

Dr. Drávecz Margit bíró
Fővárosi Bíróság
Budapest
Markó u. 25.
1055

Ügyszám: 10.K.41.621/1999

Tisztelt Bíróság!

A 2004. április 15-i tárgyaláson hozott végzésnek megfelelően megküldjük az előkészítő iratunkat **az M0-s út 2-es főút és 11-es főút közötti szakasza (Duna-híd és csatlakozó létesítmények) környezetvédelmi engedélye tárgyában folyó 10.K.41.621/1999 számú perhez kapcsolódóan.**

Az előkészítő iratot az alperesnek és az alperesi beavatkozónak közvetlenül küldjük meg.

1.)

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII törvény (Kvtv.) 69. §-ának (2) bekezdése a következőket tartalmazza:

„Az előzetes környezeti tanulmánynak tartalmaznia kell:

a) a tervezett tevékenység célját, telepítési és technológiai lehetőségei leírását, a létesítmény szükségességének indokolását, továbbá a tervezett tevékenység elmaradásából származó környezeti következmények leírását;

b) az a) pontban foglaltak megvalósításából származó, várható környezetterhelés és környezet-igénybevétel mennyiségi és minőségi leírását;

c) a környezetre várhatóan gyakorolt hatások előzetes becslését, továbbá új telepítés esetén a telepítés helyén a tájban és ökológiai viszonyokban várható változások részletes leírását;

d) azokat a kérdéseket, amelyek csak további, részletes hatásvizsgálat alapján válaszolhatók meg;

e) azoknak az adatoknak a megjelölését, amelyek törvény értelmében államtitkot, szolgálati vagy üzleti titkot képeznek.”

A környezeti hatásvizsgálat elvégzéséhez kötött tevékenységek köréről és az ezzel kapcsolatos hatósági eljárás részletes szabályairól szóló 152/1995. (XII. 12.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R. – ez a rendelet volt hatályban a szóban forgó környezetvédelmi engedély kiadásakor) 6. §-ának (1)–(5) bekezdései a következőket tartalmazzák:

„6. § (1) Az előzetes tanulmányban a létesítmény szükségességének indokolásakor [Kt. 69. § (2) bekezdés a) pontja], különösen, ha a létesítményben infrastrukturális jellegű vagy környezetvédelmi célú tevékenység megvalósítását tervezik, ki kell térni arra is, hogy

a) a tevékenység céljának eléréséhez a kérelmező miért a tervezett változatot (változatokat) ítéli megfelelőnek;

b) a döntésben szerepet játszottak-e környezetvédelmi szempontok, s ha igen, melyek voltak azok.

(2) A tevékenység telepítési és technológiai lehetőségeinek leírásakor az előzetes tanulmánynak különösen a következőket kell tartalmaznia:

a) az előzmények körében

aa) a korábban vizsgált, de később számításba nem vett lehetőségek rövid ismertetése,

ab) az előzetes tanulmányban ismertetett lehetőségek összefüggése olyan korábbi, különösen területfejlesztési vagy -rendezési tervekkel, infrastruktúra-fejlesztési döntésekkel és természeti erőforrás felhasználási koncepciókkal, amelyek befolyásolták a telepítés helyének és technológiájának kiválasztását;

b) az alapadatok körében

ba) a tevékenység kapacitása, a kihasználás tervezett időbeli megoszlása,

bb) a telepítés és a működés (használat) megkezdésének várható időpontja és időtartama,

bc) a tevékenység helye és területigénye, az igénybe veendő terület használatának jelenlegi módja,

bd) a tevékenység megvalósításához szükséges létesítmény(ek) felsorolása és helye,

be) a tervezett technológia, illetve, ahol ez nem értelmezhető, a tevékenység megvalósításának leírása, megadva az összefoglaló folyamatábrát, valamint az anyagfelhasználás főbb mutatóit is,

bf) Magyarországon új külföldi technológia bevezetése esetében a külföldi referenciák,

bg) a telepítés helyén kívül igénybe veendő infrastruktúra adatai,

bh) a már tervbe vett környezetvédelmi létesítmények és intézkedések,

bi) egyéb kapcsolódó műveletek, valamint

bj) az előbbi adatok bizonytalansága (rendelkezésre állása), megjelölve azt, hogy a tervezés mely későbbi szakaszában és milyen információk ismeretében lehet azokat pontosítani;

c) ha az előzetes tanulmány kötelező tartalmát képező valamely adat az állam- vagy szolgálati titkok körébe tartozik, annak a felügyelőség részéről történő megismerésére az államtitokról és a szolgálati titokról szóló törvény rendelkezéseit kell alkalmazni. Az ilyennek minősülő, valamint a kérelmező által üzleti titoknak minősített adatot a kérelmezőnek azt így megjelölve, elkülönítve kell csatolnia, és a nyilvánosságra kerülő tanulmányban olyan információkkal helyettesítenie, amelyek a tevékenység várható környezeti hatásainak megítélését lehetővé teszik.

(3) A tevékenység elmaradásából származó környezeti következményeket [Kt. 69. § (2) bekezdés a) pontja]

a) termelő célú tevékenységnél csak akkor kell ismertetni, ha ilyen következmények értelmezhetők;

b) infrastrukturális, valamint környezetvédelmi célú tevékenységnél

ba) a tevékenység megvalósítása nélkül várható környezeti állapotváltozások becslésével, illetve a fennmaradó kedvezőtlen környezeti állapot leírásával, vagy

bb) ha a kérelmező az elmaradó tevékenységet más tevékenységgel fogja helyettesíteni, akkor a várható helyettesítés környezeti következményeinek becslésével kell megadni.

(4) A környezetterhelés és a környezet igénybevétele (a továbbiakban: hatótényezők) várható mértékének [Kt. 69. § (2) bekezdés b) pontja] becslését a (2) bekezdés b) pontja

szerinti adatok bizonytalanságának (rendelkezésre állásának) figyelembevételével kell elvégezni.

(5) A hatások előzetes becslése [Kt. 69. § (2) bekezdés c) pontja] a tevékenység szakaszaiként elkülönítve magába foglalja, hogy

a) a hatótényezők milyen jellegű hatásfolyamatokat indíthatnak el;

b) a hatásfolyamatok a 3. számú melléklet III. 1. pontjának figyelembevételével mekkora területre terjedhetnek ki;

c) a vizsgálandó területéről rendelkezésre álló környezeti állapot és területhasználati adatok, valamint a hatásfolyamatok jellegének ismeretében milyen hatások léphetnek fel, mekkora ezek nagyságrendje és jelentősége.”

