

(...)

(4) A Programban foglaltakat az ország társadalmi-gazdasági tervének [Alkotmány 19. § (3) bek. c) pont] meghatározása, a gazdaságpolitikai döntések kialakítása, a terület- és településfejlesztés, a regionális tervezés, továbbá a nemzetgazdaság bármely ágában megvalósuló állami tervezési és végrehajtási tevékenység során érvényre kell juttatni.”

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet kimondja a következőket:

„10. § (7) A környezetvédelmi engedély megadására irányuló kérelmet el kell utasítani, ha a tervezett tevékenység gyakorlása akadályozná

a) a Nemzeti Környezetvédelmi Programban [Kvt. 40. §] meghatározott környezeti célállapotok elérését;

vagy

b) a Magyar Köztársaság nemzetközi szerződésben vállalt környezet- vagy természetvédelmi kötelezettségeinek teljesítését.”

A 132/2003. (XII. 11.) OGY határozattal elfogadott, a 2003-2008. közötti időszakra szóló Nemzeti Környezetvédelmi Programról (NKP) egyebek mellett a következőket határozza meg:

„3.2.3. Közlekedési eredetű szennyezőanyag-kibocsátások mérséklése

a) A járműállomány korszerűsítési ütemének felgyorsítása

b) Az áruszállítás környezeti hatásainak mérséklése: környezetbarát közlekedési módok elterjedésének támogatása, az áruszállítás átcsoportosítása a nehéz tehergépjárművekről a vasútra

c) Környezeti szempontból fenntartható közlekedési módok támogatása”

...

„3.4.3. Közlekedési eredetű települési környezeti problémák csökkentése, elsősorban a városok sűrűn lakott területein

a) Átfogó közlekedéstervezés, -szervezés és -irányítás a városi belterületek és elsősorban a városközpontok forgalmának csökkentése érdekében (elkerülő utak építése, P+R rendszerek tervezése és kialakítása, kerékpárutak hálózatának kiépítése)

b) Városi és agglomerációs tömegközlekedés fejlesztése, minőségének számottevő javítása (beleértve a városi tömegközlekedés teljes integrációját, a közlekedési szövetségek létrehozását; intermodális csomópontok kialakítását; a járművek korszerűsítését, cseréjét; a fővárosi, helyi és környéki vasúti közlekedés fejlesztését)”

A tárgyi beruházás nem elkerülő út, hanem éppen ellenkezőleg, újabb gépjármű-forgalmat vezet rá a főváros sűrűn lakott területeire. Az NKP előírásaival ellentétben nem a környezetkímélőbb közlekedési módok elterjedéséhez járul hozzá, hanem a leginkább szennyező felszíni közlekedési módokéhoz: fokozza a személygépkocsi- és teherautó-forgalmat.

A beruházás megvalósítása tehát hozzájárul az üvegház hatású gázok kibocsátásához, és így megnehezíti a Kiotói Jegyzőkönyvben vállalt kötelezettségeink teljesítését is.

6.)

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (Kvtv.) elrendeli:

*„6. § (1) A környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy
a) a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő;”*

A tárgyi beruházás közismerten a lehetséges megoldások közül a lehető legnagyobb környezetterhelést és igénybevételt idézi elő. Ennél sokkal kisebb terheléssel oldható meg az adott közlekedési-szállítási feladat, amennyiben korszerűsítik az esztergomi vasútvonalat és a hozzá kapcsolódó egyéb tömegközlekedési viszonylatokat, a city-logisztika módszereivel ésszerűsítik az áruszállítást, valamint a gyakorlatban is alkalmazzák az NKP-ban és az Európai Unió Alapszerződésében is előírt „szennyező fizet” elvet (például más városokhoz – köztük Londonhoz és Stockholmhoz – hasonlóan nálunk is bevezetik a városi útdíjat).

7.)

Az NKP előírja a talaj védelmét:

„3.6.1. Talajvédelem

a) Racionális területhasználat

b) A talajvédelemmel kapcsolatos jogi és programalkotási feladatok, valamint talajvédelmi információs és monitoring rendszer

c) A termőtalajok védelme és termőképességének fenntartása”

A közúti közlekedés a termőföldet, a talajt leginkább igénybe vevő közlekedési mód. A tárgyi beruházással ezen pótolhatatlan természeti kincsünk újabb darabja tűnne el örökre.

8.)

Az NKP a zajjal kapcsolatban a következőket határozza meg:

„3.3.5. A zaj elleni védelem, a kémiai és sugárbiztonság javítása

a) A zajjal kapcsolatos problémák feltérképezése, kezelése (zajtérkép, konfliktus térkép kidolgozása; akcióterv kimunkálása; zajcsökkentő beruházások támogatása), a zaj egészségkárosító kockázatának csökkentése”

Már a Közlemény is megállapítja, hogy a zaj növekedni fog. Még ha nem is éri el mindenütt a határértéket, igen nagy területen fog romlani a helyzet ahelyett, vagyis növekszik a zaj egészségkárosító kockázata ahelyett, hogy csökkenne, amint azt az NKP előírja.

