

Budapest, 2005. szeptember 6.

Dr. Koltai György bíró

Fővárosi Bíróság

Budapest V.

Markó u. 27.

Tisztelt Fővárosi Bíróság!

A Levegő Munkacsoport Országos Környezetvédő Szövetség Felperesnek (1075 Budapest, Károly krt. 3/a.) az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség (1016 Budapest, Mészáros u. 58/a.) Alperes ellen, közigazgatási határozat felülvizsgálata iránt benyújtott és a T. Bíróság előtt benyújtott 13.K.30.150/2005/1-I. szám alatt folyamatban lévő perben, a Felperes részéről az Alperes által 2005. március 1-i keltezéssel benyújtott nyilatkozatra az alábbi

észrevétel

terjesztjük elő.

Ad 1.

Az Alperes nyilatkozata – így különösen a 2. oldal 1. bekezdése – egyértelműen rámutat arra, mennyire hibás és jogszerűtlen az Alperesnek az az eljárása, hogy az útnak kizárólag a közvetlen környezetét vizsgálja, és nincs tekintettel a kapcsolódó területekre és utakra. A keresetünkben annak a 4 kilométer hosszú szakasznak a környezetvédelmi engedélyét kifogásoltuk, amely az ürömi csomóponttól Pilisvörösvár keleti határáig haladna (a 15,2 km-nél érne véget). Ez a szakasz a már meglévő kétszer egysávos, régi 10-es úttól mintegy száz méterre (egy hosszabb szakaszán pedig csupán 20 méterre!) húzódna, egy olyan szakaszon, amely a lakott területeken kívül esik. Az egyik végén, az ürömi leágazásnál a kétszer egysávos budapesti Bécsi úthoz, a másik végén pedig Pilisvörösvár szintén kétszer egysávos főutcájához csatlakozna – azaz mindkét helyen három sáv torkollna egy sávba! Amennyiben megépül, hatalmas dugók alakulnak majd ki mindkét irányban, jelentősen súlyosbítva még a mostani helyzetet is.

Tehát az **immár három sávon Budapest felé haladó gépkocsi-áradat a Bécsi út egy sávjába torkollna**, amely már jelenleg is telített. Vannak ugyan távlati tervek arra, hogy további utakat építenének, amelyek állítólag levezetnék ezt a forgalmat. Azonban ez hosszú évekig tartana, és hatalmas költségekkel járna. Ennél is sokkal súlyosabb baj, hogy ezek az utak Óbudát és Békásmegyert érintenék, ami az ottani lakosság kemény ellenállását váltaná ki, hiszen már most is állandóak a lakossági panaszok a hatalmas forgalom miatt. Ha azonban ezek az utak valamikor meg is épülnének, akkor sem tudnak majd jobban bejutni a járművek a

fővárosba: mindenki számára nyilvánvaló, hogy **Budapest már a jelenlegi forgalmat is alig tudja elviselni**, és ennek bármilyen fokozása közlekedési szempontból is megengedhetetlen.

Mindez azt bizonyítja, hogy – az Alperes állításával ellentétben – legfeljebb az említett 4 kilométeres út egy kis szakaszán tudnak majd gyorsabban haladni a járművek, a többi részén pedig még több szennyezőanyagot bocsátanak ki, hiszen egy sáv helyett immár három sávon állnának a dugókban.

Ad. 2.

Az Alperes szerint a létesítmény szükségességének indoklását nem kell megtennie, mivel a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának fejlesztéséről és közérdekűségéről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény (a továbbiakban: Aptv.) tartalmazza a Dorog-Budapest közötti szakaszának létesítését.

A gyorsforgalmi utak nyomvonalát kijelölő tervek és jogszabályok álláspontunk szerint nem tévesztendő össze az ugyanezen utak konkrét engedélyezési eljárásaival. A nyomvonal kijelölése a normatív dokumentumokban azt jelenti, hogy az állam erre tud gazdasági erőforrásokat biztosítani és ez áll összhangban az egyéb gazdasági tervekkel. *Máshol* tehát gyorsforgalmi utak kijelölése nem lenne célszerű. A tervezési szinten meghatározott nyomvonalakat azonban ütköztetni kell az egyéb, nem gazdasági jellegű érdekekkel, egyebek mellett a környezetvédelmi érdekekkel is, erre szolgálnak a különböző egyedi szintű hatósági engedélyezési eljárások. Amennyiben ezekben az eljárásokban egyes tervezett nyomvonalak nem felelnek meg az elvárásoknak, úgy az általános tervezési szinten helyettük új nyomvonalat kell kijelölni vagy az adott terület közlekedési problémáit – amennyiben ilyenek egyáltalán léteznek – más módon kell megoldani.

