

A Polgárok a Pályán az Élhető Környezetért Egyesület ügyféli nyilatkozatára adott válaszok

A Polgárok a Pályán az Élhető Környezetért Egyesület (szervezet nyilvántartási száma: 01-02-0017574, továbbiakban: POPEK) ügyféli nyilatkozatát, véleményét a kérelmező Építési és Közlekedési Minisztérium [továbbiakban: ÉKM] bevonásával érdemben megvizsgálva a válaszainkat az alábbiak szerint fejtjük ki:

A KHT bővítésére, átdolgozására vonatkozó észrevételek:

A korábbi törvényszéki ítéleteknek (110.K.703.194/2020/79., 109.K.704.523/2022/41.) megfelelően a KHT átdolgozásra került.

Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény [rövidítve: Ákr.] 62. § (4) A hatóság szabadon választja meg a bizonyítás módját, és a rendelkezésre álló bizonyítékokat szabad meggyőződése szerint értékeli.

Fentiek alapján a KHT további kiegészítése, átdolgozása nem szükséges.

A POPEK írásos véleményét két cím alatt adja meg:

- I. A KHT szakmérnöki véleményezése
- II. Általános észrevételek

I. A KHT szakmérnöki véleményezése

Passzív zajvédelem hiányossága

„Célértékek bemutatását előírta a bíróság. A beruházó bemutatta a passzív zajvédelem építőanyagait és kivitelezési módját. A zajárnyékolási teljesítményt azonban elmulasztotta bemutatni. A legmagasabb árnyékolandó hangnyomásszint-többletet a Tétényi út 1. esetén 8,9 dB-ben nevezte meg a beruházó. Arra vonatkozóan azonban semmilyen kitéltet nem adott meg, hogy ehhez megfelelő-e a bemutatott termék és kivitel. Ezáltal az emberi egészségre vonatkozó megállapítások is semmisek. Felhívjuk a figyelmet, hogy a KHT ilyen irányú megfeleléséről a bíróság azért nem rendelkezett, mert semmisségi okot talált.

Ez azt jelenti, hogy a korábbi egészségvédelemre vonatkozó megállapításaink <https://drive.google.com/file7d/10PyLiWHUVK9mybPuLSIJoYraEUtXbMIh/view>. amik összhangban állnak az első bírósági ítélettel, továbbra is helytállóak.

Továbbra is fenntartjuk azon álláspontunkat is, hogy a passzív zajvédelem jogszabályi feltételei nem állnak fenn.”

KHT meghatározta a nyílászáró cserék szükséges léghanggátlásának mértékét. KHT tartalmazza és biztosítja a bemutatott termék és kivitelezés megfelelőségét.

A környezeti hatástanulmány bővítésére, átdolgozására vonatkozó észrevételek kapcsán, a korábbi bírósági ítéleteknek (110.K.703.194/2020/79., 109.K.704.523/2022/41.) megfelelően a környezeti hatástanulmány átdolgozásra került.

Légcsere a passzív zajvédelemmel érintett lakásokban

„A passzív zajvédelem lezárja a természetes szellőzés útját. Ezáltal ellenőrzött szellőztetés

télen és nyári túlmelegedés elleni védelem természetes légcseré útján csak ablaknyitással lehetséges. Szellőztetéskor azonban nem lehetséges a passzív zajvédelem biztosítása. A szellőztetés követelményértékeiről szóló szabályozás a passzív zajvédelem tervezése alatt változott.

Az épületek energetikai meghatározásáról szóló, jelenleg hatályos 9/2023 (V.25.) ÉKM rendelet melléklete alapján az MSZ EN 16798:2019 szabványcsalád vagy azzal egyenértékű műszaki előírás alapján vehető figyelembe.

Kérjük a tisztelt Kormányhivatalt, szíveskedjen felülvizsgálni, hogy a passzív zajvédelem megvalósítása az emberi egészség és az épített környezet állagmegóvása szempontjából egyértelműen megfelel-e a hatályos előírásoknak, illetve hosszútávon nem sérül-e például hőhidasodás, szellőzéshiány vagy más épületfizikai jellemző miatt a lakóingatlanok lakhatósága. Irányértékként említhetjük a korábbi szabályzást, ami lakás nappalijára a 7/2006 TNM rendelet (TNMr.) 1. melléklet V. 2. része szerint 25,2 m³/óra/fő légcserét írt elő. Mivel a fizikai törvényszerűségek és az emberi egészség igényei változatlanok, és a hivatkozott szabványcsalád a korábbi rendelethez hasonló értékeket ír elő, meglátásunk szerint a passzív zajvédelem és a megfelelő légcseré továbbra is önellentmondásban állnak egymással. A beruházónak föl kell oldania az ellentmondást.

Ugyanakkor utalunk arra, hogy ez az ellentmondás az egyik fő jogpolitikai oka annak, ami miatt a passzív zajvédelem csak a legfontosabb, taxatív felsorolt közszolgáltatások működése érdekében megengedett.

Felhívjuk a figyelmet, hogy az ingatlanok nagy részében nyílt égésterű gázkészülékek működnek (pl. vízmelegítők, tűzhelyek), amelyek gáz- és kéménytechnikai megfelelősége szigorúbb előírásokhoz kötött, mint az emberi tartózkodás szellőztetésigénye, és ennek a célja emberélet védelme.

További probléma, hogy amennyiben a régi épületek falazataiban a rétegtervi hőátbocsátás nem felel meg ugyanannak a hőtechnikai követelményrendszernek, mint az új nyílászárók, akkor páralecsapódásra, penészedésre, állagromlásra lehet számítani. Sajnálatosan létező gyakorlat, hogy légtömör vagy alacsony légáteresztésű nyílászárók beépítésekor nem foglalkoznak ezzel a kérdéssel, ennek következményeként hazánk épületállománya romló tendenciát mutat. Ilyen eljárásra viszont magyar hatóság nem nyomhatja rá a pecsétjét. A hatályos 9/2023 (V.25.) ÉKM rendelet szerint a hőhidak szerepét az ISO 6946 szabvánnyal vagy azzal egyenértékű módszerrel kell egyszerűsítetten kiértékelni. Inhomogén falazat esetén 2D- vagy 3D-modellszámítás szükséges az ISO 10211 szabvány szerint. Ennek az eredményei akkor elfogadhatók, ha a bemenő adatait megfelelő felméréssel igazolják.

A passzív zajvédelemnek nem szabad épületeket károsító hatásúnak lennie, mert máskülönben nem megvalósítható. A károsodások elkerülését a beruházónak felméréssel (személyes adatok korrekt kezelése mellett) és egyéb épületfizikai megoldással (pl. gépi szellőztetéssel, hőszigeteléssel stb.) kell biztosítani. Felhívjuk a figyelmet, hogy a gyakorlatban a TNMr. még 2020-ban hatályon kívül helyezett 5. melléklete szerinti (az ún. „költségoptimalizált”) követelményszintű építőanyagaival se volt lehetséges megfelelőképpen úgy felújítani egy épületet, hogy a gépi szellőztetés elhagyható lett volna belőle. Napjaink követelményértékei ennél szigorúbbak.

Megfelelő felmérés és épületfizikailag jó megoldás helyett a beruházó a KHT-hoz mellékelte egy olyan kiviteli ütemtervet, ami szerint novemberben kíván ablakokat kibontani és egy éven belül végezni a munkákkal. Ez az ütemezés nem tartalmaz megoldást a lakások megfelelő épületfizikai állapotba hozására. Korábbi közmeghallgatáson a beruházó részéről

szóban (hangfelvétellel igazolhatóan) elhangzott, hogy az összes érintett épület hőszigetelésére, illetve az összes lakás gépi szellőztetéssel való ellátására nincs forrásuk. Ezek nélkül viszont a **passzív zajvédelem nem megvalósítható**, tehát a KHT minden kapcsolódó megállapítása semmis. Már korábban is jeleztük, hogy a passzív zajvédelem költségeinek viseléséről mind az eddig született hatástanulmányok, mind pedig a környezetvédelmi hatóság határozatai hallgatnak.

Az ütemezésben további irrealitás, hogy összesen 52 db társasház több ezer db nyílászáróját kívánják egyidejűleg kicserélni, amire várhatóan a magyar építőipar teljes egésze se lenne képes. A KHT-ban megnevezett művezető (Pozsonyi Gábor) ütemezés szerinti megvalósíthatóságról nem tett nyilatkozatot. Márpedig passzív zajvédelem nélkül már a kivitelezés alatti zajok se leszígetelhetők, ez pedig engedélyezési feltétel. Tehát megfelelő épületfizikai megoldás nélkül nem kezdhető a mélyépítéssel járó beruházás, arra engedély hatóságtól nem adható.

Az épületek állagmegóvása kapcsán korábbi közmeghallgatáson a Zöldhatóság részéről elhangzott, hogy a hatóságnak nem feladata az épített környezet védelmével foglalkozni, mert arra társhatóság hivatott. Az épített környezet a 314/2005. Korm. rendeletet (KHVr.) 6. § (1) bekezdés e) pontja alapján a hatásvizsgálati eljárásban kötelezően vizsgálandó környezeti elem, és emberek élnek benne, akik egészségének és életminőségének a megóvása az antropocentrikus környezetvédelem feladata. Ez pedig zöldhatósági feladat. A Kormányhivatalnak figyelembe kell vennie továbbá a kiadott engedélyeinek a hosszútávú következményeit is. Ha ugyanis rossz kivitelezés miatt állagromlást szenved egy ház, akkor törmelék és új építőanyagra való igény fog keletkezni. Ennek pedig magas az ökológiai lábnyoma, kihat a természeti környezetre, azaz sérül az ököcentrikus környezetvédelem is. Ököcentrikus környezetvédelemhez életciklus-szemlélet szükséges, ami ugyan megfelelő matematikai műveletekkel jól szabványosítható (ISO 14040 család), de a jog nyelvén nehézkes vele hatósági munkát irányítani. Ezért elhangzott, hogy a Zöldhatóságnak egy KHV-hoz csak a 314/2005. Korm. rendeletet (KHVr.) kell figyelembe vennie. Nem, ez nem igaz, a Kormányhivatal bármely eljárására vonatkozik Magyarország és az Európai Unió teljes joganyaga. Így olyan önellentmondásban nem maradhat, hogy kiad egy megfelelő zajvédelmi jogszabályi háttér nélküli engedélyt passzív zajvédelemre, de az épületek abból következő állagromlásával és az ott élő emberek egészségkárosodásával illetékeség hiányra hivatkozva nem foglalkozik. Illetékeség hiány esetén szakhatóság bevonása kötelező."

A KHT bővítésére, átdolgozására vonatkozó észrevételek kapcsán, a korábbi bírósági ítéleteknek (110.K.703.194/2020/79., 109.K.704.523/2022/41.) megfelelően a környezeti hatástanulmány átdolgozásra került. A KHT további kiegészítése, átdolgozása nem szükséges.

A többlet beruházási vállalás a nyílászáró csere az ott lakók életminőségének javulása és védelme érdekében történt azokon a helyeken, ahol a zajárnyékoló fal hatása már kisebb mértékben tud érvényesülni, de a jelenlegi zajterhelés értékei, mint követelményértékek távlatban teljesülnek.

Továbbá megjegyezzük, hogy „A környezeti zaj vizsgálata és értékelése” című MSZ 18150-1:1998 sz. szabvány 4.4.6. pontja alapján „Épületen belüli mérés esetén a vizsgált helyiség és az ezzel szomszédos olyan helyiségek homlokzati nyílászáróit, melyek a vizsgált helyiségből ajtóval nyílnak vagy a vizsgált helyiséggel közös légtérűek, csukva kell tartani.” Ezen követelményt figyelembe véve – összhangban a környezeti zaj- és rezgésterhelési

határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 6. § (1) bekezdésével – a beltéri határértékek teljesülését a passzív zajvédelem zárt állapotú nyílászárók mellett biztosítja. Az egyes lakások természetes szellőzésének, légcseréjének esetleges csökkenéséből adódó állagromlás megítélése, vizsgálata nem tartozik a környezetvédelmi hatóság hatáskörébe.

Aktív zajvédelem hiányossága

„Az aktív zajvédelem innovatív megoldására a beruházó az elmúlt 3 évnyi engedélyezési eljárás során egyszer sem ismertette az építőanyagok jegyzékét és a jó minőségű kivitelezés folyamatát. A bíróság ugyan egy értelmezési kérdés miatt felmentést adott a BAT EU-s jegyzékére való hivatkozás alól, de nem adott felmentést az alól, hogy meg kelljen neveznie a SoundPlan 7.4 modellel készült számítás peremfeltételeit. Ezek nélkül az adatok nélkül azt feltételezhetjük, hogy találmányra állították be a modellszámítást, vagyis az eredménye semmis. Egy ilyen semmisség a teljes KHT összes állítása kapcsán bizalomvesztést szül. Közvetlen következmény, hogy ugyan a bíróság elfogadta a beruházótól, hogy a hatásterület-lehatárolás módszere a 284/2007. Korm. rendelet 6. § (1) szerint rendben lévő, de ha a módszert hibás vagy hiteltelen alapadatokkal alkalmazzák, akkor a végeredményként lehatárolt hatásterület ugyanúgy semmis, mintha hibás módszert alkalmaztak volna.”

A Bírósági ítéletek egyike sem tartalmaz megkötést arra vonatkozóan, hogy a SoundPlan 7.4 modellel készült számítás peremfeltételeit meg kell neveznie külön. A KHT bővítésére, átdolgozására vonatkozó észrevételek kapcsán, a korábbi bírósági ítéleteknek (110.K.703.194/2020/79., 109.K.704.523/2022/41.) megfelelően a KHT átdolgozásra került. A KHT további kiegészítése, átdolgozása nem szükséges.

A KHT 5.8.3. fejezete szerint „A közlekedési zaj számítását, a terjedést a német SoundPlan 7.4 programmal számítottuk.” „A program a mellékelt forgalmi táblázat adatai alapján kiszámítja a zajemissziót és a környezet, tervezett beruházás 3D helyszínrajza alapján meghatározza a terület kiválasztott érzékelési pontjaira, akár minden épület, minden emeletére a zajterhelést.”

Vasút utasainak egészségvédelme

„Az innovatív zajárnyékoló építmény a 3 évnyi engedélyezés előzetes információi alapján csak merev határolóelemeket (acélt és üveget) tartalmaz. A töltéskoronán így csak a kőágyazat lesz zajelnyelő, az íves fal ugyanis zajvisszaverő lesz. Ebből és a KHT-hez mellékelt zajtérképből az következik, hogy az íves falon belül nagyon hangosak, azon kívül pedig nagyon halkak lesznek a vonatok. A töltéskoronán tehát egészségügyi határérték fölött fog alakulni a hangnyomásszint.