A szóban forgó környezetvédelmi engedély úgy került kiadásra, hogy a hatásvizsgálat csak részben felelt meg a fenti jogszabályi követelményeknek. Egyebek mellett nem vizsgálta, hogy a tervezett létesítmény megvalósítása milyen hatással jár az általa érintett teljes területre (Kvtv. 69. §-ának (2) bekezdése, R. 6. §-ának (5) bekezdése). Az M0-s út 2-es főút és 11-es főút közötti szakaszának (a Duna-híd és a csatlakozó létesítmények, a továbbiakban: a Híd) megépítése ugyanis az egész térség környezeti állapotát megváltoztathatja. Különösen vonatkozik ez arra az esetre, ha Híd azelőtt épülne meg, mielőtt a keleti szakasz megépül. **Ebben az esetben ugyanis nyilvánvaló, hogy az M3-as forgalmának jelentős része (beleértve a hatalmas kamionforgalmat is) Észak-Buda térségére zúdul.**

Ezzel kapcsolatban idézünk dr. Fleischer Tamás (Világgazdasági Kutatóintézet) *A zöldövezetek és a közlekedés kérdése a Budapesti Agglomerációban* című tanulmányából (Budapest, 2002):

„Teljesen elhibázott koncepciónak kell tekintenünk az M3-as forgalmának Budára történő átnyomását az M0-s gyűrű kiépülő északi hídján, majd Budán a forgalom belső Buda irányában, az M0-s folytatása irányában és a 10-es út irányában történő szétterítését. Ehhez képest szinte közömbös, hogy a 11-es és a 10-es út között alagútban van-e a forgalom vezetve, ha utána erre a terhelésre hivatkozva 2x2 sávon kell gyorsforgalmi utat építeni a Pilisen keresztül, és dél felé is kényszerűen folytatni kell az M0-st.

Az M0-s nyugati szektorát illetően a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervének (BATT. 2000) az a megfogalmazása, miszerint „a korábban tervezett területek felhasználása az alsóbbrendű úthálózatra kapcsolódik, azok megvalósítására a tervezett M0-s nyomvonal nincs gerjesztő hatással”, egy olyan kérdésben kívánja az érdekelteket megnyugtatni, amire valójában a terv a továbbiakban nincs hatással. Ha egyszer az autópálya kapcsolat kiépül, semmiféle mai tervnek nincs valódi kompetenciája az út jövőbeli használatát akadályozni, a mellételepülést tiltani, a forgalmat csillapítani. A megfogalmazás egyetlen dolgot viszont elárul: ma, illetve a tervezett fejlesztések idején az adott területeknek *nincs szükségük* az autópálya kapacitására, a térségek megközelítése autópályát nem igényel, vagyis **az autópálya kizárólag a tranzitforgalom átvezetésére épül ki a Budai Tájvédelmi Körzeten át.** Azt azonban, hogy mi várható, jól mutatja a már megépült déli M0-s híd esete, ahol is mind az M0-s forgalma, mind pedig a mellételepült aktivitás mértéke *jelentősen meghaladja* az előre jelzett értéket és az egész déli térséget összefüggő logisztikai zónává változtatta. (...a hagyományos területi szerkezet megváltozott. ...a nagy kiterjedésű (döntően ipari-, kereskedelmi-, logisztikai funkciók befogadására tervezett „hagyományostól eltérő szerkezetű” települési) területek a közlekedési hálózatot követő összefüggő sávokban kerültek kialakításra. E területek túlzott koncentrációja mára már adottság”...) Ezen tehát ma már nem lehet érdemben segíteni, de itt volna az alkalom, hogy *a tanulságokat legalább a főváros északi oldalán levonjuk*: nevezetesen az északi térség védelmének az lenne a megfelelő módja, ha az M3-as autópályát *nem* ebben a térségben vezetnék át Budára, hanem Gödöllőtől a megfelelően kiépített M0-s keleti és déli oldalon. Ettől eltérő stratégia a „megnyugtató” ígéretek ellenére (csak a Dunán visszük át, lejáró se lesz, a 11-es út után alagútba tesszük stb.) Újpesten, Óbudán, Békásmegyeren, a 10-es úton, Esztergomban, a Budai Tájvédelmi Körzetben egyaránt kész helyzet kialakulását eredményezi, kezelhetetlen forgalommal és a térséget gyorsan pusztító kapcsolódó fejlesztésekkel, amelyek helyben lecsapódó haszna nem fogja

elérni azt az értéket sem, amit a zöldterületek megrongálásának következtében *pénzben* el fognak szenvedni az érintettek, nem beszélve az externális és távlati hatásokról. A majdani „váratlan” hatásokat az is jól érzékelteti, hogy maga a BATT tervei az M0-son kívül és azon belül egyaránt egy-egy újabb É-D kapcsolat kiépülésével is számolnak; az előbbi egyébként részben a 2x2 sávós 10-es gyorsforgalmi utat és Esztergomot terheli tovább (nem tisztázva, hogy ott *hány* hídról van szó).

A korrektség kedvéért hozzá kell tenni, hogy a fővárostól *keletre* fekvő oldalon is felmerül annak a veszélye, hogy az M0-s út M5-ös és M3-as közötti szakaszán a BATT tervezetben szereplő reményekhez képest kevésbé sikerül feltartóztatni az autópálya mentén történő beruházások elszaporodását. *Ennek ellenére* ennek a szakasznak a kiépítését tekintjük sürgetőnek, mégpedig olyan módon, hogy **előbb készüljön el Gödöllőtől az M3-as dél felé történő kapcsolata, mielőtt a főváros északi részén a Dunán átvezető bármely híd megépülne.** Ez tehát az aquincumi hídra is vonatkozik, mert más kapcsolat hiányában az is az M3 autópálya forgalmát segítené át Budára.”

Azt, hogy Híd üzembehelyezése után lényegesen megváltoznak a forgalmi viszonyok Észak-Budapesten és környékén, beleértve a pilisi településeket, igazolja a létesítési engedélyhez készített „M0 autóút északi szektorának kiépítése utáni állapot forgalmi vizsgálata 10. sz. főút – M3 autópálya között” című tanulmány (készítette az Unitef’83 Mérnöki Tervező és Fejlesztő Rt. 1997-ben). Miközben a forgalmi viszonyokról az egész érintett térségre elkészült ez az előrebecslés, addig ugyanerre a térségre a környezetvédelmi hatásvizsgálat már nem terjed ki.

Fontos felhívunk a figyelmet, hogy korábban a KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft. Kft. (a fővárosi közlekedéstervezés egyik legismertebb és legmegbízhatóbb tervezőirodája) által korábban készített forgalmi előrejelzés alapján a Híd megépítése esetén az egész térségben számottevően megnövekszik a gépjármű-forgalom.