További tényező, hogy álláspontunk szerint az Aptv. több rendelkezése az Alkotmányba ütközik. Ezért a Levegő Munkacsoport beadvánnyal fordult az Alkotmánybírósághoz (1. melléklet). **Kérjük a T. Bíróságot, hogy ezen ok miatt döntésével várja meg az Alkotmánybíróság vonatkozó határozatát.**

Ad. 3.

Az Alperesnek keresetünk 2. számú pontjához fűzött észrevételéből sajnálattal állapítjuk meg, hogy az Alperes nem ismeri a közlekedéssel kapcsolatos alapvető szakirodalmat. Az alternatív közlekedési lehetőségek vizsgálata és megvalósítása ugyanis nem „gondolatokkal való játszadozás”, hanem neves szakmai intézmények kutatásain és – egyebek mellett – az Európai Unió, az OECD, a Magyar Kormány és Országgyűlés, valamint a Fővárosi Önkormányzat állásfoglalásain alapszik. Nem kívánjuk a T. Bíróságot azon rendelkezésünkre álló anyagok tömegével terhelni, amelyek álláspontunkat igazolják, csak néhány dokumentumból idézünk.

„A közepes és nagyvárosokban kialakult, egyre növekvő zsúfoltságtól szenvedő európai polgárok életminőségének általános romlására adott válaszként – a szubszidiaritás elvével összhangban – a Bizottság azt javasolja, hogy a jó gyakorlati megoldások elterjesztésére helyezzük a hangsúlyt, a tömegközlekedésnek és a már meglévő infrastruktúrának a kihasználását tűzve ki célul.” (Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni. Fehér Könyv. Európai Bizottság, Brüsszel, 2001. szeptember 12. COM(2001)370)

„Kiemelten kezelt fejlesztések a 2006-ig terjedő szakaszban: (...) az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése, járműbeszerzési és járműcsereprogram beindítása (melynek eredményeképpen jelentősen csökkenthetővé válik a belvárosok személygépkocsi forgalma, ezáltal pedig lényegesen csökken a károsanyag-kibocsátás)...” (A 2003-2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikáról szóló 19/2004. (III. 26.) OGY határozat)

„A közlekedés fejlesztésének legfontosabb feladata a közösségi közlekedés stratégiai jelentőségének megőrzése, szolgáltatásainak javítása, az egyéni közlekedéssel szembeni

versenykörülményeinek erősítése, az utazások arányában jelentős túlsúlyának megőrzése.” (Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve, jóváhagyta a Fővárosi Közgyűlés 2002-ben)

Sok külföldi és hazai példa tanúskodik arról, hogy miként lehet a személygépkocsi-közlekedést legalább részben kiváltani a tömegközlekedéssel. Amennyiben a T. Bíróság kéri, ezekről részletes beszámolót készítünk, itt csak néhány példát sorolunk fel a világ különböző városaiból:

Amszterdam: Amszterdam belvárosába szinte lehetetlen autóval bemenni. Parkolóhelyet is alig lehet találni, és ami van, az rendkívül drága. A város közlekedése a tömegközlekedésre, a kerékpározásra és a gyalogos forgalomra épül.

Berlin: A tömegközlekedés fejlesztésével, a kerékpáros és a gyalogos közlekedés feltételeinek javításával és az autóforgalom korlátozásával elérték azt, hogy tíz éve nem nőtt az autók száma, és jelenleg – ezer lakosra számítva – ugyanannyi autó van Berlinben, mint Budapesten.

Bogota: A hétmillió lakosú kolumbiai fővárosban mindössze három év alatt olyan változásokat értek el, amelynek az egész világ a csodájára jár. Az állandó közlekedési dugókkal sújtott város teljesen átalakult. Ezt úgy érték el, hogy az eredetileg autópályákra szánt pénzt a tömegközlekedés fejlesztésére, a kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javítására fordították, az autóforgalmat pedig korlátozták.

London: London belvárosában 2003-ban útdíjat vezettek be. Minden autó után belépéskor 5 fontot (kb. 2000 forint) kell fizetni. Harminc százalékkal csökkent a forgalom, megszűntek a dugók, jelentősen javult a tömegközlekedési járművek eljutási ideje. A bevezetés előtt mindenki a főpolgármester bukását jósolta, aki azonban 2004-ben a választásokon ismét fölényes győzelmet aratott.

