



Budapest, 2006. május 4.
/2006

Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi,
Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség
Budapest

Tárgy: Új 10. sz. főút fővárosi bevezető szakasz (8+154 –
11+200 km sz. között) előzetes vizsgálata
Iktatószámuk: 15692/2006.

Tisztelt Felügyelőség!

Válaszolva a tárgyi beruházással kapcsolatos Közleményükre a hatósági eljárás megindításáról, tájékoztatjuk Önöket, hogy álláspontunk szerint a beruházás helyszínére vonatkozóan az alábbi kizáró okok merülnek fel:

1.)

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 a Közleményben 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 ez a többlet járműmennyiség nyilvánvalóan másutt is meg fog jelenni, hiszen nem csak ezen a 3 kilométeres szakaszon fog közlekedni oda-vissza.

2.)

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

4.)

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.

5.)

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.

6.)

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.

A fenti okok miatt a beruházás – álláspontunk szerint – nem valósítható meg.

Tisztelettel:

Schnier Mária
elnökhelyettes

Lukács András
elnök