Az eddigi külföldi és hazai tapasztalatok alapján az is nyilvánvaló, hogy az új létesítmény jelentős forgalomvonzó hatással lesz az egész térségre, ami súlyos környezeti következményekhez vezet. Ezt a körülményt a hatástanulmány egyáltalán nem vizsgálta, hiszen érdemben csak a létesítmény közvetlen környezetére terjedt ki.

A forgalomgerjesztő hatást az alábbi példákkal szemléltetjük.

Számtalan konkrét példával lehet igazolni azt, hogy az új utak építésével csak növelték a közlekedési problémákat. Ezt jelenséget már az 1930-as évek óta jól ismerik a közlekedéssel foglalkozó szakemberek.

- *Egy angliai város, Brentford belterületének tehermentesítése céljából épített autópálya hatásáról, így számol be az 1939-ben (!) készített jelentés: “Mihelyt átadták a forgalomnak az új utat, 4,5-szer több gépjármű haladt át rajta, mint a régi úton. Ugyanakkor a régi úton egyáltalán nem csökkent a forgalom.”*
- *A brit kormány megbízásából készült tanulmány (Traffic in Towns, HMSO) 1963-ban a következőket állapította meg: “Az új autópályák előnyei ellenére sok amerikai kétségeit fejezi ki, hogy az autópálya-építési politika végleges megoldást jelentene. Minden új autópálya, amelyet azért építettek, hogy a már meglévő forgalmi gondokat megoldja, új forgalmat hozott létre, ami újabb torlódásokat eredményezett.”*
- *A 60-as évek közepén New York város Greenwich lakónegyedének polgárai azzal a tervvel szembesültek, hogy a városatyák egy új, a kerületükön áthaladó főútvonalat kívánnak építtetni, elpusztítva közben egy parkot is. A közlekedési szakértők ugyanis meg voltak győződve arról, hogy a szomszédos városrész fejlesztése miatt Greenwich közlekedése rémálommá fog válni, ha nem építik meg az új utat. Hosszú és keserves küzdelem során a polgárok elérték azt, hogy a tervezett út nem épült meg, sőt egy már meglévő utat is lezártak. Mindennek ellenére a megjósolt pokoli helyzet elmaradt.*
- *A brit kormány külön bizottságot (SACTRA: Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment) hozott létre annak megvizsgálására, hogy az új utak megépítése valóban*

gerjeszti-e a gépjármű-forgalmat. A neves szakemberekből álló bizottság 1994-ben elkészült jelentésében egyértelműen leszögezte: az új utak újabb, korábban nem létező forgalmat eredményeznek. A jelentés – valamint a növekvő társadalmi ellenállás – hatására a brit kormány törölte programjából az új autópálya-építési tervek túlnyomó többségét.

- Néhány évvel ezelőtt adták át a forgalomnak a Londont elkerülő újabb autópálya-gyűrűt, az M25-öst. Az átadás előtt a brit közlekedési minisztérium azt állította, hogy az M25-ös jelentősen csökkenti majd London közútjainak terheltségét. Azóta az M25-ösön is állandósultak a közlekedési dugók, ugyanakkor Londonban semmivel nem csökkent a forgalom.
- Amikor az M0-s körgyűrű déli szakaszát építették, a fő indok az volt, hogy tehermentesíteni kell a Budaörsi és a Bocskai utat. Az eredményről így nyilatkozott a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztályának vezetője: “Tény, hogy az autópálya átadása után csak néhány hétig volt kisebb a Bocskai út forgalma, utána újra kialakultak a torlódások.” (Népszabadság, 1995. január 31.) Azóta megépült az ún. Dél-Budai Tehermentesítő út is, amely hatalmas forgalmat vezetett újabb lakott területekre (és amely ellen állandóan napirenden vannak a lakossági tiltakozások), azonban a tehermentesíteni kívánt útvonalakon cseppet sem javult a helyzet. (Tény, hogy a kamionforgalom nagy része eltűnt a Budaörsi útról, helyüket a személyautók vették át. Azonban az M0-s északi szakaszánál minimális a tranzit kamionforgalom, így ennek a szakasznak még ez az előnye sem lenne meg.)
- A Texasi Közlekedési Intézet (TTI) az Egyesült Államok nagyrészét átfogó adatbázisára támaszkodva kimutatta, hogy az újonnan épült utak egyáltalán nem csökkentették a közlekedési dugókat. A kutatás vezetője, Roy Kienitz így nyilatkozott: „Az utak bővítésével védekezni a zsúfolt közlekedés ellen költséges és hatástalan módszer. Olyan ez, mintha az elhízást az öv meglazításával próbálnánk gyógyítani.”

Külföldön sokan kutatták a fenti jelenség okát, és meg is találták rá a választ. Az amerikai Robert Morris A közlekedés, mint a kereslet és kínálat függvénye című tanulmányában elmagyarázta, amit tulajdonképpen mindannyian tudunk — hogy a keresletet az ár szabályozza. Ha az ár alacsony és a körülmények kedvezőek 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 egy egyensúly a kereslet és a kínálat között.

A fentiekből egyértelműen következik, hogy lehetőleg nem a kínálatot kell növelni az újabb utak megépítésével, hanem a keresletet (az autózás iránti igényt) kell csökkenteni a helyi ellátás, a tömegközlekedés, a vasúti szállítás színvonalának emelésével, kompaktabb települések létrehozásának támogatásával, a kevesebb szállítást igénylő technológiák és fogyasztási szokások preferálásával, forgalomcsillapítási eljárásokkal és egyéb módokon. Ismételten hangsúlyozzuk, hogy semmiféle vizsgálat nem történt arra vonatkozólag, hogy miként lehetne a az érintett térség közlekedési és környezeti problémáit más módon enyhíteni, mint az M0-s északi hídjának a megépítésével. A beruházásra fordított hatalmas kiadás ugyanakkor még inkább csökkentené annak a lehetőségét, hogy a tömegközlekedés javuljon, hiszen a közlekedésre fordítható összegek igen korlátozottak.

A helyzetet súlyosbítja, a jelenlegi gyakorlat szerint a városokat elkerülő utak mellé bevásárlóközpontokat, raktárbázisokat és egyéb olyan létesítményeket építenek, amely hatalmas, korábban nem létező forgalmat gerjeszt nem csak az elkerülő utakon, hanem az egész városban. Ezt történt Dél-Budapest térségében az M0-s mentén, valamint az M0-s északi szakaszának már megépült szakasza mellett. A területrendezési tervek ugyanakkor szinte semmiféle korlátot nem szabtak ezeknek a zöldmezős beruházásoknak.

2.)