Szingapúr: A kétmillió lakosú városállamban az 1970-es években rendkívüli mértékben fejlesztették a tömegközlekedést. 1975-ben útdíjat vezettek be, és ennek hatására 70 százalékkal csökkent az autóforgalom. Gyakorlatilag megtiltották a közterületen való parkolást. Mindezt nem környezetvédelmi okokkal indokolták, hanem azzal, hogy ez elősegíti a versenyképességet. Ezek az intézkedések is hozzájárultak ahhoz, hogy ma Szingapúr gazdasági versenyképességét tekintve a világ élvonalában van, és az egy főre jutó nemzeti jövedelem háromszor akkora, mint Magyarországon.

Zürich: Jelentősen korlátozták az autóforgalmat, megnehezítették a parkolást, rohamléptekkel fejlesztették a tömegközlekedést. A közlekedési lámpákat úgy hangolták, hogy mindig a villamosnak adjanak szabad utat. A városba vezető egyik főút két bemenő sávját egysávosra szűkítették, aminek hatására 35 százalékkal csökkent a bejövő forgalom.

A másodfokú határozat sem vizsgált igazi alternatívákat, és téves az Alperesnek azon érvelése, hogy nem kell alternatívákat vizsgálnia. Igenis a környezetvédelmi engedélyezés feladata a környezetvédelmi alternatívák vizsgálata. Mivel a közúti egyéni gépkocsi-közlekedéshez képest a vasúti és közösségi közúti közlekedés éppen környezeti jellegű alternatívák, ezért azok vizsgálata a környezetvédelmi hatóság feladatát képezte volna, amelynek a határozatokban jogsértően nem tett eleget.

A környezetvédelmi hatóságnak feladata lenne az elbírálendő fejlesztési terveket minden lényeges, környezeti minőséget érintő vonatkozásában megvizsgálni, többek között azt is, hogy a közúti kapacitás fejlesztése az egyéb – valódi – megoldásokkal szemben milyen káros folyamatokat gerjeszt a térségben. Ez ugyanis az agglomerációs települések belterületének terjeszkedését, az ingázó személygépkocsi-forgalom gerjesztését, a nagy közúti forgalmat vonzó létesítményeknek a közúti kapacitásfejlesztés vonzáskörébe való települését eredményezné, vagyis éppen a környezetvédelmi (és nemzetgazdasági) szempontból káros folyamatok erősítését jelentené. Tehát a kereset tárgyát képező beruházás az, ami a kiszámíthatatlan (bár részben valóban előre látható...) következményekkel járna.

Mindezzel ellentétben, a Levegő Munkacsoport keresetének 3. pontja konkrét számítások alapján mutatja be az alternatív, környezetvédelmi és nemzetgazdasági szempontból egyaránt kedvező megoldásokat. Egzakt forgalomfelvételek, utasszámlálás alapján – és a nemzetközi

szakirodalom felhasználásával – egyszerű számításokkal kimutatja, hogy a vasút és a távolsági autóbussz-járatok milyen fejlesztésével (kiegészítve egyéb intézkedésekkel) lehetne annak az utasmennyiségnek egy jelentős részét elszállítani, amely jelenleg a 10-es úton személygépkocsival közlekedik, és hogy így miként lehetne rövid idő alatt elfogadható költségekkel, környezetkímélő módon megszüntetni a torlódásokat.

Ad. 4.

A levegőminőség változásával kapcsolatban az „Előzetes környezeti hatástanulmány” (a továbbiakban: ekht) Összefoglalója a következőket tartalmazza: „Levegőtisztaság-védelmi szempontból az elkerülő út megépítését a közvetlen hatásterületre kissé terhelőnek, a közvetett hatásterületre vonatkoztatva pedig kedvezőnek tartjuk.” Ebben az állításban több erős csúsztatás is található:

1. Amint már fentebb kimutattuk, semmiféle elkerülő útról nincs szó, ez a kifejezés csak a lakosság megtévesztését szolgálja.

2. A jelentős forgalmú út légszennyező hatását csupán „kissé terhelőnek” minősíteni erős túlzás.

3. A közvetett hatásterületet a hatástanulmány rendkívül szűken értelmezi, és egyúttal feltételezi, hogy az elhaladó gépjárművek száma változatlan marad.

A hatástanulmány idézett mondatának cáfolatát magának a hatástanulmánynak a 3.1. és 3.2. ábrája mutatja (2. melléklet), amely szerint az új út és a hozzá csatlakozó utak megépítésével jelentősen növekszik majd a gépjármű-forgalom.