Ezért igazolni szükséges, hogy a megállóperonon tartózkodó vagy a régi típusú vonatok nyitott ablakai mellett utazó utasok nem szenvednek-e pl. hallás-, ideg- vagy érrendszeri károsodást egy-egy tehervonat áthaladásakor.”

A fentiek alapján megállapítható, hogy a behajló kialakítású zajárnyékoló falon kívül eső területeken a vasúti járművek által keltett zajterhelés mértéke rendkívül alacsony lesz. Téves az a következtetés, amely a zajtérképekből, valamint a nyílt pályás szakaszokon alkalmazott zajárnyékoló falak kialakításából indul ki a megállóperonokon várható zajhatások meghatározásakor.

A KHT 5.8.10. fejezetének 230. oldalán egyértelműen rögzítésre került, hogy „Az állomások

peronjainak kialakítását a peron szegélyelem hangelnélő kőből való kialakításával terveztük.” Ezen túlmenően a KHT 5.8.3. fejezetének 205. oldalán az is részletesen kifejtésre került, hogy „A program a vasúti zajterhelés számításai során figyelembe veszi a megállóhelyek környezetében a fékezés, illetve az elindulás/gyorsulás eltérő, egyedi zajhatását.”

Fentiek alapján hangsúlyozandó, hogy a megállóhelyek – azok akusztikai jellemzői, geometriai viszonyai, valamint a vasúti forgalom dinamikája miatt – nem tekinthetők egyenértékűnek a nyílt pályás szakaszokkal. A peronok esetében nem alkalmazható a nyílt pályán érvényesülő zajhatások közvetlen kivetítése, mivel az érintett térségben nagyságrendekkel alacsonyabb zajterheléssel kell számolni.

A zajterhelést tovább mérsékeli, hogy a tehervonatok nem a peronszéli vágányokon közlekednek, valamint az ilyen szerelvények a megállóhelyek térségében nem a nyílt pályára jellemző sebességgel haladnak. Az utasok a peronokon csak rövid ideig tartózkodnak, így az őket érő zajexpozíció időtartama sem tekinthető számottevőnek.

A megállóhelyeken tartózkodó utasok jellemzően olyan rövid időt töltenek a peronokon, amely nem eredményez számottevő mértékű zajexpozíciót az érintett zajforrásokból. Ennek következtében megalapozottan kijelenthető, hogy az utasokat nem éri olyan mértékű akusztikai terhelés, amely halláskárosodáshoz, illetve idegrendszeri vagy érrendszeri ártalmakhoz vezethetne. Ugyanez érvényes az esetlegesen még előforduló, nyitható ablak mellett utazó személyekre is – amely utazási körülmény a vasútfejlesztés megvalósulásának időpontjára várhatóan már nem lesz jellemző –, különösen figyelembe véve, hogy a szerelvények a megállóhelyek térségében csökkentett sebességgel közlekednek.

„Mivel veszélyes vegyi anyagokat szállító tehervonatokat is terveznek meneszteni a zajvédő építményben, kérdésként fölmerül az illékony és a nem illékony szennyezőanyagok kármentése is. Ha ugyanis illékony szennyezőanyag szivárog egy ott tartózkodó tartálykocsiból (pl. levegőnél nehezebb foszgén), akkor reális forgatókönyv, hogy Nádorkert megállóperonján tartózkodó minden ember meghal. Ha nem illékony anyag szivárog, és kármentőn kívül folyik le, akkor is lehet probléma, hogy megmérgezi a sétány talaját, így az élővilág mellett a környező lakosságra (főként gyerekekre) jelent kockázatot. Mivel több ezer ember életéről beszélünk, RID-igazolás keretében kezelhetőnél lényegesen nagyobb a kockázat. Ezért lényeges lenne megtervezni a Déli Körvasút illékony szennyezőanyagokra is tervezett kármentőit. Megoldás lehetne természetesen az is, ha a RID-köteles szállítmányokat csak kármentős konténerkocsikkal engednék át a Déli összekötőn. Ezeket javasoljuk engedélyezési feltételekként fölvenni, különösen azért, mert a *KHVR. 6. sz. melléklet 4. e. pontja* ezt kötelezően elő is írja. Ezeket akkor lehetne elhagyni, ha személyszállítástól függetlenített vasútvonalon - lehetőleg lakott területen kívül - továbbítanák ezeket a szállítmányokat.”

A tervezett létesítmény a hatályos jogszabályi előírásoknak megfelelően fog megépülni. A vasúti hálózaton fuvarozást végző vállalatoknak a veszélyes anyagok szállítása esetén a nemzetközi és uniós szabályozásnak megfelelően kell eljárniuk. Az előírások a teljes hálózaton érvényesek, beleértve a jelen beruházást is. Arra az esetre, ha havária történne, az üzemeltető kárelhárítási tervvel és utasítással rendelkezik. Tárgyi beruházás keretében megvalósuló létesítmény kapcsán nem kell nagyobb havária kockázatra számítani, mint a vasúti hálózat más területein.

Innovatív üvegfal engedélyezésének a menete - Zajvédelmi szempont

„A beruházót az első bírósági ítélet BAT-elemzésre kötelezte, ezért előadta, hogy a kiválasztott megoldás annak tervének a megváltoztatása nélkül megfelel a BAT (legjobb elérhető technológia, best available technology) kívánalmainak. Ehhez sem célszámokat nem támasztott (ld. a passzív zajvédelem analógiáján), sem műszaki specifikációkat nem mutatott be, sem korábbi tapasztalatok alapján nem mutatott be számadatokat. Korábbi, üzemi léptékű tapasztalatokról képi dokumentációt közölt (Szingapúr, Vuhan, Kunming, Sencsen, Fiume). Mért értékeknek tehát rendelkezésekre kell állniuk. Ezekből megállapítható lenne, hogy valóban ez-e a vonatkozó EU-irányelvnek megfelelő BAT. Megjegyezzük, hogy a beruházónak a bírósági felmentés ellenére fennállt a lehetősége, hogy más iparági BAT-jegyzékek hivatkozása révén bizonyítsa az igazát. Nem élt vele. Jóhiszeműen természetesen vélelmezhetjük, hogy a BAT-elemzés menete helyes volt. Ekkor közvetett problémaként látható, hogy minden olyan helyszínen, ahol az íves falat nem szükséges támfalas alépítményre rögzíteni (pl. hidakon, mint Sencsenben is, továbbá a térszínt), ott pengefalat alkalmaznak. Ilyen döntést az indokolhat, hogy vagy nem vagy nem elég költség- vagy erőforrás-hatékony az íves fal, tehát egy lényeges BAT-feltételt nem teljesít, vagy zajvédelemtől eltérő, köznyilvánosság számára ismeretlen szempontok voltak fajsúlyosak. Erőforrás-hatékonyt csökkentő környezeti tételeket képezhetnek az építőanyagok (beton, acél, üveg, bevonatok) ökológiai lábnyomai, valamint az alépítmény miatt kiirtásra szánt növényzet és megmozgatott földmennyiség.

Esetünkben sem a kivitelező, sem a hitelesítő, sem a műszaki ellenőr referenciái között nem szerepel íves zajárnyékoló magasépítésben való telepítése vagy ilyen beruházásban való közreműködés. Így ezzel az építő csapattal akkor is innovációról beszélünk, ha a világ más részein már épültek ehhez hasonló létesítmények. Innovatív eljárást teljesüzemi léptékű használatra pedig csak úgy lehet üzembiztosan telepíteni, ha a beruházó a hidrodinamikai hasonlóság elvén egy áramlástan laboratóriumában megvizsgálta, hogy valóshoz hasonló körülmények között hogyan, milyen számadatokkal jellemezhetően viselkedik a kifejleszteni kívánt termék. Korrekt módon megfelelő visszacsatolásokat alkalmazva, pl. építőanyagon vagy építési eljárásan módosítva félüzemi léptékben is ki kellene próbálni a megfelelőséget. E nélkül magyar hatóság magyar címeres pecsétet nem nyomhat rá engedélyre.

Lakott környezetben egyből nagyüzemi léptékben (éles bevetésben) megépíteni a zajvédelmet, majd a MÁV-val fenntartatni azt, erősen házárdjátéknak tűnik. Időjárás, rezgések, UV, vasútra jellemző rozsdapor (+ az ebből létrejövő Fenton-reakció), stb. következtében tönkremehetnek a tömítések, repedhetnek az üvegtáblák (MÁV-gyakorlat azt OSB-lappal pótolni), elrozsdásodhat a váz stb., ami engedélyben és jogszabályban előírt értékeknek való nem megfelelőséget okoz. Ehhez úgy kellene tisztázni a felelősségi viszonyokat, hogy az engedélyező hatóság ügyintézői és vezetői hosszútávon garanciát vállaljanak érte.”

Az integrált szerkezet telepítése az érvényben lévő előírásoknak megfelelően, az építőiparban bevált és szakszerű technológiát alkalmazva kerül telepítésre. A teljes projektre a műszaki átadás-átvétel lezárásától számított 36 hónap jótállási kötelezettség került előírásra.

Az alkalmazásra tervezett íves fal nem kísérleti jellegű, a KHT-ban ilyen jellegű megállapítás nem szerepel. Tervek szerint a behajló zajárnyékoló falakat a felsővezeték tartó rendszerbe integrálva valósítják meg. A falak felépítése az 5.8.10. Zajvédelmi javaslatok alfejezet 5.8.2.,

5.8.3 ábrán kerül szemléltető jelleggel bemutatásra.

Innovatív üvegfal engedélyezésének a menete - Vasútbiztonsági szempont

„A bíróság ugyan adott felmentést a BAT-elemzés egy része alól, de a Vasúthatóság engedélyezési feltételül szabta (VHF/589-36/2020-ITM határozat C. 9. pontja, módosítva:

<https://www.kozlekedesihatosag.kormany.hu/hu/dokumentum/384615>), hogy a „vasúti alrendszerbe beépített, az EU előírásai szerint forgalomba hozott, Magyarországon eddig nem alkalmazott rendszerelemeknek (alkotóiknak) a nemzeti alrendszerbe történő beépíthetőségének megfelelőségét a 30/2010. (XII.23.) NFM rendelet (hatályos 413/2020. (VIII. 30.) Korm. rendelet) előírásai szerint kell bizonyítani.” Egy ilyen bizonyítás megléte a zajvédelem BAT-elemzésének helytállóságát is alá tudná támasztani. Az íves zajvédő fal acélváza egyben felsővezeték-felfüggesztés, tehát vasútbiztonsági tényező is.

Az igazolás hiánya tehát vasútbiztonsági hiányosság, ami környezeti kockázatot is jelent, és visszahat a hatósági engedélyezési eljárásra. Ha ugyanis a 25 kV-os munkavezeték felfüggesztése vagy az acélváz az idő múlásával statikai problémákat mutatnak, az egyrészt az utasok számára balesetveszélyes, másrészt vegyi anyagokat szállító tehervonatok közlekedése esetén környezeti havária lehetőségét veti fel - lakóházak között.”

BAT kívánalmak tekintetében a törvény széki ítélet egyértelmű, további feladatot, fennmaradó környezetvédelmi szakkérdést nem kért bemutatni.

A KHT bővítésére, átdolgozására vonatkozó észrevételek kapcsán, a korábbi bírósági ítéleteknek (110.K.703.194/2020/79., 109.K.704.523/2022/41.) megfelelően a KHT átdolgozásra került. A KHT további kiegészítése, átdolgozása nem szükséges.

Az iparbiztonsági hatóság megállapította, hogy a korábban hiánypótlással kiegészített dokumentáció tartalmazza az engedély megadásához szükséges kritériumokat.

Változatvizsgálat - Zajvédelmi szempont

„A beruházó a KHT zajvédelmi fejezetének a végén írta le nagyon helyesen, hogy V0 megvalósulása esetén csökken a zajterhelés. Előtte leírta, hogy a V0-tól 25%-os teherforgalom-visszaesést vár. Hogy ezt a V0 tervezett nyomvonalasávjai közül melyikre mondta, és miért arra, az nem derül ki a KHT- ból. Ez azt jelentheti, hogy ezt az adatot ugyanúgy találomra írta be a beruházó a KHT-ba, mint a zajmodell peremfeltételeit. Ez alapján nem lehet engedélyezni.

Azt mindenesetre tudjuk igazolni, hogy ez a megállapítás ellentmond a logisztikai ágazat (MLSZKSZ) vezetői nyilatkozatainak és Tóth Bence: *A magyarországi vasúthálózat mint kritikus infrastruktúra biztonságának kvantitatív vizsgálata* című habilitációs tézisében leírtaknak.

[NKE, 2019]¹. Tóth Bence a Ferencváros-Kelenföld vonalat biztonságilag a legkritikusabbnak tekintette, és a V0 megépülése esetén olyan mértékű menetvonal-csökkenést prognosztizált, mint ami hazánk teljes vasúthálózatának az építési hossza. Mindez kockázatelemzési megállapítás volt, amiben nem lehetett figyelembe venni a tehervonatok és az elővárosi motorkocsik közötti menetdinamikai különbséget, vagyis biztonság javára engedett meg tévedést. Ebből következik, hogy a tehervonatok közel 100%-ban (üzemi menetek kivételével) terelhetők a V0 bármely nyomvonaltervezetére. Ezt magának a Déli Körvasútnak a Megvalósíthatósági Tanulmánya (delikorvasut.hu/szakmai-anyagok, MT

¹ Dr. Tóth Bence okl. fizikus (MSc, PhD)-habilitációs téziszűzet - Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar Természettudományi Tanszék, 2019.

102. ábra) is alátámasztja, amiben egy, a teherforgalomnak dedikált vágányt vizsgáltak. Ez összhangban áll a *Főmterv [2013]* által vizsgált V0 VI. nyomvonalsávjával, ami a Déli Körvasút egy bővített vágányára terelné a teherforgalmat. Magyarán ezt a dedikált vágányt bárhol meg lehet építeni Budapest és Baja között, az nem változtat érdemben a vasúthálózatunk forgalmi modelljén. *Tóth Bence [NKE, 2019]* tézise azt mutatja, hogy ha a V0 megfelelő helyen keresztezi a 150-es fővonalat, akkor jelentősen növeli annak az átjárhatóságát. Ő ezt az elemzését az elővárosi rendszer figyelembe vétele nélkül, csak honvédelmi kockázatokra koncentrálva készítette, így nem mutatkozott meg az az előny, hogy a II. nyomvonalsáv Győrt elérő változata esetén (ő a *Főmterv [2013]* nyomán csak Komárom elérésével számolt) egyáltalán nem szükséges az elővárosi hálózaton tranzit tehervonatot közlekedtetni. Ebben a helyzetdefinícióban ő a IV. nyomvonalsávot találta előnyösebbnek.