A környezeti hatásvizsgálat nem tartalmazza a tervezett létesítmény szükségességének elfogadható indoklását (Kvtv. 69. §-a (2) bekezdésének a) pontja, R. 6. §-a (1) bekezdésének a) pontja). Az indoklást ugyanis csak akkor lehet elfogadni, ha az adott cél (a közlekedési viszonyok és a környezet állapotának javítása) elérésére nem létezik gazdaságosabb, társadalmilag igazságosabb és környezetvédelmileg kedvezőbb megoldás. Ezeket az alternatív lehetőségeket azonban a hatásvizsgálat meg sem említi, nemhogy alaposan elemezni. Nyilvánvaló ugyanakkor, hogy az ismert közlekedésszervezési módszerekkel (forgalomcsillapítás, tömegközlekedés javítása) a kívánt eredmény valóban elérhető, míg a szóban forgó szakasz megépítésével mindezek a viszonyok tovább romlanának.

Ezt az állításunkat egy példával szemléltetnénk.

A 10-es út zsúfoltsága közlekedési és környezetvédelmi szempontból egyaránt elviselhetetlen. Ennek a helyzetnek a javítása érdekében egyes körök azt szorgalmazzák, hogy épüljenek „elkerülő”, „tehermentesítő” utak. Nyilvánvaló azonban, hogy az új utak a Pilisben hatalmas mértékben rombolják a természetet. Az eddigi tapasztalatok alapján az sem kétséges, hogy az újabb utak további forgalmat gerjesztenek. Ezen utak mentén elkerülhetetlenül újabb beépítésekre kerül sor, ami még tovább növeli majd a gépkocsik használatát. Ráadásul a forgalom túlnyomó része Budapest sűrűn lakott területei felé tart, ahol már ma is rendkívül súlyos a környezet szennyezése és itt gyakorlatilag az utak sem bővíthetők. Az útépités egyébként is rendkívül költséges, a Pilisben pedig a domborzati viszonyok miatt megtöbbszöröződnek ezek a költségek: a 10-es tervezett „tehermentesítő” útjának teljes kiépítése megközelíti a 100 milliárd forintot. Mindezeket felül az építkezés sok évet venne igénybe. Mi lehet tehát a megoldás?

A Közlekedés Kft. 2000. évi forgalomfelvétele alapján jelenleg a 10-es út forgalmának közel 40 százalékát teszi ki a közösségi közlekedés. Egy átlagos munkanapon ezen az útvonalon mintegy 10800-an utaznak ilyen módon Budapestre, míg személygépkocsival kb. 14400-an. A maradék hozzávetőleg 2600 ember tehergépkocsival (ide számítjuk a kisbuszokat is) érkezik a városba. Budapest határán naponta 240 busz (185 Volán és 54 BKV), 8900 személygépkocsi és 1860 tehergépkocsi lép be. Ezen felül 27 vonattal összesen 1600 utas érkezik naponta.

Csak a buszokat és a személyautókat számításba véve megállapítható, hogy az utasok 40 százalékát a járművek 2,6 százaléka szállítja, a többi 60 százalékát pedig a járművek 97,4 százaléka! Ha pedig azt is figyelembe vesszük, hogy az autóbuszok naponta több fordulót tesznek meg, míg a személyautók általában csak egyet, akkor a valódi arány egy a kilencvenkilencezhez.

Játszunk el egy kicsit a gondolattal: milyen tömegközlekedési fejlesztéseket kellene végrehajtani ahhoz, hogy a vasút, illetve az autóbuszok minden olyan utast be tudjanak hozni Budapestre, aki jelenleg személyautóval jár be.

Annak érdekében, hogy a csúcsidei személyforgalmat az autókról teljes egészében vasútra tereljük, óránként 1600 fő részére kellene helyet biztosítani a vonatokon. Az esztergomi vonalon ez műszakilag megoldható: 400 ülőhellyel negyedóránként közlekedő szerelvényekkel. Ehhez szükséges a pálya és a Duna-híd felújítása, a teljes vonal villamosítása és egy szakaszának kétvágányúsítása, az állomások korszerűsítése és új szerelvények beszerzése. A MÁV Rt.-től kapott tájékoztatás szerint a megvalósítás költsége mintegy 30 milliárd forint, időtartama – a döntéstől számítva – három–négy év. Figyelembe kell venni azt is, hogy ki kell alakítani a helyi állomásokra megfelelő gyakorisággal ráhordó autóbusz-járatokat, az állomások mellett pedig a kerékpár-tárolókat és autóparkolókat is. (Megjegyezzük még, hogy az 1600 fő a főváros határán átlépőket jelenti. A távolabbi útszakaszon ennél jóval kevesebben közlekednek, tehát ott nagyobb vonatkövetési idő is elegendő.) Ennek a

megoldásnak óriási előnye, hogy a közúti forgalomhoz képest nagyságrendekkel kisebb környezetszennyezéssel jár. Újabb területeket alig foglal el (a második vágány helye az érintett szakaszokon jórészt már biztosítva van, illetve könnyen kialakítható), továbbá nem terheli a közutakat, nem rongálja az épületeket, továbbá a légszennyezése is kisebb és a lakott területektől távol történik.

A Volánbusz szakértőinek segítségével egy másik számítást is elvégeztünk. Ez kimutatta, hogy elméletileg mennyivel több autóbusszra lenne szükség ahhoz, hogy a 10-es úton ugyanannyi személyt szállítsanak el, mint amennyi jelenleg személyautóval közlekedik. A számítás során feltétel volt, hogy egy busz átlagos kihasználtsága nem növekszik. (A kihasználtság jelenleg átlagosan 42 százalékos, ami azt jelenti, hogy az utasok többsége talál ülőhelyet a járatokon.) A különböző számítások szerint a jelenleg autóval közlekedőket a buszjáratok számának 2–2,5-szeresére növelésével el lehetne szállítani, ami azt jelenti, hogy a 8900 személygépkocsi helyett mintegy 425–515 buszjárat (370–460 Volán, 54 BKV) közlekedne az utakon. Ehhez összesen mintegy 36 új buszra lenne szükség, ami 1,5 milliárd forint egyszeri állami befektetést igényelne. (Ez egy kilométer autópálya megépítésének a költsége.) Az üzemeltetéshez további állami támogatásra nem lenne szükség, hiszen erre a viteldíj-bevételek már ma is kellő fedezetet nyújtanak. A megvalósításhoz szükséges idő a döntéstől számítva néhány hónap. Óriási hátránya azonban ennek a megoldásnak, hogy a buszok is a közutakat terhelik, jelentős levegőszennyezést és zajt okoznak a sűrűn lakott településrészekben, továbbá nagymértékben rongálják az útburkolatot és az utak melletti épületeket. Ezért elsődlegesen a vasúti közlekedés fejlesztésére kell összpontosítani.