Ad. 5.

A hatásterület meghatározásával kapcsolatosan konkrét és meglehetősen részletes jogszabályi útmutatás áll a rendelkezésünkre a környezeti hatásvizsgálatról szóló 20/2001. számú kormányrendelet (a továbbiakban: Khvr.) 2. sz. mellékletében. Eszerint a hatásvizsgálati eljárásban vizsgálandó környezeti hatások teljes hatásterülete a *közvetlen* és a *közvetett* hatásterületből áll. Előbbi a hatótényezőkhez hozzárendelhető hatásvizsgálatokkal érintett terület, míg utóbbi a továbbterjedő hatásvizsgálatokkal kapcsolatos terület. Álláspontunk szerint az alapulfekvő közigazgatási eljárásokban a hatásterületet rendkívül szűken határozták meg, csupán a közvetlen hatásterület egy részére szorítkozva. A hatástanulmány már említett 3.1. és 3.2. ábrája jól mutatja, hogy a hatásterület jóval nagyobb annál, mint amit az Alperes állít.

Ad. 6.

Az Alperes állításainak rendkívül alacsony szakmai színvonalát mutatja a következő állítása: „A Felperes vélelme, miszerint az új út megvalósítása a forgalom megnövekedését is jelenti – anélkül, hogy ezt bármilyen számítással alátámasztaná – fikció.” Arról, hogy az új utak újabb, korábban nem létező forgalmat gerjesztenek, hatalmas szakirodalom áll rendelkezésre. (Ha például az Interneten rákeresünk az „induced traffic” – gerjesztett forgalom – kifejezésre, 11.000 találatot kapunk.)

A brit kormány külön bizottságot (SACTRA: Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment) hozott létre a kérdés kivizsgálására. A neves szakemberekből álló testület 1994-ben közzétett jelentésében (Trunk Roads and the Generation of Traffic – A főutak és a forgalom gerjesztése) egyértelműen leszögezte: az új utak korábban nem létező forgalmat gerjesztenek. A jelentés – valamint a növekvő társadalmi ellenállás – hatására a brit kormány törölte programjából az új autópálya-építési tervek túlnyomó többségét.

Az iparilag fejlett országok példája ma is azt bizonyítja, hogy még a leggazdagabb nemzeteknek sincs annyi pénze, ami útépítésekkel megoldhatná a közlekedési torlódások

egyre növekvő problémáját. Az Amerikai Egyesült Államok jól ellátott autópályákkal, gyorsforgalmi utakkal, az amerikaiak mégis idejük jórészét a dugókban töltik. A Victoria Transport Policy Institute számításai szerint a közlekedési dugók következtében keletkező károk meghaladják az évi 100 milliárd dollárt. Ráadásul a helyzet egyre romlik. A Texas Transportation Institute vizsgálatai szerint az USA nagy agglomerációiban az útépitésekre fordított dollármilliárdok ellenére a közlekedési dugókban eltöltött átlagos idő 1990 és 2000 között 41 százalékkal növekedett! Az egész országra vonatkozóan pedig 1980 óta 236 százalékkal lett több az az idő, amelyet egy átlagos amerikai a közlekedési torlódások miatt vesztegetett el.

Hasonló gondokkal küszködik az Európai Unió is. Az EU fentebb már említett, 2001-ben elfogadott új közlekedéspolitikája megállapítja: „A közlekedési torlódások miatt Európát az a veszély fenyegeti, hogy elveszíti gazdasági versenyképességét. A legfrissebb ilyen tárgyú tanulmány kimutatta, hogy egyedül a közúti közlekedési torlódások külső költségei a Közösség GDP-jének 0,5%-ával egyenlők. A következő 10 évre szóló forgalom-előrejelzések szerint, ha semmit nem teszünk, akkor az utakon 2010-ig jelentősen növekedni fognak a torlódások. A torlódások rovására írható költségek 142%-kal fognak növekedni, és elérik az évi 80 milliárd eurót, ami a Közösség GDP-jének mintegy 1%-a.” Az anyag következő mondatában már a probléma egyik fő okát is megjelöli: „A jelenlegi helyzet kialakulása részben arra vezethető vissza, hogy a közlekedők nem mindig fizetik meg az általuk okozott költségeket.”