A fentiek alapján napközben, csúcsidőn kívül lehetséges üzemi meneteket és olyan teherszállítmányokat meneszteni, amelyek valamilyen ok miatt nem vihetők a V0-on. Éjszakai teherszállítás Budapesten át tehát megfelelően kialakított hálózattal nem szükséges. Így a Déli Körvasút beruházás legvitatottabb része válik szükségtelenné: az üveg zajvédő fal, annak a felvonulási területet igénylő támfalaléptítményével. Ez a beruházás legnagyobb fajlagos költséggel, építőanyagigénnyel, építési művelettel és élővilág-károsítással járó része. Nyilvánvaló, hogy ezekkel a tényekkel a beruházó is tisztában van, ezért építi - engedély nélkül - legelőször éppen ezeket a beruházási elemeket.

A meglévő töltés trapézszelvényű, és a töltéskoronája 12 m széles.

A Honvédelmi Minisztérium 1336-4/2020/h. számú szakhatósági állásfoglalásában azzal a feltétellel járult hozzá a Vasúthatóság VHF/589-36/2020-ITM számú határozatához, hogy a sínkorona fölötti 1000-3800 mm-es magasságban a küldemény térigénye 3976 mm (3720 mm szélességgel). Ez kb. 4 m-es vágányűrszelvényt jelent, amiből 3 db elfér a töltésen. Korábbi közmeghallgatásokon szóban elhangzott a beruházótól, hogy „nem fér el”, de írásban egy alkalommal sem foglalt állást. Mivel a trapéztöltés geometriai méretei ismertek, a beruházó a továbbiakban nem odázhatja el az állásfoglalást. A beruházónak feladata olyan változatelemzést készíteni, amelynek keretében a beruházás legvitatottabb elemei elhagyásra kerülnek, a zajvédelem és a felsővezeték-felfüggesztés hely- és erőforrás-takarékos kivitelben készülnek, a vasúti területen kívül felvonulási terület igénybevétele pedig nem szükséges.”

A KHT -ban a jogszabályi előírásnak megfelelően szerepel változatelemzés, beleértve a V0 vasútvonallal történő együttes elemzést. A KHT készítése óta a V0 vasútvonal előkészítése folytatódott, de olyan új elemek nem ismertek, ami megkérdőjelezné a Déli körvasút és a V0 vasútvonal közötti forgalom-megosztás előrejelzését.

A KHT e pont tekintetében átvette a korábbi KHT elemzését. A Fővárosi Törvényszék 2023. május 2-én kelt 109.K.704.523/2022./41. sz. bírósági ítéletében (25. oldal, [106]) foglalkozott a V0, mint fő változat vizsgálatával és a vonatkozó hazai és EU jogszabályok figyelembevételével azt a döntést hozta, hogy „az alperesi érdekelt eleget tett a bírósági ítéletben foglaltaknak, azaz a jogszabályok által előírt mértékben a környezeti hatásokra is kiterjedően feltárta, hogy miért a tervezett beruházást választja a többi alternatívával szemben.”

A vizsgálat további kiegészítése így nem szükséges.

A jelenlegi kétvágányú töltésen három vágány, illetve a mellette előírások szerint biztosítandó üzemi területek nem férnek el, azok helyigénye nem az építési technológia

függvénye.

Változatvizsgálat - Közel eső lakóingatlanok

„Napjaink tranzit teherszállítási útvonalai mentén számos helyszínen esnek ahhoz hasonlóan közel lakóingatlanok, mint Újbudán a Hamzsabégi úton, a Sárbogárdi úton és a Dombóvári úton. Az OTÉK (253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről) országos törzshálózati vasútvonal szélső vágányától számított 50 m védősávot, illetve környezeti hatásvizsgálatra kötelezett vasútüzemi létesítmény esetén 100 m védőterületet ír elő. Ez a rendelet jelenleg nem hatályos, de a szóban forgó eljárás kezdetekor hatályban volt. A jelenleg hatályos TÉKA (280/2024. XI.30.) Korm. rendelet a településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról) ezzel azonos értékeket ír elő. RID-szállítás esetén a vasútvonal is ab ovo környezeti hatásvizsgálatra kötelezett, tehát a 100 m védőtávolságnak kellene irányadónak lennie. Mivel ez a Déli Körvasút vágánybővítése esetén egy környezetvédelmi nem megfelelés, a Pest Vármegyei Kormányhivatalnak az OTÉK miatt az előző két alkalommal is el kellett volna utasítania az engedélykérelmet, ezért most is így kellene helyesen eljárni.

A változatelemzéshez figyelembe kell venni, hogy a hálózaton hogyan jut el a tehervonat a fejleszteni kívánt területre. Napjaink teherszállítási útvonalai mentén az alábbi táblázatban bemutatott településeken lehet találni olyan lakóingatlanokat, amelyek az 50 m-es védősávon belül helyezkednek el. Ebben a táblázatban csak azokat a településeket gyűjtöttük össze, ahol a Déli Körvasút helyett V0

II. nyomvonalára terelt tehervonatok nem haladnának át. Más problémás helyszínek is találhatóak az országban, pl. a 150-es helyett használt 140-es fővonal mentén is (Szegeden, Szatymazon és Kecskeméten). A V0 II. nyomvonalsávja tartalmazza az 5. sz. vasútvonal meglévő nyomvonalát, valamint a nagysebességű vasúti fejlesztés miatt egy átkötést. Mivel ez napjainkban mellékvonalnak számít, OTÉK-védősávot nem teljesítő lakóingatlanok Székesfehérvárott (Feketehegyen) és Kisbéren találhatóak. Ez mindenképp kezelhető probléma. Az alábbi táblázatban összesen 30 db település neve látható. Ennyi helyszínen életszerűtlen kisajátítani vagy nyomvonalat korrigálni.

Vasútvonal	Települések OTÉK-védőtávolságnak nem megfelelő lakóingatlanokkal
150.	Dunavarsány, Dunaharaszti, Bp. XXIII. ker., Bp. XX. ker. (bevágásban) és Bp. IX. ker.
100a	Cegléd, Ceglédbercel (Cserő), Albertirsa, Pilis, Monorierdő, Monor, Üllő, Vecsés, Bp. XVIII. ker., Bp. X. ker., Bp. XIX. ker.
1.	Bp. IX. ker., Bp. XI. ker., Budaörs (Szilvás), Törökbálint, Biatorbágy, Bicske, Szárliget, Tatabánya, Vértesszőlős, Tata, Komárom, Ács, Nagyszentjános, Györszentiván, Győr

A V0 elfogadott nyomvonala kapcsán a beruházó korábbi közmeghallgatásokon azt mondta, hogy nem tekinthető létezőnek, mert nincs előkészítve.

A Trencon azóta hatályba lépett közbeszerzése köznyilvános

(<https://www.kozbeszerzes.hu/ertesito/2023/4904/megtekint/portal49042023/>, további információ: <https://docplayer.hu/26257001-Hungrail-vasuti-arufuvarozasi-versenykepessegi-koncepcio-infrastruktura-csomag.html> és <https://hungrail.hu/orszagos-vasuti-arufuvarozasi-koncepcio-tarsadalmi-egyeztetes>), így a beruházó ki tudja kérni a szükséges adatokat, és ezt a Kormányhivatal felül tudja vizsgálni.

Mindez a nyomvonalas létesítmény engedélyezését szabályozó KHVr. 10. § (6) bek. értelmében feladata a beruházónak. Ugyanerre a bekezdésre hivatkozva a bírósági keresetünkben kifogásoltuk, hogy nem a Déli összekötő vasúti Duna-híddal egy eljárásban került sor az engedélyezésre. Mivel a Duna-híd már megépült, és más semmisségi ok megállapításra került, ezért a bíróság eltekintett ennek a figyelembe vételétől. Ugyanakkor a megállapításunk elutasítása nem történt meg. Ezen jogszabályi bekezdés értelmében pedig az ismert alternatíva (V0 II.) ismert csomópontjai (Cegléd, Nagykőrös/Kecskemét, Kunszentmiklós-Tass, Pusztaszabolcs, Székesfehérvár, Kisdér, Győr) és Budapest közé eső pályaszakaszok fejlesztését jelen eljárás keretében kellene vizsgálni, tekintve, hogy az alternatív V0 II. hiányában a Déli Körvasútra tartó tehervonatok zaja és haváriakockázata terheli az érintett lakosságot.”

A KHT -ban a jogszabályi előírásnak megfelelően szerepel változatelemzés, beleértve a V0 vasútvonallal történő együttes elemzést. A KHT készítése óta a V0 vasútvonal előkészítése folytatódott, de olyan új elemek nem ismertek, ami megkérdőjelezné a Déli körvasút és a V0 vasútvonal közötti forgalom-megosztás előrejelzését.

A KHT e pont tekintetében átvette a korábbi KHT elemzését. A Fővárosi Törvényszék 2023. május 2-én kelt 109.K.704.523/2022./41. sz. bírósági ítéletében (25. oldal, [106]) foglalkozott a V0, mint fő változat vizsgálatával és a vonatkozó hazai és EU jogszabályok figyelembevételével azt a döntést hozta, hogy „az alperesi érdekelt eleget tett a bírósági ítéletben foglaltaknak, azaz a jogszabályok által előírt mértékben a környezeti hatásokra is kiterjedően feltárta, hogy miért a tervezett beruházást választja a többi alternatívával szemben.”

A vizsgálat további kiegészítése így nem szükséges.

Változatvizsgálat - Natura2000-érintettség

„A KHT-ben egy pontos, 88,4 km-es érték szerepel az alternatíva kapcsán. Ezt a beruházó annak ellenére ismeri, hogy azért nem vizsgálta részletesen az alternatív megoldás megvalósíthatóságát, mert az nincs előkészítve. Koncepciótervi szint alapján környezetértékelés is készült róla (<https://hungrail.hu/wp-content/uploads/2023/07/ovakskv.pdf>). Ennek az írói a kisalföldi nagysebességű vasúti fejlesztés és az alföldi nyomvonal-lehetőségek (152., 146.) bizonytalanságai miatt nem vállalkoztak pontos hossz ismertetésére. Ezek a területek azonban nem érintik a V0 azon szakaszát, ami a Déli Körvasút teherforgalmát tudná átvenni (Kecskemét- Kunszentmiklós-Tass-Pusztaszabolcs-Székesfehérvár)

Mivel a főbb csomópontok ismertté váltak, ezért a KHVr. 10. § (6) bek. értelmében a zajhoz hasonlóan az is vizsgálandó egy nyomvonalas infrastruktúránál, hogy hogyan jutnak az engedély tárgyát képező létesítményhez a szóban forgó tehervonatok, és addig milyen a Natura2000-érintettségük. A bíróság más semmisség okán csak eltekintett attól, hogy a Duna és ártere (HUDI20034) Natura 2000 terület fölötti, mára már meglévő híd engedélyezését össze kelljen vonni jelen eljárással. Említeni kell, hogy igen káros gyakorlat, ha nyomvonalas

infrastruktúrát úgy feldarabolva engedélyeztetnek, hogy az egyes részeknek nincs vagy csak minimális a Natura2000- érintettsége, a teljes létesítményé viszont már magas. Ebből a megállapításból következik, hogy a 150-es fővonal kétvágányúsításának az engedélyezését is jelen eljárással együtt kellett volna lefolytatni.

A jogszabály értelmében minden olyan vasútvonalat vizsgálni kellene, amelyek az alternatívának (a V0-nak) köszönhetően felszabadulhatnak tehervasúti közlekedés alól: a 100a Cegléd-Budapest, a 140-es Szeged-Kecskemét, a 136-os Szabadka-Szeged (megj.: így határon átnyúló probléma is megállapítható), a 150-es Kunszentmiklós-Tass-Budapest és az 1-es Budapest-Győr szakaszai. Felhívjuk a figyelmet, hogy a 150-es fővonal elővárosi szakasza nem csak érint egy Natura 2000 területet (határos vele), hanem keresztezi azt: a Felső-kiskunsági szikes pusztákat és turjánvidéket (HUKN10001). Ez a terület az elővárosi térség miatt eleve sérülékeny, és igen jelentős madárvilággal rendelkezik. Ezért úgy jelölték ki, hogy a vasútvonal ennek a része. Vízkészlet-gazdálkodásban nagy a jelentősége a Natura 2000 területen áthúzódó Dömsödi-árapasztó csatornának. A vízvédellel érintett terület (Kiskunlacháza és Délegyháza térsége) UNESCO bioszféra-rezervátum, és átszeli azt a 150-es vasútvonal. Kapcsolódó, monitoringgal rendelkező víztestek a Ráckevei-Soroksári-Duna, a Duna-Tisza-csatorna és a Duna-völgyi-főcsatorna. Ezek jó ökológiai állapota az EU Víz-keretirányelvének (60/2000/EK) elsődleges céljai. Hazánk sivatagosodó régiójának, a Homokhátságnak a vízpótlást innen fedezik. Ha itt egy a Déli Körvasútra tartó vegyianyag-szállító tehervonatot ér baleset, akkor egy teljes országrész vizei halottakká válhatnak a helyi természetkárosodás mellett. Ilyen forgatókönyv elkerülhető, ha RID-szállítmányok nem haladnak át Natura 2000 területen és UNESCO bioszféra-rezervátumon, helyettük érzékeny vízkészleteket és élőhelyeket közvetlenül nem érintő V0-on haladhatnak. Ez azt jelenti, hogy a beruházónak alternatívavizsgálat keretében észszerű vizsgálnia ilyen forgatókönyveket, és értékelnie a két eshetőség kockázatait.

A KHT-hoz alvállalkozói jelentés készült Natura2000-érintettségéről, ami tartalmaz alternatívavizsgálati fejezetet. Ez egy mondatból áll, miszerint nincs észszerű alternatíva Natura2000-érintettség nélkül. Nem tesz ugyanakkor említést a fent bemutatott problémákról. Ez akkora hiányosság, ami miatt ez a dokumentum a saját céljának nem felel meg.”