Fenti számításaink egy idealista feltételezésre épülnek, hiszen a gyakorlatban elképzelhetetlen, hogy az autókból mindenki átszálljon vonatra vagy buszokra. Az azonban talán megvalósítható, hogy az emberek fele tegye ezt meg. Ha az autók fele eltűnne a 10-es útról, akkor azonnal megszűnnének a közlekedési dugók, és jelentősen csökkenne a levegőszennyezés és a zaj. (A dugókban araszoló járművek a többszörösét bocsátják ki annak, mint amennyit a folyamatosan haladó kocsik.) Ebben az esetben a vasútvonal fejlesztése is jóval olcsóbban és rövidebb idő alatt megvalósítható (például elhalasztható a villamosítás). A Volánbusz és BKV járatok menetideje, pontossága ugrásszerűen javulna. A buszok üzemanyag-fogyasztása csökkenne, és egyéb költségek is mérséklődnének, ami komoly megtakarítást eredményezne az érintett vállalatok és így közvetve mindannyiunk részére.

Ez a megoldás összességében elenyésző mértékben növelné az utasforgalmat a BKV budapesti járatain: a 7200 ember, aki személygépkocsi helyett tömegközlekedéssel jönne a fővárosba, nem okozna gondot a BKV-nak, hiszen azt naponta összesen egy millió ember veszi igénybe. A 10-es útról bejövőkhöz közvetlenül csatlakozó BKV-járatokat helyenként esetleg meg kell erősíteni, de a fent említett összegek erre bőven fedezetet nyújtanának. (Emlékeztetünk arra, hogy azokat a 14400 utasra számoltuk ki, most pedig csak 7200-ról lenne szó.)

A tömegközlekedés javítása mellett azonban arra is szükség van, hogy bizonyos mértékben korlátozzák az autóforgalmat. Ennek a leghatékonyabb és legrugalmasabb módja az útdíj bevezetése lenne, amit a főváros határán belépéskor lehetne az autósoktól beszédni. Ezt a módszert egyre több városban alkalmazzák szerte a világon, mivel felismerték, hogy ezáltal javul az élet minősége, a város jelentős gazdasági előnyökre tehet szert, és a közlekedés is hatékonyabbá válik. Az ily módon kivetett teher az utat továbbra is használó autósok számára is bőven megtérül: rengeteg időt takarítanak meg, kevesebb pénzt kell benzinre és karbantartásra költeni, és az egészségük is kevésbé károsodik.

Ezek az egyszerű számítások azt mutatják, hogy pusztán közlekedési szempontból is értelmetlen új utakat építeni, ha a 10-es úton kialakult áldatlan állapotokat valóban meg akarjuk szüntetni. A tömegközlekedés javításával és a személygépkocsi-forgalom ésszerű

korlátozásával viszonylag rövid idő alatt és elviselhető költséggel jelentős javulás érhető el a közlekedésben és a környezet állapotában.

Néhány egyszerű számadatból is nyilvánvaló, hogy hibás a létesítmény megvalósításának indoklása (ti. hogy az enyhítené a főváros közlekedési gondjait). Amennyiben ugyanis átadják a forgalomnak az M0-s északi hídját, azon naponta egy irányban mintegy 30 ezer jármű haladhat át. Ha ezek a járművek mind elkerülnék a fővárost, akkor sem történne érezhető változás, hiszen Budapesten minden nap félmillió gépjármű közlekedik. Azonban az említett 30 ezerből legfeljebb 2-3 ezer gépkocsi kerül majd el Budapestet, a túlnyomó többségük legfeljebb néhány kilométerrel arrébb megy be a városközpont felé (vagy jön ki onnan). Ugyanakkor számmal növekszik Budapest és környéke gépjármű-állománya két-három hét alatt...

3.)

A levegő védelmével kapcsolatos egyes szabályokról szóló 21/2001. (II.14.) Korm. rend. 5. § (6) bekezdése kimondja: *„Tilos új légszennyező forrást telepíteni, ha a légszennyező forrás közvetlen hatásterületén az alap légszennyezettség értéke már meghaladja, illetve az új légszennyező forrás üzembe helyezésének következtében várhatóan meghaladja a légszennyezettségi határértéket, kivéve, ha a légszennyező saját költségén a hatásterületen olyan kibocsátás csökkentést ér el, amely biztosítja a légszennyezettségi határérték betartását.”* Az előzetes környezeti hatástanulmány szerint az említett autópálya-szakasz megépülésével annak minden pontján időszakos határérték-túllépés várható a légszennyezettség területén, ezért az idézett jogszabályba ütközne az autópálya-szakasz építése.

4.)

A Környezetvédelmi Minisztérium **Természetvédelmi Hivatala** másodfokon hozzájárult a környezetvédelmi engedély megadásához, azonban ennek tartalma álláspontunk szerint törvénysértő, mivel teljes mértékben figyelmen kívül hagyta az első fokú hatóság véleményét, a madártani szakvéleményben foglaltakat, valamint az alábbi nemzetközi szerződéseket. Ezen túlmenően nem tartalmaz kimerítő indoklást az elsőfokú határozathoz képest, csupán az abban foglalt aggályokat kikötésként fogalmazza meg.

Az indoklásban olvashatjuk, hogy az érintett terület botanikai és zoológiai értékei nem indokolják a beruházás megtagadását, holott a tanulmány részletesen taglalja az érintett terület fészkelő és vonuló madárfaunájának mennyiségi és minőségi viszonyait, illetve lehatárolja a híd által érintet hatásterületet. Ennek megfelelően a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság **KF-61826-4/98** számú határozatában (a madártani szakvélemény alapján) kifejti:

„A vizes élőhelyeket kedvelő, zavarásra különösen érzékeny, sokszor hosszútávú vonuló madárfajok repülését a híd megzavarná, kitérésre kényszerítené.”

„A tervezett híd közelsége a Merzsáni-tó eddig viszonylag zavartalanak mondható élőhelyeit szüntetné meg.”

„A tervezett híd a Szentendrei-sziget déli részén lévő madártelelő- és pihenőhely megszűnéséhez vezethet, amelyet több veszélyeztetett, ártéri faj vesz igénybe.”

A vonuló madarak élőhelyének védelmére Magyarország a hazai jogszabályokon túlmenően nemzetközi kötelezettséget is vállalt, amelyről **az 1990. VII. 5-én kihirdetett, az európai vadon élő növények, állatok és természetes élőhelyeik védelméről szóló 1990/7. számú nemzetközi egyezmény**, valamint **a Bonnban, az 1979. évi június hó 23. napján kelt, a vándorló vadon élő állatfajok védelméről szóló egyezmény kihirdetéséről szóló**

1986. évi 6. törvényerejű rendelet rendelkezik. Ez utóbbi egyebek mellett az alábbiakat tartalmazza:

„1. Jelen Egyezmény célkitűzése, hogy megvédjék a vadon élő növényeket és állatokat és azok természetes élőhelyeit, különösképpen azon fajokat és élőhelyeket, amelyek védelme különböző államok együttműködését igényli, továbbá, hogy elősegítsék az ilyen típusú együttműködést.