9.)

A közúti közlekedés jelenleg nem fizeti meg az általa okozott költségek jelentős részét (ld. a Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások c. tanulmányt: http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf). Az új 10-es út állami forrásokból történő megépítése tovább rontaná ezt a helyzetet, ami súlyosan sérti a „szennyező fizet” elvet.

A főváros környéki önkormányzatok az elmúlt években egymás után minősítették át zöldterületeket építési övezetté, lehetővé téve, hogy ide nagy számban költözzenek fővárosi lakosok, akik naponta járnak vissza Budapestre, már elviselhetetlen forgalmi torlódásokat okozva a fővárosban. Ugyanezen önkormányzatok egy része nagy kamionforgalommal járó létesítményeket is engedélyezett a településén. Most viszont az emiatt felmerülő költségeket – az új 10-es út építésének költségeit is – teljes egészében az egész ország pénzéből kívánják megfizettetni. Ezt erkölcsileg elfogadhatatlannak, társadalmilag igazságtalannak, és gazdasági szempontból ésszerűtlennek tartjuk.

Azonban nemcsak elvi aggályaink vannak. Álláspontunk szerint a fenti okok miatt a beruházás megvalósítása ütközik a Nemzeti Környezetvédelmi Program előírásaival, és ezért a jelenlegi körülmények között nem engedélyezhető. A 132/2003. (XII. 11.) OGY határozattal jóváhagyott, a 2003-2008. közötti időszakra szóló Nemzeti Környezetvédelmi Program ugyanis a következőket tartalmazza:

„1.1. A Program alapelvei

„Az NKP-II a legfontosabb hazai és nemzetközi környezetpolitikai alapelvekre épül, amelyek három fő csoportba sorolhatók:

- A környezetvédelemben mára már hagyományosnak tekintett alapelvek (pl. az elővigyázatosság, a megelőzés, a helyreállítás, a felelősség, az együttműködés, a tájékoztatás, a nyilvánosság és a „szennyező fizet” elve).”

4. A MEGVALÓSÍTÁS ESZKÖZEI ÉS INTÉZMÉNYRENDSZERE

4.2. A megvalósítás lehetséges eszközei

(...)

Közgazdasági eszközök

Az NKP-II céljainak elérése érdekében ki kell alakítani a környezet- és természetvédelmet támogató, a környezetterhelés számottevő csökkentését elősegítő gazdasági szabályozás (árszabályozás, adótvények, támogatási rendszerek, egyéb eszközök) komplex rendszerét. A gazdasági szabályozásból ki kell iktatni az erőforrások értékét csökkentő, a természeti és az épített környezetet romboló, a felhasználókat hibásan orientáló elemeket és mértékeket.

A közgazdasági eszközök alapvető funkciója, hogy a használóval érzékeltesék a környezet igénybevételéből, terhelésből eredő társadalmi költségeket, és érvényesüljön a „szennyező fizet” elv. A közfeladatokra összegyűjtött forrásokból (adókból) ugyanakkor csak olyan tevékenységeket célszerű támogatni, amelyeknek kedvezőek a környezeti és a társadalmi hatásai. Ennek egyik fontos lépéseként többek között el kell készíteni a környezetszennyező tevékenységek állami támogatásának mértékét tartalmazó felmérést, amelyet a szennyezés csökkentésének érdekében társadalmi vitára kell bocsátani.

(...)

*A környezetet terhelő különböző tevékenységek ún. külső költségeinek becslése, számbavétele a szabályozó eszközök módosításának és új eszközök bevezetésének, a támogatási rendszerek kialakításának egyik meghatározó alapja. **Az NKP-II végrehajtásának időszakában egyre inkább alapozni kell a külső költségek belsővé tételére, a „szennyező fizet” elv minél hatékonyabb érvényesítésére.** A közszolgáltatási díjak megállapításakor (pl. víz- és csatornadíjak, hulladékkezelési díjak) fokozatosan a teljes költségmegtérülés elvét kell alkalmazni.” (Kiemelések tőlünk.)*

Erre az esetre is vonatkoznak a Kvtv. 40. §-ának és a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. §-nak fentebb (az 5. pontban) már idézett előírásai.

Az e pontban kifejtett indokok miatt a beruházás sérti az Európai Unió Alapszerződését is, amely szintén tartalmazza a „szennyező fizet” elvet, valamint az arányos közteljesítés alkotmányos előírását is (a Magyar Köztársaság Alkotmányának 70/I. §-át).

A fenti 1–9.) pontokban kifejtett okok miatt a beruházás – álláspontunk szerint – a jelenleg tervezett formájában nem valósítható meg.

Tisztelettel:

Lukács András
elnök