A módosított KHT vizsgál kumulatív hatásokat és készült NATURA 2000 hatásbecslés is, noha csak közvetett NATURA 2000 érintettség van. Az érintett folyószakaszon a Duna medre erősen szabályozott, a parti zóna természetközeli élőhelyeit a beépítés évtizedekkel ezelőtt megszüntette. A meder felett átívelő híd kapacitásbővítésének többlet élőhelyfragmentáló hatása nincs, mivel a „Déli összekötő vasúti híd” változó formában ugyan, de gyakorlatilag másfél évszázada jelen lévő tájképi elem, a kapacitásbővítés az üzemelési időszakban pedig a víztest átjárhatóságát (így ökológiai folyosó jellegét) érdemben nem befolyásolja.

A vasúti híddal párhuzamosan egy nagy forgalmú közúti híd jelenléte is egy adottság (annak levegő-, zaj- és rezgésvédelmi vonatkozásaival), a beruházási terület az erre érzékeny fajok számára jelenleg sem jelent potenciális élőhelyet, az urbanus környezethez alkalmazkodott fajok számára pedig nem jelent akkora zavaró hatást, hogy az élővilág további jelentős átrendeződését vetítse elő.

Fontos tisztázni, hogy bármilyen új nyomvonalon vezetett alternatíva megvalósítása Natura 2000 érintettséggel jár, mivel a Duna gyakorlatilag teljes magyarországi szakasza része a

Natura 2000 hálózathoz, sőt a legtöbb helyen természetközeli növényzet jellemzi part-menti zónát, amely szintén közösségi jelentőségű élőhelyek közvetlen érintettségét vetítené előre.

CO₂-mérleg

„Ez a KHT nem tartalmazza az üvegházhatású gázok (ÜHG) mérlegét. Felhívjuk a figyelmet, hogy a beruházás az EU klímacéljait hivatott elérni azáltal, hogy a vasúti közlekedés erősödése kínálatot teremt a közúttal szemben. Ennek ellenére nem köznyilvános a beruházás ÜHG-mérlege. A korábbi bírósági ítélet erre kitért, ezért a beruházó a megismételt eljárás során ismertette, hogy az EU-támogatási kérelemhez mellékelte CO₂-mérleget, de ezt továbbra se hozta nyilvánosságra.

Ez önmagában nem lenne elegendő, mert a klímacélok eléréséhez teljes ÜHG-összeg ismerete szükséges (pl. az SF₆ gáz is idetartozik a nagyfeszültségű érintkezőkben), nem csak a CO₂. A megismételt eljárás közmeghallgatásán a beruházó képviselője elmondta, hogy nem életciklusszemlélettel készítették a CO₂-mérleget, szerinte ez annak ellenére nem volt feladatuk, hogy nélküle a beruházás környezeti célja nincs stratégiaileg alátámasztva. Az építőanyagok gyártásához kibocsátásra kerülő CO₂-t például azért nem vették figyelembe, mert azt bárki elolvashatja azok műbizonylatain - amiket egyébként szintén nem mutattak be. Így nyilvánvaló, hogy az ÜHG-mérleg nem a mérlegkészítés elvei szerint készült. Meglátásunk szerint a beruházás ÜHG-mérlegfőösszege azért lehet negatív, mert kb. 5 éven át vágányzárral járó építkezést tartalmaz. Ha a beruházás céljaként előálló kínálat nagyon jó az ÜHG-mérlegben, akkor az építkezés alatti visszaesésnek meg nagyon rossznak kell lennie. Mivel a KHT-hoz mellékelte Organizációs Terv semmilyen időbeli vonatkozást nem tartalmaz, a Vasúthatóság engedélye, szóbeli nyilatkozatok és az észszerűség alapján tudjuk állítani, hogy az építkezés kb. 5 évig tart. Korábbi KHT-hoz készített észrevételünkben (<https://drive.google.com/file/d/10PyLiWHUVK9mybPuLSlJoYraEUtXbMIh/view>) 6-7 évre becsültük az építkezést, és ezt a beruházó nem cáfolta. Felhívjuk a figyelmet, hogy a Vasúthatóság engedélyezési feltétele, hogy az építkezés nem tarthat 5 évnél tovább. Tóth Bence [NKE, 2019] gráfelméleti megállapítása alapján kijelenthető, hogy ez a vasútvonal kiesése esetén nem pótolható teljesen a hálózat többi eleme révén. Eddigi vágányzárak során már tapasztaltuk, hogy az agglomeráció átmérős S36-os személyvonata az első, amiről már kétvágányú közlekedés mellett, csak 40 km/órás sebességhatárolás esetén lemondanak. Egyvágányú közlekedés esetén a távolsági vonatok nem tudnának átmenni Pestre (a Keleti pályaudvarra), és a teherforgalom szempontjából kettévágnák Európát. Alapos sejtésünk, hogy ez a többlet ÜHG-kibocsátás a beruházás fenntartási időszaka (~30 év) alatt nem tudja visszahozni a mérlegfőösszeg előjelét. Ha elfogadhatónak tartanánk egy lassabb ÜHG-megtérülést, akkor sérülne a mérleg- és életciklus-szemlélet, mivel utána felújításigény miatt új beruházásigény kezdődik új ÜHG-kibocsátással.

Mivel nagy értékű és elsődlegesen klímacélt megvalósító beruházásról van szó („legzöldebb” beruházás), ezért szerintünk semmiképp sem elfogadható, ha csak határon mozog az ÜHG-megtérülés, elfogadhatóság érdekében bizonytalansággal terhelt eloszlásnak kell teljes egészében pozitív tartományba esnie.

Az ÜHG-mérleget értelmezni szükséges továbbá a változatelemzés tekintetében is, és összehasonlító elemzésben már biztosan a negatív tartományba tehető a főösszege:

- Korábbi egyeztetésünk során (<https://drive.google.com/file/d/17Ziuxwl8Xrsier3bsC iR8wjz64NNR/view>) a beruházó szakértője részéről nyert igazolást, hogy **16 vonatpár/csúcsóra**

meneszthető a kétvágányú pályán.

o A fenti állításban a beruházó szakértője biztonság javára engedhetett meg tévedést, mert közeli (bécsi) S-Bahn rendszeren kétvágányú állomásközben eltérő vonatnemekkel a gyakorlatban menesztenek **20 vonatpárt óránként**. Ez úgy lehetséges, hogy a személyszállítást különválasztották a teherszállítástól, ahogyan az hazai megvalósításhoz a mi alternatívajavaslatunkban is szerepel. o Jelenleg az említett S-Bahn rendszer törzsszakasza pályafelújítás alatt áll. Átadás után **24 vonatpár/óra** lesz a kétvágányú pálya csúskapacitása eltérő vonatnemekkel, aminek vasútinformatikai fejlesztés áll a háttérében.

- A Déli Körvasút tervezője személyszállításban **11 vonatpár/csúcsóra** kapacitással számolt, amit az alábbiakban a KHT 2. melléklete alapján részletezünk. Ennek az alacsony értéknek az oka, hogy konzerválja a tehervonatokkal való közös pályahasználatot. Ehhez a forgalmi tervhez nem csatolt zavarérzékenységvizsgálatot, a forgalmi modell pedig nem köznyilvános. Vagyis ezeknek a vonatoknak a megbízható leközelekedtetetősége sem igazolt.

A teherszállításban pedig ennél is jelentősebben emelkedne a kapacitás, ha azt szűk keresztmetszetben különválasztanák a személyszállítástól. Ha ezt a dunai átkelésnél megoldanák, országosan beszélhetnénk kínálati menetrendről és az EU Fehér Könyvének való megfelelésről. Ehhez pedig nem szükséges 5 évig tartó vágányzárral kettévágni Európa vasúthálózatát.

Ezért kérjük a tisztelt Kormányhivatalt, hogy kérje be a CO₂-mérleget, és azt vizsgálja felül. Korábbi közmeghallgatáson a Pest Vármegyei Kormányhivatal munkatársai a 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelethez (KHVr.-re) hivatkozva kijelentették, hogy nem feladatuk a beruházás céljait vizsgálni, akkor se, ha azok környezeti (klíma-) célok, mert nekik csak a környezeti hatásokat kell vizsgálniuk. Ha a legcsekélyebb gyanú is fönnáll, hogy a beruházás ÜHG-mérlege negatív, akkor egy globális környezeti hatásról beszélünk, aminek a vizsgálata a rendelet szerint a KHT részét kell képezze, így hatósági feladat annak a felülvizsgálata.

Mivel jelen KHT több más adatot is csak találmányra tartalmaz (zajmodell nem ismert eszköz peremfeltételeit és a V0-ra terelhető teherforgalom részarányát), ezért féltő, hogy ezeket nem hitelt érdemlően vezették át a Megvalósíthatósági Tanulmány költséghatékonysági fejezetének a környezeti externáliáiba. Pozitív környezeti hatásként egyedül a klímacélok elérése tekinthető, amennyiben pozitív az ÜHG-szaldó. Így a hibás ÜHG-mérleg vagy a többi környezeti hatás módszertannak nem megfelelő átvezetése boríthatja az externális haszon-költség arányt. Mivel a Megvalósíthatósági Tanulmány vonatkozó fejezetét kérésünk ellenére sem tették köznyilvánossá, kérjük a Kormányhivatalt, hogy azt kérje ki a beruházótól.

Ennek a felülvizsgálatára a magyar államigazgatásban egyetlen más szerv sem kompetens a Zöldhatóságon kívül. Ezért kérjük, hogy szíveskedjenek felülvizsgálni az ÜHG-mérleget és az externális haszon-költség arányt.

Ha fönnáll a lehetőség, hogy az ÜHG-mérleg negatív szaldójú, ekkor ezt a beruházást ab ovo el kell utasítani. Az is lehetséges, hogy az ÜHG-szaldó és az externális haszon-költség arány is alacsonyabbak, mint az alternatíváé. Ekkor egyértelműen az alternatívát kell megvalósítani. Ilyen egyértelműség akkor kapható, ha a változatelemzésnek számszerűsített a végeredménye. A számszerűsítést korábbi észrevételünkben is hiányoltuk

(https://drive.google.com/file/d/1ZK2t_xxAwfmZlpMGQsKEKWCOxCPhquKm/view),

így a probléma elhúzódóan fennáll. A KHT semmilyen számszerűsítést nem tartalmaz, a beruházó korábbi közmeghallgatáson ki is jelentette, hogy nem feladata a számszerűsítés,

így a gyakorlatban nem hiánypótolható problémáról van szó.”

A vasútvonal jelenleg is villamosított, és a fejlesztés után is az marad, ebből adódóan számszerűsíthető dízelvontatás nem közlekedik rajta a jövőben sem, tehát üzemelés alatt közvetlen CO₂-kibocsátással nem kell számolni.

A KHVr. 6. melléklet 4. bekezdés ak) pontja szerinti éves és tonnában meghatározott üvegházhatású gázok várható kibocsátása nem szerepel a KHT-ban, de mivel az üvegházhatású gázokra, emissziós és immissziós határérték nincs megállapítva, valamint az üvegházhatású gázok közösségi kereskedelmi rendszerében és az erőfeszítés-megosztási határozat végrehajtásában való részvételről szóló 2012. évi CCXVII. törvény végrehajtásának egyes szabályairól szóló 410/2012. (XII. 28.) Korm. rendelet 2. sz. melléklete szerint a vasúti közlekedés valamint az építési tevékenységhez kapcsolódó munkagépek üzemeltetése, a közúti közlekedés nem tartozik a kibocsátási engedélyhez kötött tevékenységek közé, ezért az üvegházhatású gázok várható kibocsátásának számítását irrelevánsnak tekintettük.

Éghajlatvédelmi szempontból az építkezés idejére előírásokat tettünk, az üzemelés alatt azonban közvetlen CO₂-kibocsátással nem kell számolni nem szükséges ÜHG-mérleg felállítása. Tekintve a tényt, hogy a vasút a legkevesebb kibocsátással járó közlekedési eszköz pontos számítások nélkül is megállapítható, hogy a beruházás ÜHG-mérlege pozitív.

Ákr. 62. § (3) bekezdés: „A hatóság által hivatalosan ismert és a köztudomású tényeket nem kell bizonyítani.”

Az ÜHG-mérleg forgalmi vonatkozásainak részletei:

„Felvetésünk alátámasztásaként az alábbi táblázatban összehasonlíthatjuk a Megvalósíthatósági tanulmány (MT) 12. ábráját magyarázó forgalmi táblázat és a Környezeti hatástanulmány (KHT) 2. (forgalmi) melléklete szerinti adatokat. A KHT 2. mellékletében használt jelölés szerinti 1. vágány lesz a töltés északi oldalára épülő új vágány.

A KHT és az MT szerint is az 1. és a 2. vágány tekinthető egy kétvágányú vasútvonalnak (ez az 1-es sz. fővonal), a 3. pedig egy egyvágányú vasútvonalnak (ez a 30a sz. fővonal), ahol két irányban haladnak a vonatok.

Személyszállítás tekintetében a KHT szerint napi 18 óra időtartamra korlátozódik egy forgalmi nap (622 óra közé). Ekkor az 1-2. vágányokon folyamatosan fog közlekedni óránként 3 pár elővárosi motorkocsi és szinte folyamatosan 1 pár/óra nemzetközi személyszállító vonat. A belföldi távolsági forgalom MT szerinti sűrűsége a KHT alapján legfeljebb 10 órán át fog fennállni naponta.

A teherszállítás napi 24 órában fog zajlani, bár az 1-2. vágányon főként a személyszállítás üzemidejére korlátozódva. Az MT szerinti 5 pár/óra tehervonat nyilvánvalóan nem értelmezhető a személyszállítás maximális kapacitásával egyidejűleg, de völgyidőre leosztva is fölmerül a megvalósíthatóság kérdése:

- Ma az MT szerint (és saját forgalomszámolás alapján) 4 pár személyszállító és 4 pár tehervonat (4+4) közlekedik óránként a kétvágányú vasútvonalon. Az MT szerint tervezett 7+5 pár/óra e szerint vagy nem működőképes, vagy fejlesztés nélküli állapotban se használják ki a pályakapacitást. Ha a belföldi távolsági forgalom napi 10 órányi völgyidőszakára korlátozódik ezeknek a vágányoknak a teherforgalma, akkor úgy kapunk 4+4 pár/órás rendszert, hogy a Nádorkertnél nem lesz lehetőség megállni, illetve előzni.

A 3. vágányon az MT az érdi személyvonatok nagyszámú (4 pár/óra = 8 db/óra)

közlekedését irányozza elő. A KHT adata alapján ezek naponta kevesebb, mint 4 órán át fognak közlekedni.

- Korábbi közmeghallgatáson fölvetettük, hogy ennyi vonat a nádorkerti kitérő elhagyása miatt egyvágányú forgalmi rendben nem lesz leközlekedhető. Zavarérzékenység-vizsgálat erről nem készült.