2. Különös hangsúlyt kapnak a veszélyeztetett és sebezhető fajok, beleértve a veszélyeztetett és sebezhető vonuló-vándorló fajokat.”

A hatástanulmányban foglaltakon túlmenően a terület madárvédelmi jelentőségét a madártani szakvéleményen kívül az is alátámasztja, hogy a híd által érintett terület teljes mértékben – a folyót és a szigetet is beleértve – része a **Birdlife International** által kidolgozott **IBA** (Important Bird Area – Fontos madárelőhelyek) kategóriának. (Azonosítója HU 17) (Magyarországban összesen 43 ilyen területet jelöltek ki.)

A tanulmány tartalmaz az esetleges megépülésre vonatkozó műszaki megoldásokat pl. a vonuló madarak védelme érdekében. Ilyen a zaj és fényszennyezés káros hatásait kiküszöbölésére javasolt 3-4 méteres zajvédő fal. Ez azonban álláspontunk szerint táj- és természetvédelmi szempontból elfogadhatatlan a Nemzeti Park területén, ezen felül csupán a balesetek megelőzésére alkalmas, a vonulási útvonal befolyásolását nem akadályozza meg.

A terület, azon túlmenően, hogy a Duna-Ípoly Nemzeti Park része, a Szentendrei-sziget ÉTT-nek (érzékeny természeti terület) is része.

A szakhatósági hozzájárulás tartalmazza, hogy a Természetvédelmi Hivatal figyelembe vette a Merzsáni-tó elhelyezkedését is, azonban ennek indoklása sehol sem szerepel, ellentétben az elsőfokú határozatban és a tanulmányban szereplő kimerítő indoklással.

A siberiai nőszirm (Iris sibirica) áttelepíthetősége szintén nem bizonyított, ennek alátámasztását még hivatkozásként sem találjuk a határozatban.

A határozat hivatkozik arra, hogy takaró fásítással tájlesztettkai szempontból nem lesz szembetűnő a hídszerkezet, azonban a Nemzeti Park tájképi értékeihez a folyó is hozzá tartozik, továbbá a véderdő telepíthetőségének kérdésében ellentmondásokat olvashatunk.

A határozat tartalmazza, hogy a Szentendrei-sziget területén kívül más országos jelentőségű védett terület nem érint a híd, azonban az előbb felsorolt nemzetközi egyezmények és az IBA kategória nagymértékben érinti a Duna, valamint a partszakaszok területeit is.

Itt ismételtelen arra hivatkozunk, hogy a Kvtv. szerint a hatástanulmánynak tartalmaznia kell, a korábban vizsgált, de számításba nem vett lehetőségek ismertetését is.

Álláspontunk szerint a híd megépítése jelentős természetkárosítással járna, melyet a Természetvédelmi Hivatal nem vett figyelembe a szakhatósági hozzájárulás megadásakor.

Mindezeknek megfelelően összegezve megállapítható, hogy a másodfokú természetvédelmi szakhatóság figyelmen kívül hagyta az elsőfokú hatóság véleményét, a madártani szakvéleményben foglaltakat, valamint természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvényt, valamint a fentebb felsorolt, törvénnyel kihirdetett nemzetközi egyezményeket, valamint a korábban már létező nemzetközi szintű szakvéleményeket (IBA). Ezzel a szakhatóság megsértette az Áe. 26. (1) bekezdésében foglaltakat, mivel a tényállást nem tárta fel megfelelően, és ennek ellenére adta meg szakhatósági hozzájárulását.

Az 1990. VII. 5-én kihirdetett egyezmény az európai vadon élő növények, állatok és természetes élőhelyeik védelméről szóló 1990/7. Nemzetközi Szerződés 4. cikkének 2. és 3. pontjában a Magyar Köztársaság a következőket vállalta:

„2. A Szerződő Felek saját tervezési és fejlesztési politikájukban tekintettel lesznek a megelőző bekezdés szerint védett területek természetvédelmi követelményeire, annak érdekében, hogy elkerüljék vagy a lehető legnagyobb mértékben csökkentsék ezen területek bármiféle károsodását.

3. A Szerződő Felek vállalják, hogy kiemelt figyelmet szentelnek azon területek védelmének, amelyek a II. és a III. függelékben részletezett vándorló fajok tekintetében jelentőséggel bírnak és amelyek a vonulási útvonalak, azaz teletelő, állomásozó, etető, szaporodó és vedlőhelyek összefüggésében megfelelőképpen helyezkednek el.”

A nyomvonalal érintett területeken az említett nemzetközi szerződés és a hazai jogszabályok által is védett és fokozottan védett faj található, az építkezés valamint az autópálya üzemeltetése jelentősen zavarná ezen fajok élelemszerzését, szaporodását és vándorlási útvonalát. Az autópálya-szakasz megépítése ellentétben áll az említett Nemzetközi Szerződésben vállaltakkal.

Az 1986. évi 6. törvényerejű rendelettel kihirdetett, a vándorló vadon élő állatfajok védelméről szóló 1979. június 23-án, Bonnban aláírt nemzetközi egyezmény I. függelékében szereplő veszélyeztetett vándorló fajok (vörös vércse, kabasólyom, kerecsensólyom, vándorsólyom és gímszarvas) élőhelye is az érintett területen található. Az egyezmény III. cikkének 4. pontja a következőket írja elő:

„4. Az I. Függelékben felsorolt vándorló fajok Elterjedési területét érintő államaihoz tartozó Feleknek erőfeszítéseket kell tenniük, hogy:

a) megőrzik és ahol ez megoldható és helyénvaló, helyreállítsák a fajoknak azon élőhelyeit, amelyek fontosak a fajok kipusztulási veszélyének elhárítása szempontjából;

b) megfelelő módon megelőzzék, kiküszöbölik, ellensúlyozzák, vagy a minimumra csökkentsék minden olyan tevékenység vagy akadály káros hatását, amely jelentősen gátolja vagy megakadályozza a fajok vándorlását; és

c) a lehetőség és a célszerűség mértékéig megakadályozzák, csökkentsék vagy szabályozzák az olyan tényezőket, amelyek veszélyeztetik, vagy valószínűleg további veszélynek teszik ki e fajokat, beleértve a nem őshonos fajok betelepülését vagy betelepítésének szigorú ellenőrzését; vagy a már betelepített vagy betelepült fajok ellenőrzését vagy az esetleges felszámolását.”

A Híd megépülése és üzemeltetése hátrányosan befolyásolná az említett fajok vándorlását, tehát az a Bonni Egyezmény is sértené.