Az említett jelenség magyarázata nagyon egyszerű. Ezzel kapcsolatban legtöbbször az amerikai Robert Morris *A közlekedés, mint a kereslet és kínálat függvénye* című tanulmányára hivatkoznak. A szerző elmagyarázza, amit tulajdonképpen mindannyian tudunk — hogy a keresletet az ár szabályozza. Ha az ár alacsony, azaz kevés költséggel és viszonylag rövid idő alatt (az idő pénz!) tudunk végighaladni egy úton, akkor azt használni is fogjuk. Ha viszont — például a forgalmi torlódások következményeként — növekszik az eljutás költsége (ideje), akkor csökken a kereslet, s az úton kevesebben fognak haladni. Ily módon kialakul az egyensúly a kereslet és a kínálat között.

Érvelésünket egy tanulságos hazai idézettel zárnánk: „Az M0-s 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-s 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.)

Azon túlmenően, hogy az új utak újabb, korábban nem létező forgalmat idéznek elő, a jelen esetben azt is figyelembe kell venni, hogy a térségben több olyan beruházás történt, illetve van folyamatban, amely önmagában is jelentősen gerjeszti a gépjárműforgalmat.

- ☒ Az út 15+200-as szelvénye közelében elhelyezkedő pilisvörösvári Liegl-Dachser Logisztikai Kft. az elmúlt hónapokban mintegy egyharmadával megnövelte a kamionfogadó bázisát (50-ről kb. 65-70-re). Egy profitorientált cég akkor hajt végre ilyen fejlesztést, ha indokolt számára a kapacitásnövelés. Ebből viszont következik, hogy a kamionforgalom növekedni fog a térségben, így az új útszakaszon is.
- ☒ Az Auchan bevásárlóközpont-hoz kapcsolódóan, Budapest egyéb – már elkészült – Auchan áruházainál kialakult gyakorlat szerint, hamarosan épülni kezdenek a további áruházak (pl. Electroworld), így megkezdődik a térség jelentős bádovvárosítása a budaörsi, biatorbágyi, budakalász-szentendrei mintára. Ennek forgalomgeneráló hatását nem kell külön bemutatni, elegendő megnézni, mennyire telítettek a már így beépített térségek létesítményeinek nagy parkolói.
- ☒ A MÁVTI 11453/A/1 11483/A/1 számú, „Budapest-Esztergom vasútvonal módosított döntéselőkészítő terve” című 2005. júliusi keltezésű tanulmányterve szerint „A

FŐMTERV Rt. a 10. sz. út új nyomvonalvezetése és a térségben tervezett kétszintű csomópont egyeztetése során tudomásunkra (MÁVTI) hozta, hogy a Főiskolától (Gábor Dénes Főiskola) nyugatra, ill. a meglévő vasútvonaltól délre jelentős új lakótelep tervezése történik Óbuda-Hársánylefejtő lakópark néven”. Ebből következik, hogy a tervezett 4 km-es új útszakasz bevezető régi 2X1 sávós szakasza további jelentős forgalmat fog kapni, ami az új szakaszon állókat további várakozásra fogja készíteni a befogadó út túlterheltsége miatt.

Ad. 7.

Igaz, hogy a hatástanulmány megtekinthetőségéről szóló értesítés több településen is kifüggesztésre került. Azonban ez nem megfelelő módja a lakosság tájékoztatásának, hiszen aligha várható el, hogy több ezer vagy több tízezer lakosú településeken a polgármesteri hivatalban kifüggesztett kis cédula elegendő lenne ahhoz, hogy a lakosság a rendelkezésre álló rövid idő alatt tudomást szerezzen a megtekintés és észrevételezés lehetőségéről.

A 32/1992. (V.29.) AB határozat szerint. „A közérdekű adatok nyilvánossága és megismerhetősége az Alkotmányban biztosított, az alaptörvényből közvetlenül is fakadó alapvető jog. A közérdekű információkhoz való szabad hozzáférés lehetővé teszi a választott népképviselői testületek, a végrehajtó hatalom, a közigazgatás jogszerűségének és hatékonyságának ellenőrzését, serkenti azok demokratikus működését. A közügyek bonyolultsága miatt a közhatalmi döntésalkotásra, az ügyek intézésére gyakorolt állampolgári ellenőrzés és befolyás csak akkor lehet hatékony, ha az illetékes szervek felfedik a szükséges információkat.” „Az információkhoz való hozzáférhetőség, az információk szabad áramlása különösen a közhatalom és az állam szervei tevékenységének átláthatósága körében alapvető jelentőségű.” (34/1994. (VI.24.) AB határozat)

A hatalomgyakorlás feletti állampolgári ellenőrzés minimális feltétele az információkhoz való hozzáférés biztosítása. Az Alkotmánybíróság az 57/2000. (XII.19.) határozatában tovább lép ennél és kimondja, hogy az állami szervek kötelesek elősegíteni is a közvélemény tájékoztatását: „Az Alkotmány 61. § (3) bekezdése végrehajtására megalkotott Avtv. 19. §-a értelmében az állami vagy helyi önkormányzati feladatot ellátó szerv a feladatkörébe tartozó ügyekben – ideértve a gazdálkodásával kapcsolatos ügyeket is – köteles elősegíteni a közvélemény pontos és gyors tájékoztatását.”

A személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló 1992. évi LXIII. törvény 19. §-ának (1) bekezdése szerint „*az állami vagy helyi önkormányzati feladatot, valamint jogszabályban meghatározott egyéb közfeladatot ellátó szerv vagy személy (...) a feladatkörébe tartozó ügyekben (...) köteles elősegíteni és biztosítani a közvélemény pontos és gyors tájékoztatását.*” A közérdekű adatok megismeréséhez fűződő jogokat nem csak egyes közérdekű adatok eltitkolása sértheti, hanem a nem megfelelő tájékoztatás is.

A környezeti ügyekben az információhoz való hozzáférésről, a nyilvánosságnak a döntéshozatalban történő részvételéről és az igazságszolgáltatáshoz való jog biztosításáról szóló, Aarhusban, 1998. június 25-én elfogadott Egyezmény kihirdetéséről szóló 2001. évi LXXXI. törvény – különösen annak 5–8. cikkei – szintén kötelezővé teszik, hogy az önkormányzatok megfelelő tájékoztatást adjanak a környezetvédelemmel összefüggő kérdésekről és ebben együttműködjenek az érintett társadalmi szervezetekkel.

Hasonló követelményeket ír elő a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény VIII. fejezete („Az állampolgárok részvétele a környezetvédelemben”), valamint alábbi bekezdései:

„46. § (1) A települési önkormányzat (...) a környezet védelme érdekében (...) d) együttműködik a környezetvédelmi feladatot ellátó egyéb hatóságokkal, más önkormányzatokkal, társadalmi szervezetekkel; e) elemzi, értékeli a környezet állapotát illetékességi területén, és arról szükség szerint, de legalább évente egyszer tájékoztatja a lakosságot;”

„54. § (1) Minden állampolgárnak joga van a környezeti ismeretek megszerzésére és ismereteinek fejlesztésére.”

A lakosság tájékoztatásra vonatkozó jogszabályok súlyos megsértését tulajdonképpen az Alperes is elismeri, amikor kijelenti, hogy „Pilisvörösvár vonatkozásában a jegyző nem jelezte a település, az eljárásban való érintettségét”. Óbudán kívül éppen Pilisvörösvárt érintené a legérzékenyebben a szóban forgó szakasz megépítése, így nyilvánvalóan törvénytörtő, hogy elmulasztották tájékoztatni ennek a településnek a lakosságát.

Ad. 8.

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (Tvtv.) szerint „a természeti értékek és természeti területek a nemzeti vagyon sajátos és pótolhatatlan részei, fenntartásuk, kezelésük, állapotuk javítása, a jelen és jövő nemzedékek számára való megőrzése, a természeti erőforrásokkal történő takarékos és ésszerű gazdálkodás biztosítása, a természeti örökség és a biológiai sokféleség oltalma, valamint az ember és természet közötti harmonikus kapcsolat - nemzetközi kötelezettségvállalásainkkal összhangban történő - kialakítása, mint az emberiség fennmaradásának alapvető feltétele, a természet hatékony védelmének létrehozását igényli”.

A beruházás miatt az Aranyvölgyi-patak tovább szennyeződne, és esetleges rehabilitációjának lehetősége teljesen ellehetetlenülne. A potenciálisan jelentős természetvédelmi értéket képviselő vizes élőhely véglegesen szennyvízelvezető árokká silányulna és a biológiai sokféleség maradandó károkat szenvedne.

A Tvtv. 5. § (2) pontja kimondja, hogy „a természeti értékek és területek csak olyan mértékben igénybe vehetők, hasznosíthatók, hogy a működésük szempontjából alapvető természeti rendszerek és azok folyamatainak működőképessége fennmaradjon, továbbá a biológiai sokféleség fenntartható legyen.”