A fennmaradó időben az MT 102. ábrája szerinti forgalmi modell szerint a tehervonatoké lesz a vágány, ami a Dombóvári út épületeitől mindössze ~20 m-re található. Az MT ezt a forgalmi rendet elvetett alternatívaként mutatta be, majd a KHT főszövegében nem került elő.

A tehervonatok száma így a mai 95 db/napról 140 db/napra emelkedik (~50%-kal).

	1. vágány		2.vágány		3. vágány	
	MT szerint	KHT	MT szerint	KHT	MT szerint	KHT
Nemzetközi személysz.	1 db/óra	15 db/nap	1 db/óra	14 db/nap	-	-
Belföldi távolsági	3 db/óra	30 db/nap	3 db/óra	30 db/nap	-	2 db/nap
Elővárosi motorkocsi	3 db/óra	51 db/nap	3 db/óra	50 db/nap	4 pár/óra	31 db/nap
Tehervonat	5 db/óra	37 db/nap	5 db/óra	37 db/nap	-	66 db/nap

A fentiek alapján felmerül, hogy az MT-t megalapozó - nem köznyilvános - forgalmi modell nem valós alapokra épült, és az nem igazolja a KHT eredményeinek a valósságát.

Ez a probléma elsősorban a vasúti közlekedés környezeti eredményét, azaz a CO₂- (ÜHG-) kibocsátás megtakarítását befolyásolja. A KHT erre vonatkozó mérleget nem tartalmaz. Mérleg azonban a fentiek és az 1. bírósági eljárás periratai alapján létezik, az EU-támogatási kérelemhez csatolták, azonban szintén nem köznyilvános. Nem köznyilvánosak az MT gazdasági fejezetei se, amik az externális javak és károk számszerűsítésével elvileg összhangban állnak a KHT eredményeivel.

Amit a fentiek alapján tudunk az ÜHG-mérlegről:

- Nem igazolja a forgalmi terv megvalósíthatóságát se forgalmi modell, se zavarérzékenységvizsgálat, így a közúti közlekedés KHT szerinti mérséklődése sem igazolt.
- Korábbi közmeghallgatáson hangfelvétellel igazolhatóan azt állította a beruházó képviselője, hogy az építőanyagok műbizonylatain szereplő CO₂-kibocsátásokat nekik nem volt feladatuk mérlegszerűen összesíteni, mert azok a műbizonylatokon bárki számára elérhetők. Ez önmagában sérti a KHVr. vonatkozó részét.
- A Vasúthatóság a HM szakhatósági hozzájárulása alapján 4 m úrszelvényű vágányokra adta meg az építési engedélyt. Kiindulási állapotnál a töltéskorona átlagos szélessége 12 m volt, ahol önmagában konzoltechnikával minden kiegészítő létesítmény elhelyezhető lenne. A XI. ker. Bartók Béla út előtt egy rövid szakaszon csak 11,5 m széles, ezt is lehetne kezelni megfelelőbb műszaki kialakítással. Jelenleg átl. 20 m széles töltéskorona épül. Ezt a beruházó olyan kivitelezési sajátossággal indokolta, hogy vágányzár nélkül képes építkezni. Ezzel szemben a tavalyi évben rendszeressé vált az S36-os személyvonat vágányzári menetrendje, és ezen felül is történtek vonatilemondások.

A sugárutak fölötti hidak cseréje csak egyvágányú közlekedéssel képzelhető el, amikor egyáltalán nem lesz személyszállítás a Déli-összekötőn. Ezeknek a vágányzáraknak a

közúti közlekedésre gyakorolt hatását a beruházó nem összesítette a KHT-ban.”

A KHT 9. fejezete tartalmazza a klímakockázati elemzést. A KHT 7. fejezete bemutatja a közvetlen ÜHG kibocsátás alakulásának jellemzését.

A KHT bővítésére, átdolgozására vonatkozó észrevételek kapcsán, a korábbi törvényszéki ítéleteknek (110.K.703.194/2020/79., 109.K.704.523/2022/41.) megfelelően a környezeti hatástanulmány átdolgozásra került. A KHT további kiegészítése, átdolgozása nem szükséges.

A tervezett beruházás éghajlatvédelmi vonatkozásait a Miniszterelnökség által publikált „Klímakockázati útmutató” c. dokumentum és a hozzá kapcsolódó részletes módszertani útmutató alapján készítették el. Ezen kívül az éghajlati tendenciák azonosításánál az Országos Meteorológiai Szolgálat és a Nemzeti Alkalmazkodási Központ NATÉR adatbázisait is alkalmazták.

A hatástanulmányban részletesen kifejtésre kerülnek a kockázatokat megelőző (elimináló), jellemzően a stratégiai tervezési, tervezési szakaszban megtett lépések, valamint a kockázatokat csökkentő (rugalmasságot biztosító) intézkedések, ez utóbbiak a megvalósítás és üzemeltetés szakaszára lesznek jellemzőek.

A Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia összefoglalja a kibocsátások csökkentésnek legfontosabb lehetőségeit. Jelentős feladatként írja elő a hatékony, fenntartható közlekedési rendszer kialakítását. Ennek részeként szükséges a vasúti közlekedés fejlesztése, környezetterhelésének csökkentése, ami a korszerű berendezésekkel üzemelő vasúti pályák kiépítésével valósítható meg.

A közlekedési létesítményeknek (10-100 év) és épületeknek (50-200 év szerkezettől függően) hosszú a várható élettartama. Magyarországon a közlekedési ágazat részesedése a teljes energiafogyasztásból 21%, amely ennél fogva az egyik legjelentősebb komponens. Az éghajlatváltozásban tehát komoly szerepe van a közlekedés által generált üvegházhatású gáz kibocsátásoknak, ezért a közlekedési kibocsátások csökkentése fontos feladat, ami a közlekedési-szállítási igények ésszerűsítésével, mérséklésével, a kerékpáros, gyalogos közlekedés bővítésével, a tömegközlekedést használók arányának javításával, továbbá a környezetbarát közlekedési-szállítási módok (vasút, kombinált áruszállítás) népszerűbbé válásával valósulhat meg.

A hatástanulmányban az évszázad közepéig szóló klímamodellek megállapításait vette figyelembe, így a klímaváltozással szembeni biztosság, illetve rugalmasság vizsgálata is ehhez igazodva, a 35-40 éves távlatot fedi le.

A tervezett beruházás által érintett vasútvonal már jelenleg is villamosított, jellemzően villamos üzemű mozdonyok közlekednek, így a beruházás pozitívnak tekinthető a fosszilis energiahordozók készleteinek megőrzése, illetve az üvegházhatású gázok kibocsátásának mérséklése vonatkozásában. Az üzemelés során üvegházhatású gázok kibocsátásával nem kell számolni. Emellett a beruházás javítja az éghajlatvédelmi szempontból kedvezőbb vasúti közlekedés versenyképességét, így az üzemelés közvetett klímahatásai pozitívnak tekinthetők.

A vasútvonalak területfoglalásával csökken a biológiailag aktív kiegyenlítő felületek nagysága, ami közvetve kedvezőtlenül hat az éghajlatváltozásra. A tervezett beruházás tartósan növényzettel fedett területeket is igénybe vesz. Ezeken a területeken a felszínborítás megváltozik, így a tervezési területen a növényzet CO₂-megkötő képessége csökken.

A mikroklíma romlását a telepítendő növényzet hivatott ellensúlyozni. A vasúti támfal elé

fasor telepítése tervezett. A zöldfelületek felújítása során pedig cél a burkolt felületek lehetőség szerinti minimalizálása, vízáteresztő burkolatok használata.

A kék-zöld infrastruktúra elveinek értelmében a zöldfelületeken a vízviasszatartás és a vízérezékeny tervezés fontos szempont, aminek klímavédelmi jelentősége is van. pl. a Hamzsabégi park területén a vízérezékeny tervezés során a területen való szikkasztást tűzték ki elsődleges módszerként, tekintve, hogy a meglévő fákon tapasztalhatók a terület rossz vízellátottságának jelei. A klímaváltozás következtében egyre gyakoribbá váló intenzív esőzések során a park területére hulló csapadék nem a városi egyesített csatornahálózatot terheli majd, hanem a zöldfelületeken maradvány helyben hasznosul, és javítja a terület mikroklímáját. A területen a nagyobb burkolt felületekről lefolyó csapadékot esőkertekbe tervezik vezetni, ahol a talajba szikkasztják. Emellett a létesítendő újbudai zöldfolyosó egyes pontjain vízarchitektúra-elemek elhelyezése is tervezett, amelyek hőség idején javítják a mikroklímát és a parkot használók komfortérzetét.

A tervezett beruházás tekintetében kumulatív hatás a kivitelezés, építés során a különböző területrészekén folyó munkálatok során használt munkagépek kibocsátásai, valamint a területfoglalással érintett területeken, az átmenetileg megszűnő zöldfelületek kopár felületei járulhatnak hozzá, erősíthetik fel a beépített, városi területeken meglévő hőszigetelést, azonban ezek a kumulatív hatások megfelelő organizációval csökkenthetők.

Az üzemelés esetén a kumulatív hatások a teljes vasúti vonalon (Déli körvasút) jelentkeznek, a forgalom áttérőlése, ezáltal a személygépkocsi-forgalom csökkenése, a hatékonyabb kötőtpályás közlekedés, a vasúti közlekedés közösségi szintre való emelkedése révén csökkenő üvegházhatású gáz kibocsátás által.

A tervezési, kivitelezési és üzemeltetési szakaszban az alkalmazott intézkedések kezelik az azonosított kockázatokat, egyrészt eliminálják azokat, másrészt biztosítják a rendszer éghajlatváltozással szembeni rugalmasságát.

Összességében megállapítható, hogy a tervezett beruházás sérülékeny az éghajlatváltozás kapcsán várható hatások tekintetében. Továbbá a tervezett beruházás hatása a klímaváltozásra – volumenéből adódóan – kismértékű. A klímaváltozás hatásainak csökkentését szolgáló javaslatok megfelelő alkalmazása jelentős mértékben enyhítheti a várható negatív hatásokat a tervezett beruházásra vonatkozóan.

II. Általános észrevételek

„Elöljáróban szükséges kiemelni, hogy a beruházás folyik, hatályos környezetvédelmi engedély nélkül, visszafordíthatatlan környezeti károkat okozva. A végleges engedély nélkül folytatott, és így jogellenesen végzett környezeti károkozásnak jogi úton érvényesíthető következményei lehetnek.

Itt említeném meg ismételt, hogy a fővárost elkerülő V0 vasútvonal megépítését már 2012-ben eldöntötte a Kormány, és 2022-2023-ban jelentős előrehaladás történt az előkészítésben. Megépítésével a közel duplájára megnövekedő teherforgalom elkerülné a sűrűn lakott fővárost, szemben a most folyó vágánybővítéssel járó beruházással, amely példa nélküli környezetrombolást okozva emberek sorsát, életminőségét nehezíti.

Az alternatívák kötelező elemzésénél a fővárost elkerülő és a teherforgalmat elvezető V0 vasútvonalat ismételt, kérjük számba venni.”

A környezeti hatásvizsgálat során megállapítást nyert, hogy a tevékenység nem jár környezeti kárral, így a környezetvédelmi engedély kiadásra került. A folyamatos zaj-, rezgés-, valamint levegőtisztaság-védelmi monitoring alapján a munkálatok leállíttatására nincs szükség.

A JN/59/08615-48/2023. számú döntés (3. számú környezetvédelmi engedély) végleges, ugyanis az Ákr. 82. § (1) bekezdése szerint a hatóság döntése végleges, ha azt a hatóság már – az e törvényben meghatározott kivételekkel – nem változtathatja meg. A véglegesség a döntés közlésével áll be.

Meg kívánjuk jegyezni, hogy az Építési és Közlekedési Minisztérium Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 2/2022. (XII. 28.) ÉKM utasítás (a továbbiakban: SZMSZ) 1. melléklet 4. § (2) bekezdés a) pontjában foglalt hatáskörben eljárva az ott élők mindennapjainak kedvezőbbé tétele érdekében, az építési és közlekedési miniszter kiadta a PAT/5096-1/2024/VASHÁT iktatószámú egyedi utasítást, amely alapján:

- általános jelleggel, azonnali hatállyal, teljeskörűen leállításra került a budai oldalon a hétköznapi éjszakai (20:00 órától – 06:00 óráig terjedő időszak) munkavégzés függetlenül attól, hogy az mekkora zajhatással jár,
- általános jelleggel, azonnali hatállyal, teljeskörűen leállításra került a budai oldalon a hétvégi munkavégzés.

Amennyiben egy munkafolyamat hétköznapi nappali elvégzése rendkívül nagy közúti és/vagy vasúti forgalmi zavartatást okozna, akkor egyedi mérlegelés alapján, eseti jellegű, csak az adott kritikus munkafolyamatra vonatkozó éjszakai, illetve hétvégi munkavégzés kizárólag előzetes Miniszteri jóváhagyást követően engedélyezhető Vállalkozó részére.

A KHT-ban a jogszabályi előírásnak megfelelően szerepel változatelemzés, beleértve a V0 vasútvonallal történő együttes elemzést. A KHT készítése óta a V0 vasútvonal előkészítése folytatódott, de olyan új elemek nem ismertek, ami megkérdőjelezné a Déli körvasút és a V0 vasútvonal közötti forgalom-megosztás előrejelzését.

A KHT e pont tekintetében átvette a korábbi KHT elemzését.

Az alternatívák vizsgálata megtörtént, melyet a határozat indokolása részletesen tárgyal.

A V0 nem alternatívája a Déli körvasúti fejlesztésnek figyelemmel a Budapestre érkező és onnan induló tehervonatokra. A V0 a Budapestet nem szükségszerűen érintő teherforgalom vonatkozásában lesz releváns.

A Fővárosi Törvényszék 2023. május 2-én kelt 109.K.704.523/2022./41. sz. bírósági ítéletében (25. oldal, [106]) foglalkozott a V0, mint fő változat vizsgálatával és a vonatkozó hazai és EU jogszabályok figyelembevételével azt a döntést hozta, hogy „az alperesi érdekelt eleget tett a bírósági ítéletben foglaltaknak, azaz a jogszabályok által előírt mértékben a környezeti hatásokra is kiterjedően feltárta, hogy miért a tervezett beruházást választja a többi alternatívával szemben.”

A vizsgálat további kiegészítése így nem szükséges.