Az Európai Unió a vadon élő madarak védelméről szóló 79/409/EGK tanácsi irányelv és a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről szóló 92/43/EGK tanácsi irányelv is védi az autópálya nyomvonalával érintett szakaszokon élő fajokat és azok élőhelyeit. A szóban forgó szakasz építése és üzemeltetése tehát ezekkel az irányelvekkel is ellentétes.

Még idéznénk a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény két vonatkozó bekezdését, amelyek a fentebb leírtakból következően nyilvánvalóan sérülnek a beruházás megvalósítása esetén:

„8. § (1) A vadon élő szervezetek, továbbá ezek állományai, életközösségei megőrzését élőhelyük védelmével együtt kell biztosítani.”

„43. § (1) Tilos a védett állatfajok egyedének zavarása, károsítása, kínzása, elpusztítása, szaporodásának és más élettevékenységének veszélyeztetése, lakó-, élő-, táplálkozó-, költő-, pihenő- vagy búvóhelyeinek lerombolása, károsítása.”

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 Híd környezetvédelmi engedélyének kiadásakor **a környezeti hatásvizsgálat elvégzéséhez kötött tevékenységek köréről és az ezzel kapcsolatos hatósági eljárás részletes szabályairól 152/1995. (XII. 12.) sz. kormányrendelet** volt érvényben. Ez a rendelet kimondta a következőket:

„18. § A környezetvédelmi engedély megadására irányuló kérelmet egyéb ok hiányában is el kell utasítani, ha a tervezett tevékenység gyakorlása ellentétes

a) a Nemzeti Környezetvédelmi Programban (Kt. 40. §) meghatározott környezeti célállapotokkal; (...).”

A korábbi rendeletet felváltó, **a környezeti hatásvizsgálatról szóló 20/2001. (II. 14.) kormányrendelet** hasonlóan fogalmaz:

„21. § A környezetvédelmi engedély megadására irányuló kérelmet el kell utasítani, ha a tervezett tevékenység gyakorlása akadályozhatja

a) a Nemzeti Környezetvédelmi Programban (Kt. 40. §) meghatározott környezeti célállapotok elérését; (...).”

Nyilvánvaló, hogy a szóban forgó beruházás ellentétes a Kvtv. 40. §-ának (4) bekezdésével, valamint hogy a vonatkozó környezetvédelmi engedély kiadásával sérült a 152/1995. számú kormányrendelet 18. §-ának a) alpontja, valamint jelenleg sérül a 20/2001. (II. 14.) kormányrendelet 21. §-ának a) alpontja. Mindennek a bizonyítására az alábbiakban idézünk **a 2003-2008. közötti időszakra szóló Nemzeti Környezetvédelmi Programról szóló 132/2003. (XII. 11.) OGY határozatból** (dőlt betűvel), megjelölve, hogy a Híd megépítése és üzemeltetése (figyelembe véve a teljes érintett térségre gyakorolt hatásait is) miért ellentétes az abban megfogalmazottakkal.

<i>Célkitűzés</i>	<i>Mutató</i>	<i>Alapállapot (1999/2000)</i>	<i>Célállapot (2008, az eltérő évszám külön jelölve)</i>
<i>1. A légszennyezés csökkentése</i>	<i>a szennyezett levegőjű területek aránya az ország területéhez viszonyítva</i>	<i>11%</i>	<i>5-8%</i>
	<i>a légszennyezés által érintett lakosság aránya az ország népességéhez viszonyítva</i>	<i>40%</i>	<i>20-25%</i>

A környezeti hatásvizsgálat és a forgalmi elemzések alapján is nyilvánvaló, hogy kiterjednek a szennyezett levegőjű területek és növekszik a légszennyezés által érintett lakosság aránya.

<i>2. A globális légszennyező hatások csökkentése</i>	<i>nettó üvegházgáz-potenciál</i>	<i>82 046,57 kt</i>	<i>6% csökkenés az 1985-1987 közötti bázisidőszak értékéhez képest (2008-2012)</i>
---	-----------------------------------	---------------------	--

Az előzőekben leírtak alapján nyilvánvaló, hogy növekszik az üvegház-hatású gázok kibocsátása is.

<i>8. Egyéb természeti és természetközeli területek és értékek védelme</i>	<i>összefüggő természetes/természetközeli élőhelyegyüttesek aránya az ország területéhez viszonyítva</i>	<i>13,98%</i>	<i>szinten tartás</i>
--	--	---------------	-----------------------

A környezeti hatástanulmány alapján nyilvánvaló, hogy csökkenni fog a természeti és természetközeli élőhely-együttesek aránya.

<i>15. Egészség-megőrzés</i>	<i>a szénanáthás és asztmás megbetegedések incidenciájának csökkentése (új betegek évi száma/összes megbetegedett)</i>	<i>10%</i>	<i>5%</i>
------------------------------	--	------------	-----------

Bizonyított az összefüggés a gépjárművek által kibocsátott szennyezőanyagok mennyisége és az asztmás betegek számának növekedése között. A beruházás hozzájárul az új betegek számának növekedéséhez.

<i>18. Települési környezetminőség javítása</i>	<i>az egy városi lakosra jutó közhasználatú zöldterület nagysága</i>	<i>38,7 m²/fő</i>	<i>45 m²/fő</i>
---	--	------------------------------	----------------------------

A beruházás hatására csökken Budapesten a közhasználatú zöldterület nagysága.

Az Éghajlat-változási akcióprogram specifikus és operatív célkitűzései

(...)

3.2.3. Közlekedési eredetű szennyezőanyag-kibocsátások mérséklése

(...)

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

A Híd megépítése és üzemeltetése nyilvánvalóan a környezeti szempontból fenntarthatatlan közlekedési módokat támogatja, és még inkább megnehezíti a környezetbarát közlekedés módok elterjedését.

A Biológiai sokféleség védelme akcióprogram specifikus és operatív célkitűzései

3.5.1. A biológiai sokféleség és az élettelen természeti értékek megőrzése

a) Védett természeti terület-hálózat kialakításának folytatása

b) Védett természeti területek állapotának megőrzése, javítása, kezelési tervek kidolgozása, természetvédelmi kezelés és fejlesztés, élőhely- és tájrehabilitáció, szolgalmi, vagyoni és vagyonkezelői jogi feladatok

c) A biodiverzitás megőrzése, átfogó programok működtetése

d) Nemzeti Biodiverzitás Stratégia és Akcióprogram, nemzeti ökológiai hálózat védelme és fejlesztése, természeti területek jegyzékének összeállítása, genetikailag módosított szervezetekkel kapcsolatos feladatok, NAKP kapcsolódó feladatai

e) Veszélyeztetett fajok állományának megőrzése

f) Veszélyeztetett fajok védelmi tervének kidolgozása és megvalósítása, területi védettségtől független programok

g) Barlangok és földtani felszínalaktani értékek megőrzése

h) Állatvédelem

A beruházás nyilvánvalóan mindezen célkitűzések ellenében hat.