Természetvédelmi szempontból azért sem fogadható el a 10-es út tervezett bővítése, mert a beruházás az Európa Diplomás fokozottan védett Nagy-Szénás és a szintén védett Nagy-Kevély hegyek közötti völgyben történne az Aranyhegyi-patak mellett. A Tvtv. 7. § (2) a) pontja szerint ugyanis „gondoskodni kell az épületek, építmények, nyomvonalas létesítmények, berendezések külterületi elhelyezése során azoknak a természeti értékek, a mesterséges környezet funkcionális és esztétikai összehangolásával történő tájba illesztéséről”.

A környezetvédelmi hatásvizsgálat szerint a 11+500 és a 12+500 m közötti szakaszon „A patak mentén kisebb fűzliget maradványok fennmaradtak... Ezeknek a facsoportoknak inkább a tájképi értéke jelentős és megőrzésük mindenképpen ajánlott, hiszen a természetes vegetáció utolsó reprezentánsai a területen.” A törvény 7. § (2) c) pontja szerint viszont „a település-, a területrendezés és fejlesztés, különösen a területfelhasználás, a telekalakítás, az építés, a használat során kiemelt figyelmet kell fordítani a természeti értékek és rendszerek, a tájképi adottságok és az egyedi tájértékek megőrzésére”.

A környezeti hatásvizsgálat szerint egyes szakaszokon vadvédelmi kerítés létesítése indokolt, ez viszont a vadállomány szempontjából a mozgást gátló akadályként jelentkezik, ennek ellenére a terveken nem szerepel az élővilág átjárását lehetővé tevő műtárgy. Ez ellentétes a Tvtv. 7. § (2) g) pontjával: „autópályát, valamint a vadon élő állatfajok ismert vonuló útvonalait keresztező vonalas létesítményt úgy kell építeni, hogy a vadon élő állatfajok egyedeinek átjutása – megfelelő térközönként – biztosítva legyen;”

A nyomvonal 14+500 és 15+500 m közötti szakaszának egy részének és egy nagyobb kiterjedésű csomópont kialakítását egy gyümölcsös területén tervezik. A környezeti hatásvizsgálat szerint: „A gyümölcsös tájképi értéke jelentős. Jelenleg a Háziréti-tározó felé optikai (takaró) és zajszűrő szerepet is betölt.” A megépítés tehát ellenkezik a Tvtv. 7. § (2) h) pontjával, mely szerint „biztosítani kell a jellegzetes tájképi elemek fennmaradását.”

A tervezett nyomvonal több védett madárfajnak nyújt fészkelő (pl: kakukk, barátposzáta, tövisszűrő gébics) és táplálkozóhelyet (pl: cigány csaláncsúcs, kenderike). A szintén védett erdei béka is előfordul a területen. Az új út megépítése tehát ellenkezik a Tvtv. 43. § (1) pontjával, mely szerint „Tilos a védett állatfajok egyedének zavarása, károsítása, kíntása, elpusztítása, szaporodásának és más élettevékenységének veszélyeztetése, lakó-, élő-, táplálkozó-, költő-, pihenő- vagy búvóhelyeinek lerombolása, károsítása.”

Az út építése várhatóan további természet- és tájvédelmi konfliktusokat okozna, mivel ez a területen a logisztikai központok, kereskedelmi egységek létesítéséhez és más tájromboló építkezésekhez vezet. **Az útszakasz tervezett északi továbbépítése több mint egy kilométeren csak az EU-s és hazai jogszabályokkal védett Natura 2000-es területeken oldható meg, vagyis ily módon is jogszabályba ütközne.**

Ad. 9.

Elfogadhatatlannak tartjuk, hogy az adófizetők pénzén fenntartott engedélyező hatóság az anyagi forrásokkal rendkívül szűken rendelkező civil szervezetekre kívánja ráerőltetni olyan vizsgálatok elvégzését, amelyek a beruházás előkészítéséhez és a hatósági engedélyezéshez tartoznak hozzá, s amelyeknek hiányában nem rögzíthető az a környezeti alapállapot, amely nem romolhat. Alperes keresetében előadottak szerint az említett volt szeméttelenen nem készültek feltáró fúrások (hiszen azt kellene megcsinálnia a civil szervezeteknek), holott az azon térségbe tervezett külön szintű csomópont tervezéséhez a geotechnikai alapállapot ismerete is elengedhetetlen, így a területet biztosan feltárták, legfeljebb a hatóság nem kérte be ezeket az adatokat. Ha pedig egyáltalán nem készült feltáró fúrás, akkor hogyan zárhatja ki a hatóság a volt szeméttelenen a veszélyes hulladék elfordulását? Tehát önellenmondásba kerül az Alperes.