„1. A beruházással kapcsolatos vélemény, észrevétel:

a) A beruházás célja

„A beruházás célja olyan megalapozó információnak számít, amit a hatástanulmányoknak

mindenképpen tartalmaznia kell. Amennyiben ezt a beruházó elmulasztja, a KHVr. 7. § (3b) bekezdés utaló szabálya miatt a 3. § (2a) bekezdésére tekintettel a hatóságnak hivatalból is értékelni kell a rendelkezésre álló megalapozó információkat. Ebbe a körbe természetesen beleértendő az is, amikor a megalapozó információk hiányoznak, és erre a beruházó figyelmét a hatóság köteles felhívni.

A vágánybővítésnek 5 évvel ezelőtt meghirdetett és a széles sajtó útján is közismertté vált célja és fő indoka:

- a pálya szűk keresztmetszetét meg kell szüntetni az agglomerációból beáramló és egyre erősödő személyforgalomra tekintettel,
- feleljen meg a nemzetközi átjárhatóság követelményének.

A beruházó álláspontja szerint mindezekért a célokért a jelenlegi 2 sín páros vágányt bővítenie kell, szükség van a 3., 4. és helyenként az 5. sín párra.

A vágánybővítés valós indoka azonban - immár a nyilvánosság felé is bevallottan - a közel duplájára növekvő teherforgalom.”

A beruházás elsődleges célja az agglomerációs személyszállítás fejlődését gátló szűk keresztmetszetek feloldása.

A szűk keresztmetszetet jól példázza a 30a és 40a vasútvonalak esete, amelyeken jelentős fejlesztéseket vittek véghez az elmúlt években, azonban további kapacitásnövelés (személyszállítási vasúti kínálat) nehezen érhető el a Budapest-Kelenföld állomástól északra eső vonalrészekben, ahol a jelentős kapacitáshiány ezt ellehetetleníti. Ennek oka az, hogy a Budapest-Déli pályaudvar és Ferencváros állomásközpontok, amelyeken a két említett vonal forgalma tovább vihető, telítettek. Forgalomnövelésre lehetőség csak éjszaka adódna, azonban ezt a tehervonatok tudnák kihasználni, a nappal közlekedtetett személyszállító vonatok nem. Az éjszakai teherforgalom azonban a lakosok érdekében nem cél.

A magyarországi vasúti beruházások elsődleges célja a vasúti versenyképesség növelése (menetidők csökkentése, késések minimalizálása stb.), a kapacitás növelése, a környezeti terhelés csökkentése (pl. villamosítás) stb. Ezen felüli cél az átjárhatóság megteremtése. Az átjárhatósági előírások Európai Unió előírások is egyben, azaz kötelező érvényűek.

A jelen beruházást ez tehát úgy érinti, hogy amennyiben a szűk keresztmetszetek feloldása megtörténik, úgy amellet a projektnek úgy kell megvalósulnia, hogy az átjárhatósági előírásoknak az megfeleljen. Ez az átalakítás segíti elő a nemzetközi forgalom megteremtésének feltételeit is, azaz pl. azt, hogy egy magánvasúti társaság személyszállító járatot indíthasson pl. Bécs és Kolozsvár között, az átjárhatósági előírásoknak megfelelő járműparkjával.

Fontos megjegyezni azt is, hogy a tervezéskor kiemelt szempont volt az, hogy a teherforgalom a mai adottságokhoz képest kedvezőbb feltételekkel legyen képes áthaladni, amelyek pedig a következők:

- A korszerűbb pályaszerkezet és a zaj- és rezgésvédelem okán csökkenjen a vasútvonal környezetének terhelése.
- Nagyobb tengelyterhelésű vonatok közlekedtetése, amely azt jelenti, hogy ugyanazon árumennyiséget kevesebb (vagy ugyanannyi, de rövidebb) vonat képes elszállítani.
- A jelenlegi esti/éjszakai forgalom átterhelése a nappali időszakra, amelyet ma a nappali kapacitáshiány miatt nem lehetséges megoldani.

Az előző pontokban felsoroltak ugyanakkor magukkal vonják azt is, hogy a nappal és éjszaka együttesen rendelkezésre álló kapacitás megnő a jelenlegi állapothoz képest. Ekkora volumenű forgalom növekedés elvezetésére indokolt a többlet vágányok építése. Ennek oka, hogy a tárgyi vasútvonal forgalma vegyes, azaz elővárosi és távolsági személyszállítást, illetve teherforgalmi szállítást bonyolít le egyidőben. Homogén elővárosi forgalom esetén ez más helyzetet eredményezne, azonban ebben az esetben ez nem vehető figyelembe.

A beruházás célja a határozat II.1 pontjában részletezésre került.

b) „A meglévő 2 vágány korszerűsítésének elutasítása - a legkorszerűbb technológia figyelmen kívül hagyása

„Az Építési és Közlekedési Minisztérium (továbbiakban: beruházó; ÉKM) szerint a Kelenföld - Ferencváros vonalszakaszra érvényes jelenlegi 80 km/óra sebesség és a 210 kN tengelyterhelés **nem felel meg a nemzetközi átjárhatóság követelményének**. Ugyanakkor a „**nemzetközi átjárhatóság követelménye**” definíciót a közreadott Környezeti Hatástanulmány (továbbiakban: KHT) nem tartalmazza, holott a 3. és 4. valamint az 5. vágány megépítésének alapvető indoka e követelmény.

A pontos definíciót a több mint 5 éve tartó, többszörösen megismételt környezethatásai eljárások során minden alkalommal kértük, de még nem kaptunk rá választ.

Nem kaptunk választ arra sem, hogy a vágánykorszerűsítésnek miért csak a vágánybővítés, azaz a 3. és 4. vágányok megépítése az egyetlen lehetséges megoldása. Ezzel pedig nem csak egy fontos megalapozó információ esik ki az eljárásban, de az alternatívák kötelező vizsgálatát is mesterségesen ellehetetlenítik.

Tisztelt Kormányhivatal, a jelen hatósági eljárásban is várjuk a választ a következőkre:

- *határozzák meg pontosan, mi a nemzetközi átjárhatósági követelmény,*
- *indokolják meg, hogy a nemzetközi átjárhatósági követelmény miért csak és kizárólag a 3. és 4. vágány megépítésével teljesíthető,*
- *indokolják meg, hogy a nemzetközi átjárhatóság követelményét miért nem lehet teljesíteni a vágányfelújításoknál bevált, legkorszerűbb, nemzetközileg elismert technológiák alkalmazásával,*
- *indokolják meg, hogy az átjárhatósági követelmény teljesítésének biztosítására a V0 megépítésének változata miért nem felelt meg.*

A korszerű technológiák felsorakoztatása elvárható követelmény a környezeti hatásvizsgálati eljárás során, így annak vizsgálata is, hogy pl. a digitális forgalomirányítás lehetőségeinek kiaknázásával, illetve az infrastruktúrára kiható más korszerűbb technológiákkal elkerülhető lenne-e a hatalmas környezetpusztítással járó vágánybővítés.

Mindezek tükrében érthetetlen a KHT 40. oldalán a **2.2.9. pont alatt tett kijelentés: „Magyarországon új, de külföldön már alkalmazott technológia bevezetésére a vasútvonal felújítása során nem kerül sor.”** (Kiemelés tőlünk)

E kijelentés a KHT egészét meghatározza, és gátolja pl. a KHVr.6. § (1a) bekezdés érvényesülését. Elfogadhatatlan, különösen, ha az emberek egészségére, életminőségére, vagyoni helyzetére is kiható beruházásról van szó.

2024. december 8-tól lépett életbe az EU EB 2019/774 végrehajtási rendelete² (továbbiakban:

² A Bizottság (EU) 2019/774 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az 1304/2014/EU rendeletnek a

EBCSVHr), a „csendesebb útvonalakra” irányadó szabályok teljes körű alkalmazását azonban sem a zajvédelem tervezésekor, sem a többszöri hatósági eljárások során nem vették figyelembe. A KHT kijelenti: „[...] a zajvédelmi intézkedések (zajvédő falak, passzív zajvédelem) jelen dokumentumban való méretezésekor a csendesebb útvonalként való kijelölés még nem került figyelembe vételre.” (KHT 245. o.). (Kiemelés tőlünk)

E kijelentés szintén elfogadhatatlan. Az EBCSVhr 5c. cikk (1) bekezdése szerint „**A tagállamok az 5b. cikknek és a melléklet D.1. függelékében meghatározott eljárásnak megfelelően csendesebb útvonalakat jelölnek ki. A tagállamok legkésőbb az e rendelet kihirdetését követő hat hónapon belül az Európai Unió Vasúti Ügynökségének (a továbbiakban: Ügynökség) rendelkezésére bocsátják a csendesebb útvonalak jegyzékét [...]**” E rendelkezés szerint a csendesebb útvonalak jegyzékét 2019- ben Magyarország is átadta. Ugyanakkor magyarázatra szorul, hogy az ország egyik legmonumentálisabb vasúti beruházásánál miért nem „került figyelembe vételre” a csendesebb útvonalként való kijelölés? Hiszen a fővároson áthaladó, mintegy 10 000 ember életminőségét keményen érintő, közel 50 %-os teherforgalom-növekedést célzó beruházásnál az emberek élete, egészsége kötelezően elsődleges szempont (kellene, hogy legyen)! Az EBCSVhr. (7) kimondja:

(7) A vasúti árufuvarozás zajkibocsátása jelentette problémát **meg kell oldani** minden olyan esetben, ahol az komoly kellemetlenséget és **egészségügyi kockázatot jelent**. Ezért - és mivel az éjszaka közlekedő tehervonatok különösen nagy kellemetlenséget okoznak - a csendesebb útvonal fogalmát a vasúti árufuvarozás éjszakai intenzitása vonatkozásában kell meghatározni.

Az évek során eljáró engedélyező környezetvédelmi hatóságok szemet hunytak a csendes útvonalak európai uniós követelménye felett, holott a jelen beruházásnak lényeges eleme mind az emberi egészség, mind a természetes környezet megőrzése szempontjából.

Tisztelettel kérjük a Kormányhivatalt, hogy eljárása során követelje meg a nemzetközileg elfogadott és alkalmazott legkorszerűbb technológiák alkalmazását, valamint a csendesebb útvonalakra vonatkozó szabályozás figyelembe vételét a beruházásnál, különösen a támfalak és zajvédő falak engedélyezhetőségénél, valamint a zaj-és rezgéscsökkentő sínépítési technológiák alkalmazásánál.

A Kelenföld-Ferencváros vasútvonal csendes folyosó része, 2019 óta szerepel a kijelölt csendes útvonalak listáján. Kérjük megvizsgálni, hogy milyen konkrét és szakszerű indokok alapján fordulhatott elő, hogy mindez nem lett figyelembe véve e gigantikus beruházásnál. Kérjük, hogy hatásvizsgálati és engedélyezési eljárása során a Kormányhivatal szerezzon érvényt annak, hogy Magyarország egyik legnagyobb vasúti beruházása vegye figyelembe a beruházással érintett vasúti szakasznak immár 6 éve fennálló, csendesebb útvonalként való kijelölését, mint lényeges környezetvédelmi követelményt, különösen a támfalak és zajvédő falak engedélyezhetőségénél, valamint a zaj-és rezgéscsökkentő sínépítési technológiák alkalmazásánál.

A KHT a 2.1. pontban (26. o.) rögzíti, hogy „A Transzeurópai Közlekedési Hálózat (TEN-T) magyarországi szakaszainak meg kell felelnie a TEN-T rendelet fejlesztési követelményeinek, valamint az Európai Unió átjárhatósági irányelveiben rögzített feltételeknek.” Külön hivatkozik - mint jövőbeli megvalósítás szükségességére - a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének uniós iránymutatásairól szóló Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendeletére (TEN-T rendelet) azzal, hogy:

„A TEN-T rendelet I. mellékletben felsorolt törzshálózati vasútvonalakra (amelyek közé jelen

fejlesztés is tartozik), 225 kN tengelyterhelés, 100 km/h vonali sebesség és 740 m vonathossz elérését tűzi ki célul." (Kiemelés tőlünk.)

A beruházó 225 kN tengelyterhelés, 100 km/h vonali sebesség és 740 m vonathossz elérését tervezi átvezetni a sűrűn lakott fővárosi területen. Ezzel az ott élők ki lesznek téve akár annak is, hogy **mind a 3 vagy 4 vágányon szinte egyszerre**, vagy közvetlenül egymás után robognak el a **740 m hosszú tehervonatok 100 km/óra sebességgel, a zaj és rezgés határértékeket meghaladóan a 25-40 méterre eső lakásoktól**. E körülmény környezeti hatásainak alapos vizsgálatára nem tér ki a KHT, holott a Khvr. 6. § (1a) bekezdése előírja, hogy vizsgálni kell többek között az érintett népesség egészségi állapotában, valamint társadalmi, gazdasági helyzetében - különösen életminőségében, területhasználata feltételeiben - várható változásokat.

Megítélésünk szerint pl. a zaj- és rezgésvizsgálatnak ki kell terjedni az összes lehetséges esetre, tehát arra is, ha akár mind a négy vágányon egyszerre haladnak át a szerelvények.

Az áttanulmányozott EU-s rendeletek, irányelvek között az átjárhatóság követelményeire vonatkozóan zömmel a vasúti alrendszerhez tartozó infrastruktúra (pálya, váltók, vasúti átjárók stb.) korszerűsítéséről, szabványosításáról, az egységesen bevezetendő korszerű technológiákról esik szó. Nincs iránymutatás, rendelkezés arra, hogy az átjárhatóság követelményét csak a 3. és 4. vágány létesítésével lehet megoldani. Ismét hangsúlyozzuk, hogy vizsgálni kellett volna a korszerű technológiai megoldásokat, pl. az említett digitális forgalomirányítás legmagasabb szintjének és teljesítményének és a magasabb szintű automatizálás elérésének, a legfejlettebb infrastruktúra kialakításának lehetőségét a környezetet védő és az emberek életkörülményeit megkímélő, jelenleg 2 vágányos vasúti pálya megtartása érdekében. Elvárható, hogy a több éve készült KHT-t módosítsák a legkorszerűbb technológiai követelményeknek megfelelően. A bíróságok megsemmisítő döntései miatt szükségessé váló, időnkénti módosításoknál egyszer sem vették figyelembe a lakosság által kezdettől fogva kért korszerű technológiák számba vételét a vágánykorszerűsítés tervezésénél a KHT- ban annak érdekében, hogy a környezetpusztító beruházás környezet- és emberkímélőbb legyen.

Kérjük a Tisztelt Kormányhivatalt mindezek kivizsgálására."