A Vizeink védelme és fenntartható használata akcióprogram specifikus és operatív célkitűzései

3.7.1. A Víz Keretirányelv ütemezett hazai feladatainak időarányos végrehajtása

a) Jogharmonizációs feladatok, a víztetek kijelölése, állapotjellemezése, a vízhasználatok gazdasági elemzése, vízgyűjtő-gazdálkodási tervek készítése

b) A terhelhetőség egyedi meghatározása és ellenőrzése befogadó szakaszokra, illetve vízgyűjtőterületekre

c) A jogérvényesítés erősítése, az EU előírások betartásához szükséges intézményrendszer fejlesztése

3.7.2. Felszíni vizek vízgyűjtő szemléletű vízminőség-védelmének fejlesztése

a) Települések szennyvízelvezetésének és -tisztításának fejlesztése, amely kiterjed a meglévő csatornahálózatra kapcsolt lakások számának növelésére, a Nemzeti Szennyvízelvezetési és -tisztítási Megvalósítási Program ütemezett feladatainak végrehajtására, az iszapkezelési technikák és ártalommentes elhelyezés szabályozására és fejlesztésére, a szennyvizek

természetközeli tisztításának és helyben tartásának fejlesztésére, valamint a környezetkímélő egyedi szennyvíztisztítási/elhelyezési kislétesítmények támogatására

b) Diffúz (nem pontszerű) szennyezéscsökkentési feladatok megoldása tárcaközi (és a környezeti elemeket átfogó) programokkal

c) Komplex vízvédelmi beruházások a kiemelten kezelt vízvédelmi területeken (Kis-Balaton, Balaton, nagy tavaink, Ráckevei (Soroksári) Duna-ág, Felső-Duna szakasz)

3.7.3. Felszín alatti vizek vízgyűjtő szemléletű mennyiségi védelmének fejlesztése

a) A felszín alatti vizek túlzott igénybevételének megakadályozását célzó jogi, műszaki, gazdasági szabályozások kidolgozása

b) Vízföldtani modellrendszer kiépítése és alkalmazása terhelhetőségi vizsgálatokhoz, a fenntartható termálvíz-gazdálkodás stratégiájának megalapozásához

3.7.4. Felszín alatti vizek vízgyűjtő szemléletű minőségi védelmének fejlesztése

a) A bekövetkezett, tartós környezetkárosodások felszámolása, az Országos Környezeti Kármentesítési Program (OKKP) ütemezett végrehajtása

b) Felszín alatti vizeket veszélyeztető szennyezőforrások (pl. üzemeken kívüli, ellenőrizetlen kutak, kockázatos anyagok kibocsátásával járó ipari, mezőgazdasági, szolgáltatói tevékenységek, mezőgazdasági eredetű nitráatterhelések) szennyező hatásának csökkentése

c) Sérülékeny környezetű üzemelő és távlati ivóvízbázisok biztonságba helyezése (az Ivóvízbázis-védelmi Célprogram ütemezett végrehajtása)

3.7.5. Az ésszerű vízhasználat és szennyezéscsökkentő technológiák hazai gyakorlatának bővítése

b) A vízszennyező anyagok felszíni vízbe bocsátásának csökkentése (az elérhető legjobb technikák meghatározása, a technológiai határértékek megállapítása, szennyezéscsökkentő programok kidolgozása és végrehajtása)

A Híd Budapest legnagyobb ivóvíz-bázisa felett halad el. Az építkezés, majd a gépjármű-forgalom, valamint az esetleges haváriák a fenti célkitűzések ellenében hatnak. Egyébként is megengedhetetlen 2 és fél millió ember legfontosabb ivóvízkészletének bármifajta veszélyeztetése.

6.)

Az alábbiakban még röviden kitérnénk a Környezetvédelmi engedélyezési terv főbb hiányosságaira, amiből szintén nyilvánvaló, hogy a környezetvédelmi hatásvizsgálat és engedély nem a kellő alapossággal és a jogszabályoknak megfelelően készült el.

7-8.; 11. oldal: A Környezetvédelmi engedély nem követeli meg a határértékeknek megfelelő levegő minőséget.

23.; 34.; 37. oldal (Talaj): A homoktalajhoz feltűnően alacsony szivárgási tényezőt rendeltek (akár két-három nagyságrenddel is nagyobb a jellemző). Ez alapján számítják, hogy havária esetén is hatékonyan tudnak védekezni a szennyeződés ellen, ill. az autópálya feltételezett hatását az ivóvíztermelő kutakra. Ez azért fontos, mert éppen a haváriák jelenthetik a legnagyobb veszélyt a környezetre, különös tekintettel a területen fekvő pótolhatatlan vízbázisra. (Az érintett részen terül el Budapest legjelentősebb ivóvíz-bázisa.)

40. oldal (Sózás): Megállapítják, hogy „érzékeny területeken a só kérdés nem elhanyagolható tényező”. Bár többször szerepel, hogy az építés után őshonos eredeti fajtákkal kell a területet beépíteni, a tervben mégis jobb sőtűrésű növényzet ültetését javasolják, ill. a budai oldalon kedvezőtlen esetben a talajok szikesedését feltételezik.

41.; (48.; 52.) oldal: Bár a nyomvonal nagy részének besorolása „Fokozottan érzékeny terület”, mégis vizsgálat az építés környezeti hatásairól. Egy környezetvédelmi engedély ilyen vizsgálatok nélkül nagyrészt hatástalan, hisz egy új útnak az egyik legproblematisabb része az építés során felmerülő szennyezés. Az előírások, amelyeket a terv említ, elvi jellegűek, hatástanulmány nincs, emiatt előre nem látható szennyezések merülhetnek fel.

62-66. oldal (Levegő): A hatástanulmány is megállapítja, hogy több helyen határérték feletti levegőszennyezés várható. A számításoknál csak NO₂-vel és csak egyféle (alacsony) sebességgel számoltak, ami nem kielégítő. Transzmissziós modell szükséges több szennyezőre, különféle időjárási körülmények esetén. Nem nevezhető megoldásnak védőerdő telepítése. Nincs bizonyítva, hogy ez megoldaná a problémát. Ráadásul megfelelő védőhatás kialakulásához több év szükséges, továbbá télen ez a hatás alig érvényesül. Egyébként ugyanitt azt is olvashatjuk, hogy védőerdő ezen a helyen nem is telepíthető!

Budapest, 2004. április 30.

Lukács András
elnök

Másolatban kapják:

1. Országos Környezet- és Vízügyi Főfelügyelőség, 1539 Budapest, Pf. 675
2. Dr. Stanka Gergely, 1126 Budapest, Ugocsa utca 4/b.