Ad. 10.

A bírósági keresetlevél elkészítésére rendkívül rövid idő állt rendelkezésünkre, mivel a környezetvédelmi határozatot közvetlenül a karácsonyi-újévi ünnepek előtt kaptuk kézhez. Ezért itt jelezzük a környezetvédelmi engedély további hiányosságait, jogszabály-ellenességeit.

1. Az elsőfokú környezetvédelmi engedély szerint (amelyet a másodfokú hatóság is jóváhagyott) az engedélyezett útszakasz célja „a nagy forgalmi terhelésű, lakott területeket érintő útszakaszok tehermentesítése, a forgalom gyorsítása.” Azonban sem a környezetvédelmi hatásvizsgálatból, sem a környezetvédelmi engedélyekből nem derül ki, mely lakott területeket tehermentesítené az új útszakasz. Amint fentebb már kifejtettük, ilyen terület valójában nem is létezik, így a környezetvédelmi engedély alapvetően elhibázott.
2. Az elsőfokú környezetvédelmi engedély utal arra (3. oldal), hogy a zajterhelés növekedése lesz várható az út megépülése következtében. Azonban ezt a kérdést a határozat nem tárja fel, ellenkezőleg: tévesen ezt az építési engedélyhez csatolandó munkarész által részletezendő kérdésnek tekinti.
3. A határozat ugyanezen oldalán (3. oldal) utal az engedély arra, hogy a művelés alatt álló területek művelhetősége biztosítva kell, hogy legyen. Ezzel szemben a mezőgazdasági művelhetőség teljesen biztos, hogy nem lesz megoldható, hiszen közismert, hogy az út hatást fog kifejteni a mellette fekvő termőföldekre és a légszennyező anyagok kibocsátása és terjedése révén meg kell szüntetni az addigi mezőgazdasági művelést.
4. Hiányos a környezetvédelmi engedély, mert (5. oldal) a 30 nappal a fakivágást megelőző bejelentés előírása az engedélyes részére csak a fásításokra (azaz a külterületen található fára, faszorra, facsoportra és fás legelőre) vonatkozik, amennyiben viszont az erdőt érint,

akkor az erdészeti hatóság engedélyére van szükség az Erdőtörvény (1996. évi LIV. tv.) 60.§ (1) bekezdése értelmében.

5. A környezetvédelmi engedélyben két érvényességi idő szerepel (5. oldal) ugyanarra a határozatra, ez a Khvr. 23.§-a szerint nem jogszerű.
6. Nem tárta fel a hatóság az engedély meghozatalakor, hogy megvolt-e az út szakaszos engedélyeztetésének a feltétele, hiszen köztudott, hogy az út továbbvezetését tervezi az engedélyes, azaz hogy a nyomvonal környezet- és természetvédelmi követelményekkel összeegyeztethető továbbvezetése valószínűsíthető-e a Khvr. 20.§ (1) bekezdés alapján.
7. Az engedély nem részletezi, hogy hogyan tartja megszüntethetőnek a jelentkező terhelésnövekedést (7. oldal), e tekintetben a tényeket nem tárja fel és ezért súlyosan megalapozatlan, hiszen éppen a jelen környezetvédelmi engedélynek lenne a feladata azoknak a környezeti feltételeknek az előírása részletesen, amelyekkel a környezeti terhelésnövekedés mérsékelhető és megszüntethető.
8. A Felperes elfogadja az Alperes azon érvelését, hogy az engedély tárgyát képező közút az Aptv. (2003. évi CXXVIII. tv.) hatálya alá tartozik, amellyel kapcsolatban Felperes kéri, hogy a Tisztelt Bíróság a Pp. 163.§ (1) bekezdése alapján a felek egyező előadásait fogadja el irányadónak. Ezzel párhuzamosan a Felperes kiterjeszti a keresetét és azt akként pontosítja, hogy a jelen engedély kiadásával súlyosan megsértették a hivatkozott jogszabályt, mivel annak szinte egyetlen, a hatálya alá tartozó közutakra vonatkozó szabályát sem tartották be, így a kialakult jogi helyzet egyetlen módon tehető csak jogszerűvé: a határozatot hatályon kívül kell helyezni és kötelezni kell a másodfokú hatóságot, hogy új eljárásban elsőfokú hatóságként járjon el és folytassa le a környezetvédelmi engedélyezési eljárást.

Tisztelettel:

Lukács András

elnök