Nemzetközi átjárhatósági követelmények:

Az (EU) 2016/797 irányelv meghatározza az uniós vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának az (EU) 2016/798 irányelvvel összhangban történő megvalósításához szükséges feltételeket annak érdekében, hogy megállapításra kerüljön az optimális mértékű műszaki harmonizáció és lehetővé váljon a vasúti személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatások megkönnyítése, javítása és fejlesztése az Unión belül és harmadik országokkal, továbbá hogy hozzájáruljon az egységes európai vasúti térség létrehozásához és a belső piac fokozatos megvalósításához. Ezek a feltételek a rendszer egyes részeinek tervezésére, kivitelezésére, üzembe helyezésére, korszerűsítésére, felújítására, üzemeltetésére és karbantartására, valamint az üzemeltetésben és karbantartásban részt vevő személyzet szakképesítésére, illetve a rájuk alkalmazandó egészségügyi és biztonsági feltételekre vonatkoznak.

Az (EU) 2016/798 irányelv célja, hogy elősegítse és javítsa az uniós vasúti rendszer biztonságát, valamint támogassa a vasúti szállítási szolgáltatások piacára való belépést.

Az (EU) 2016/797 irányelv magyar jogrendbe történő átültetésének eredményeként a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 413/2020. (VIII. 30.) Korm. rendelet szabályozza a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát érintő tagállami előírásokat és meghatározza az irányelvvel összhangban az Európai Unió vasúti rendszerének részét képező strukturális vagy funkcionális alrendszereket.

Alrendszerek:

- a) strukturális területek:
 - infrastruktúra,
 - energia,
 - pályamenti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer,
 - fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer,
 - járművek;
- b) funkcionális területek:
 - forgalomüzemeltetés és -irányítás,
 - karbantartás,
 - telematikai alkalmazások a személyszállítási és áruszállítási szolgáltatások céljára.

Az átjárhatósági műszaki előírások (ÁME) meghatározzák azokat a műszaki és üzemeltetési szabványokat, amelyeknek minden egyes alrendszernek vagy alrendszerrésznek meg kell felelnie ahhoz, hogy megfeleljen az alapvető követelményeknek, és biztosítsa az Európai Unió vasúti rendszerének átjárhatóságát.

A 413/2020. (VIII. 30.) Korm. rendelet 3. § (3) pontja értelmében az alrendszernek meg kell felelnie az üzembe helyezésekor, korszerűsítésekor vagy felújítása idején hatályban lévő ÁME-knek, és ennek a követelménynek az alrendszer teljes használati időtartama alatt eleget kell tennie.

Az Európai Unió tagállamai által alkalmazandó ÁME-k listája:

- A BIZOTTSÁG 1301/2014/EU RENDELETE (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének „energia” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról **(ENE ÁME)**
- A BIZOTTSÁG 1299/2014/EU RENDELETE (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének infrastruktúra alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról **(INF ÁME)**
- A BIZOTTSÁG 1302/2014/EU RENDELETE (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról **(LOC&PAS ÁME)** (tárgyi beruházás vonatkozásában nem releváns)
- A BIZOTTSÁG 1304/2014/EU RENDELETE (2014. november 26.) a „járművek – zaj” alrendszerre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról, a 2008/232/EK határozat módosításáról és a 2011/229/EU határozat hatályon kívül helyezéséről **(NOI ÁME)** (tárgyi beruházás vonatkozásában nem releváns)
- A BIZOTTSÁG 321/2013/EU RENDELETE (2013. március 13.) az Európai Unió vasúti rendszere „járművek – teherkocsik” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a 2006/861/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről **(WAG ÁME)** (tárgyi beruházás vonatkozásában nem releváns)
- A BIZOTTSÁG 1303/2014/EU RENDELETE (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszeréhez tartozó vasúti alagutak biztonságára vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról **(SRT ÁME)** (tárgyi beruházás vonatkozásában nem releváns)

- A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1695 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE (2023. augusztus 10.) az Európai Unió vasúti rendszerének az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és az (EU) 2016/919 rendelet hatályon kívül helyezéséről **(CCS ÁME)**
- A BIZOTTSÁG 1300/2014/EU RENDELETE (2014. november 18.) az uniós vasúti rendszernek a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségével kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírásokról **(PRM ÁME)**
- A BIZOTTSÁG (EU) 2019/773 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE (2019. május 16.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalomüzemeltetés és -irányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2012/757/EU határozat hatályon kívül helyezéséről **(OPE ÁME)** (tárgyi beruházás vonatkozásában nem releváns)
- A BIZOTTSÁG 454/2011/EU RENDELETE (2011. május 5.) a transzeurópai vasúti rendszer személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról **(TAP ÁME)** (tárgyi beruházás vonatkozásában nem releváns)
- A BIZOTTSÁG 1305/2014/EU RENDELETE (2014. december 11.) az Európai Unió vasúti rendszerének a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai elnevezésű alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 62/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről **(TAF ÁME)** (tárgyi beruházás vonatkozásában nem releváns)

Az átjárhatósági előírások Európai Unió előírások is egyben, azaz kötelező érvényűek. A jelen beruházást ez tehát úgy érinti, hogy amennyiben a szűkkesztmények feloldása megtörténik, úgy amellet a projektnek úgy kell megvalósulnia, hogy az átjárhatósági előírásoknak az megfeleljen. Ez az átalakítás segíti elő a nemzetközi forgalom megteremtésének feltételeit is.

Korszerű technológiák:

A jelenleg rendelkezésre álló korszerű technológiák alkalmazásával sem biztosítható az a plusz kapacitásigény, amely szükségeltetik. Ekkora volumenű forgalom növekedés elvezetésére indokolt a többlet vágányok építése. Ennek oka, hogy a tárgyi vasútvonal forgalma vegyes, azaz elővárosi és távolsági személyszállítást, illetve teherforgalmi szállítást bonyolít le egyidőben. Homogén elővárosi forgalom esetén ez más helyzetet eredményezne, azonban ebben az esetben ez nem vehető figyelembe. Összegezve a 3. és 4. vágány megépítése szükséges a szűkkesztmények feloldásához. Az említett digitális technológia nem alternatívája ennek.

Csendes folyosó:

Az Európai Bizottság 2019/774 végrehajtási rendelete előírja, hogy csendesebb útvonalakat (ún. csendes folyosókat) kell létrehozni „a vasúti infrastruktúra olyan, legalább 20 km hosszú szakaszán, amelyen a 2002/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet átültető nemzeti jogszabályokban meghatározott éjszakai időszakban üzemeltetett tehervonatok számának napi átlaga több volt 12-nél”. A csendes folyosókon legkésőbb 2024. december 8-tól csak olyan teherszállító vasúti járművek közlekedhetnek, amelyek fékrendszerét korszerűsítették, azok a 2019/774 bizottsági végrehajtási rendelet által előírt kompozit féktuskókkal vannak felszerelve. A Kelenföld – Ferencváros vasútvonal csendes folyosóként történő kijelölése megtörtént.

Tehát, a vasúti „csendes folyosó” kialakításának eredményeképpen a beruházással érintett vasútvonal szakaszon a személyszállítási feladatot ellátó vasúti szerelvények mellett, csak csendesebb futást biztosító korszerű féktechnikával rendelkező teherszállító vasúti szerelvények közlekedhetnek.

Környezeti hatások (zaj- és rezgésvédelem):

A beruházás kiemelt célja, hogy a korszerűbb pályaszerkezet és a zaj- és rezgésvédelem okán csökkenjen a vasútvonal környezetének terhelése. A KHT ez szem előtt tartva megfelelő mértékben megvizsgálta és bemutatta a zaj- és rezgésvizsgálatokat. A modellezés számításai figyelembe veszik, hogy minden vágányon halad szerelvény.

c) „Az agglomerációs személyforgalom növekedése - mint a beruházás fő indoka - megalapozottságának szakértői vizsgálata

„A 3. és 4. sín páros vágánybővítés legfőbb környezetvédelmi szempontú célját 2020-tól - az első környezetvédelmi engedély megadásától - kezdve azzal a hamis tájékoztatással sikerült elhitetni a közvéleménnyel, hogy az agglomerációból beáramló lakosság autó helyett átszáll majd a vasútra. A „Személyautóból a vonatra!”- nagyszerű elgondolás, de sajnos valóságos alapja nincs, a beruházás alátámasztására komoly vizsgálat előzetesen nem készült. E megtévesztő jelmondatot a Budapest Fejlesztési Központ (BFK) hirdette rendületlenül³, ugyanakkor a 2020. szeptember 21-i online közmeghallgatáson kiderült, hogy nem igényfelmérésre alapozták azt a célkitűzést, hogy 7-10 percenként közlekedjenek elővárosi vonatok ezen az útvonalon. Itt jegyzendő meg mindennapos tapasztalatunk: immár 5 év eltelt, de a környező házak ablakaiból az látható, hogy a jelenlegi 2 vágányon reggel-este szinte üres vonatok robognak el. (Véleményünk szerint ez mindenképpen figyelemre méltó körülmény.)

Folyamatosan tárgyaltunk a BFK vezetőjével, Vitézy Dáviddal és munkatársaival a beruházás terveinek módosítása érdekében. Rendre állították, hogy nem a teherforgalom-, hanem az agglomerációs utas- és személyvonatforgalom-növekedés miatt szükséges a 3. és a 4. vágány. A BFK vezetője által 2020. szeptember 21-én megtartott online közmeghallgatáson elhangzott az a kijelentés, hogy **„egy tehervonattal sem lesz több”**. (1. sz. melléklet: Vitézy Dávid beszédéből részlet a 2020. szept. 21-i online közmeghallgatáson, videó.)

Természetesen kértünk betekintést a személyvonat-forgalom növekedését kimutató vizsgálati dokumentumokba, de nem kaptunk lehetőséget.

A KHT nem tartalmazza a személyforgalom növekedését bemutató szakanyagot, ami alátámasztaná a vágánybővítés elkerülhetetlenségére felhozott legfőbb beruházói érvet.

A KHT-ben az alábbi kijelentés igazolja a személyforgalom-növekedés felmérésének hiányát, azaz a csupasz feltételezésre alapított prognosztizálást:

„... a kedvezőbb vasúti kapcsolatok miatt várható, hogy az ingázók és a fővároson belül közlekedők egy jelentős része a vasutat választja majd a személygépkocsival történő közlekedés helyett, ami az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésével szintén hozzájárul a klímavédelemhez.” (Kiemelés tőlünk.)

Kérjük a Tisztelt Kormányhivatalt, hogy környezethatósági eljárása során - a megalapozott döntés érdekében - kérje be a személyforgalom növekedését igazoló felmérést, kutatást, ami alátámasztja azt, hogy az agglomerációban élők „jelentős része” venné igénybe ezt a vasútvonalat 5-15 év távlatában. A vizsgálat választ adna arra, hogy

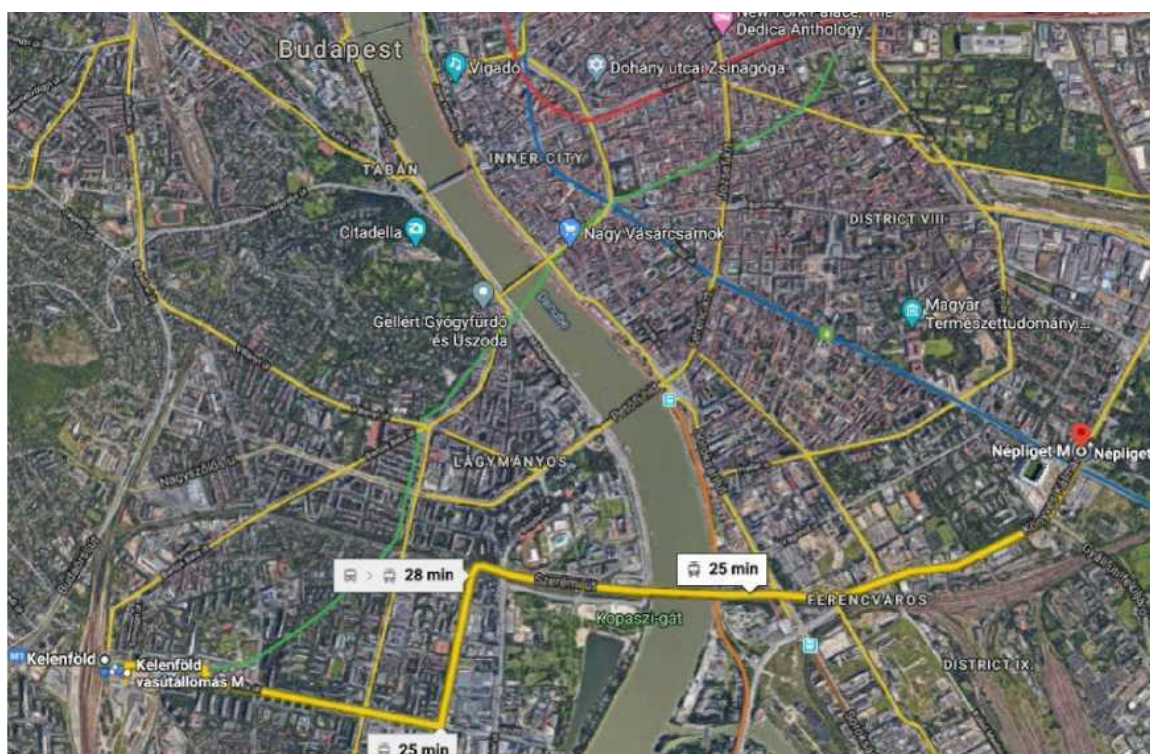
³ <https://infostart.hu/belfold/2020/02/29/latvanyos-videoban-magyarazzak-a-deli-korvasut-tervet#>

- van-e tömeges és valós igény az agglomerációból bejárók részéről arra, hogy személyautó és a jelenlegi tömegközlekedési lehetőségek helyett a vasutat vegyék igénybe a Kelenföld- Ferencvárosvonalon, és
- ha igen, akkor kérjük, hogy a döntésüket megalapozó vizsgálatból tűnjön ki, hogy az igény kielégítése kizárólag a 3. és 4. sín pár megépítésével oldható meg.

Amikor a beruházás meghirdetett fontos indokaként a klímavédelem érdekében a budapesti autóforgalom csökkentését határozták meg, felmerül a kérdés, hogy a természetes környezet megóvása érdekében miért nem tartották szükségesnek megvizsgálni a környezetvédelmi hatóságok, hogy pl. az elmúlt években **két olyan jelentős tömegközlekedési beruházást is befejeztek Budapesten, amelyek a Kelenföld - Ferencváros vasút útvonalába illeszthetők, és amelyek az agglomerációs személyforgalmat már jelenleg is kiszolgálják.**

Ilyen az **M4-es metró útvonala** (az alábbi térképen zöld vonal) a Kelenföldi pályaudvartól a Kálvin tér érintésével a Keleti pályaudvarig tart, így két jelentős fejpályaudvart kötve össze. A Nyugati pályaudvar mint a harmadik fejpályaudvar percek alatt elérhető a Kálvin tértől átszállással az **M3-as metróval**.

Az **1-es villamos** ugyancsak a Kelenföldi pályaudvarról indulva, a Ferencvárosi pályaudvar megálló, a Népliget és a Stadion buszpályaudvarok érintésével (az alábbi térképen vastag sárga vonal) halad a Hungária körúton, át Észak-Budára. Ezen célpontok elérhetősége a jelenleg sem túlterhelt és már létező tömegközlekedési eszközökkel egyértelműen és bizonyítottan megoldott.



”

Jelentős vasúti növekedés fejlesztéssel érhető el, azaz jelentős kínálati változással. A közelmúlt beruházásain jól nyomon követhető (járműbeszerzés, esztergomi és székesfehérvári vonalak), hogy az elővárosi vasútfejlesztések ráhatással vannak az utasforgalom növekedésére. Éppen ezért a környezetvédelmi és éghajlatvédelmi célok

megvalósításához nélkülözhetetlen vasúti utasforgalom növelésének eléréséhez, a kínálati tényezőket szükséges növelni. Ezáltal a kérdéses beruházás esetében kijelenthető, hogy Budapest-Kelenföld állomástól kezdőponti irányban szükséges a kapacitást növelni, amely által a kínálat is növelhető (sűrűbb vasútforgalom), amelynek eredménye a növekvő személyforgalom. A vasúti személyforgalom növekedése jellemzően a közúti (személygépjármű, autóbusz) utazások számát csökkenti, amelyeknél a vasút fajlagosan kisebb környezeti terheléssel képes az utazásokat lebonyolítani, ezáltal elősegíti a környezetvédelmi és éghajlatvédelmi célok megvalósítását. A tárgyi beruházás előkészítésével párhuzamosan készült el a BAVS, amely releváns megállapításokat tartalmaz arra vonatkozóan, hogy hol, milyen személyszállítási forgalomművekedés várható, illetve érhető el az agglomerációban történő vasútfejlesztésekkel. A KHT-t megelőzően készült külön dokumentáció és megvalósíthatósági tanulmány feladata volt a gazdasági-társadalmi-környezeti feltételek, a forgalmi helyzet, a szolgáltatási szint, a keresleti igények jellemzése, továbbá a forgalmi elemzések módszereinek ismertetése, továbbá az utasforgalmi elemzés eredményeinek a leírása.

Figyelembe veendő, hogy az agglomerációs vasúti szűk keresztmetszet feloldásnak nem alternatívája a városi tömegközlekedés fentebb leírt fejlesztése, amelynek oka a következő:

- A beruházás által létrejövő agglomerációs vasúti kapcsolatok igen erőteljes utasidőmegtakarítást képesek eredményezni, amellyel a városi tömegközlekedés - az átszállási kényszerek és a lassú átlagsebességek miatt - nem versenyképes.

A beruházással érintett forgalom nem csak személyforgalom, hanem „személyszállító vonatok forgalma” is egyben, a maga üzemi, menetrendi és technológiai vonatkozásaival. Ezt szem előtt tartva is jelentős előnyöket rejt a beruházás, mivel általa átmérős viszonylatok hozhatók létre a sugaras viszonylatokkal szemben. Ezen üzemi hasznok jelentős infrastruktúra megtakarítást jelentenek, mivel ugyanannyi Budapestre bejövő vonat leközeledtetése átmérős és sugaras rendszerben jelentősen eltérő infrastruktúrát igényel. Sugaras esetben szükséges forduló állomások, jelentős vágány és kitérő darabszámot igényelnek, amelyek területfoglalás szempontjából jelentősek.

d) Tevékenység helye és területigénye

„A hatástanulmány 2.2.3 táblázata a 4348 hrsz., 1752,15 m² nagyságú, Hamzsabégi út menti parkot **közlekedési területként tünteti fel**, holott mind a hazai jogalkotás legmagasabb szintjén, törvényben, mind a Főváros és a XI. kerület Újbuda rendeletében jogszabályi szinten már nem „közlekedési terület”, hanem „zöldterület - közpark” elnevezésű. E pontban olvasható az a megtevesztő állítás is, hogy a kivitelezéshez csupán „kismértékű terület-igénybevétel szükséges.”

A kivitelezés már egy éve rendületlenül folyik környezetvédelmi engedély nélkül, függetlenül a legutóbbi peres eljárástól, majd annak eredményétől, amely a harmadik környezetvédelmi engedélyt megsemmisítette. A park jelentős részét elpusztították, a terület-igénybevétel aránytalanul meghaladja a tervezett 6,4 m szélességű sávot (2. sz. melléklet: fotók az eredeti zöld parkról.)

Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény 2021. július 1-jei módosításával megszűnt a Hamzsabégi út - közút - KÖu besorolása, és zöldterület - közpark (Zkp) besorolást kapott. Ezzel összhangban a Fővárosi Közgyűlés 27/2022. (VII. 14.) rendeletével 2022. július 14-i hatállyal módosította a rendezési és szabályozási tervét (FRSZ) és a szerkezeti tervét (FSZT). Így a Hamzsabégi út mint tervezett

I. rendű főút, törlésre került és „zöldterület - közpark” (Zkp) elnevezésű területfelhasználási egységbe került. Újbuda önkormányzata 2024 februárjában módosította a kerület építési és szabályozási tervéről szóló 30/2020. (IX.25.) számú rendeletét (KÉSZ), ezzel **a Hamzsabégi út zöldterület - közpark (Zkp) besorolásba került**, összhangban a törvénnyel és a fővárosi rendelettel.

A beruházó nem vette figyelembe, hogy a beruházási terület a jogalkotás kötelező szintjein „zöldterület-közpark” besorolású.

Kérjük, hogy immár a 4. környezetvédelmi hatósági eljárás során vegyék figyelembe a Hamzsabégi út „zöldterület - közpark” besorolását és megfelelő védelmét.

A fentiek tükrében nem felel meg a valóságnak a **KHT 5.6.4 pont alatti** állítás a Hamzsabégi sétány terület-igénybevételével kapcsolatban:

„A vasútvonal korszerűsítése során a jelenlegi töltéskoronát meg kell szélesíteni. A területigénybevétel jelenleg is közlekedési terület felhasználású területeken történik. A felsővezeték tartóoszlopainak kiépítése kis terület-igénybevétellel jár, jelentős hatással nem kell számolni a területhasználat változása tekintetében.” (Kiemelés tőlünk.)

Ez az iratellenes megállapítás közvetlenül is sérti a KHVr. 6. § (1a) bekezdés rendelkezéseit.”

A KHT készítése során az akkor hatályos XI. kerületi Építési Szabályzat és Szabályozási Terv alapján lett megállapítva a Hamzsabégi park övezeti besorolása. A KHT a 4348 HRSZ-ú (a Hamzsabégi út menti parkos) területre vonatkozóan azt a megjegyzést teszi, hogy a területigénybevétel csökkentése érdekében támfal épül.

A Vállalkozási Szerződés keretében elkészített, majd a 2024. szeptember 19. napján megtartott XI. Kerület Újbuda Önkormányzat Képviselő-testületének ülésén egyhangúan elfogadásra került Telepítési Tanulmányterv ismerteti a kialakult helyzetet és közparki övezetbe sorolja be a Hamzsabégi úti parkot.

A határozat több ponton tartalmaz előírást a területhasználatra, valamint a kötelező „just in time” anyagbeszállításra. Ezen előírások figyelembevételében készült el az organizációs terv.

e) A zajvédő falak és a támfalak bemutatása - KHT 227-230. o.

„A hatástanulmány nem adja meg a támfal és a zajvédő fal együttes magasságát.

Többnyire 6 - 9 méter magas zajvédő falakat említenek, de környezeti szempontból valójában hozzá kell számolni a betontámfal közel 7. 86 m magasságát. Az eredeti KHT-ban még szerepelt a támfal 8 méteres magassága, ld. 139. o., azonban a jelenlegi változatból (231-232. o) már kimaradt. Kifogásoltuk korábbi közmeghallgatás során, hogy az eredeti hatástanulmánytól eltérően az átdolgozottban már nem jelölték a támfal 7.86 m-es magasságát, a szám helyére zöldnövényzetet imitáló satírozás került, holott lényeges tájékoztató adat lett volna a támfal magassága. Észrevételünkre válasz nem érkezett.

A legutóbb megismert KHT-ben sincs megadva a támfal mérete (5.8.2. ábra). Ugyanakkor már közismert, hogy a támfal 8 m magas, és ehhez adódik majd a zömmel 9 méteres zajvédő fal a beruházás jelentős részén. Így közel 17 méter magas fal megépítését tervezik a budai szakaszon a lakóépületek előtt, amit a lakosság nem tud elfogadni.

A tájékoztatókban és a szakanyagokban „csak” a 6-9 m magas falmagasságról esik szó, ami látványnak szintén sok, és ez „csupán” a zajvédő fal magassága, holott a 8-méteres betontámfallal együtt **17 méteres a szembetűnő, látható falmagasság**. A zöldterületen és a lakások ablaka előtt 2550 m-re megépülő városképi látvány olyan lesz, mintha egy 6 emeletes, 17 méter magas épületsor húzódná az orrunk előtt, kilométernyi hosszan. Mindez

a korábbi dús, zöld, lombos árnyat adó, és a forróság elől oltalmat nyújtó, erdős növényzet helyén!

A támfal magassága zajvédelmi szempontból is jelentős tényező: a szemben álló házfalokról visszaverődő rezgéseket tovább erősíti. Ezzel a tényezővel a KHT zajvédelmi fejezete egyáltalán nem számolt. A magas betonfal a hővisszaverésben is jelentős szerepet játszik (szemben a helyén levő korábbi zöldfelülettel), emiatt a hatástanulmány klímavédelmi fejezetében is foglalkozni kellett volna ezzel.

A KHVr 6.§ (1a) előírásaira tekintettel, a környezeti hatások szempontjából vizsgálandónak tartjuk a mintegy 2 kilométernyi hosszú és több emeletnyi magas támfal- és zajvédő építménysor környezetvédelmi szempontú megengedhetőségét.

Az ÉKM miniszterével, Lázár János úrral és szakmai vezetőivel 2024 tavaszán és őszén tárgyalásokat folytattunk a zajvédő falak korszerűbb és az emberi élet minőségére kedvezőbb hatású megépítéséről, még közvetlenül a 3. környezetvédelmi engedélyt megsemmisítő bírósági ítélet meghozatala előtt is. A szakszerű és logikus javaslatokat a lakossági kérelmek elsődlegességére tekintettel miniszter úr őszintén méltányolta, és a kiviteli tervek módosítására nyitottságot tapasztaltunk részéről mindvégig. Munkatársai felé elrendelte a módosítási lehetőségek közös számbavételét. Az együttes munkát megkezdtük. A minisztériumi munkatársak csupán annyiban láttak nehézséget, hogy a kiviteli tervek, illetve a környezetvédelmi engedély módosítása összességében túlságosan időigényes procedúra

E tárgyalások a korszerűbb zajvédő falak kialakításáról szóltak, amelyek Európa több országában is léteznek, beváltak, és az Európai Unióban megfelelőség-igazolással rendelkeznek, a lakossági igénynek és városkép szempontjából is megfelelőbbek lennének. A tárgyalások nincsenek lezárva. Jelen környezetvédelmi hatósági eljárásban esélyt látunk arra, hogy a zajvédő fal mérete, kivitelezése módosuljon a megvalósítható legkorszerűbb technológiák bevonásával az ott élő emberekre és az ÉKM még függőben lévő és teljesíthető ígéreteire tekintettel. (3. sz. melléklet: az ÉKM miniszterének írt levél a korszerűbb zajvédelemről)

Tisztelettel kérjük a Kormányhivatalt, hogy a támfalnak és a zajvédő falnak a jelenlegi, a KHT szerinti méreteit, megoldásait se környezetvédelmi szempontból, se az ott élők egészségét, életkörülményeit is fenyegető hátrányra tekintettel ne engedélyezzék."

Az engedélyezési tervek és KHT készítésekor megvizsgálásra került a támfal építés helyett a földmű rézsűs kialakítása, az azonban lényegesen nagyobb területigénybevételt eredményezett volna. A park lehető legnagyobb mértékű megóvása érdekében támfal került megtervezésre, és ez alapján került kiírásra a kiviteli tervezésre és kivitelezésre irányuló közbeszerzési eljárás. A KHT a szükséges mértékben tartalmazza a vonatkozó paramétereket, ugyanakkor a pontos adatok megadására a kiviteli tervek ismeretében van lehetőség.

A határozatban megállapításra kerültek a zajárnyékoló falakkal szemben támasztott, szabványokkal szabályozott akusztikai követelmények. Továbbá a határozat Éghajlatvédelmi és Tájvédelmi előírásai rendezik a támfalakkal kapcsolatos aggályokat: hőhatás csökkentése, zöldítés, zöldfal kialakítása, stb.

A zajárnyékoló falak nem jelentenek fenyegetést az ott élők egészségére, életkörülményeire, tekintve, hogy azok nélkül jelentősen nagyobb zajterhelés érné őket.

f) Parkhasználat

„A közpark közérdekű funkciója zömmel ellehetetlenül a beruházás következtében. A parknak jelentős része pusztul el. A már kivágott 40-60 éves fákat (kb. 190 db a parkban, a töltésrészsű fáival együtt közel 1000 db), bokrokat, cserjéket pótló, tervezett telepítés, azaz a park újraélesztésének időtartamára nincs számítás, holott a KHT a beruházás egyik pozitívumaként a park revitalizációját hangsúlyozza. Nincs említés arról, hogy 40-60 év, amire a fák megnőnek. A természetben és a környezetben okozott hatalmas pusztítás helyreállításának időtartamáról a hatástanulmány nem szól, holott az egészséges környezet visszaállításához a hatásvizsgálat szükséges lenne.

Kérjük, hogy a Hamzsabégi park revitalizációjának vizsgálatára a környezetvédelmi hatóság térjen ki.

A KHT figyelmen kívül hagyja a Hamzsabégi úti park használatának sokszínűségét. Nemcsak a környékbelieknek, hanem a távolabb élőknek is és minden korosztálynak a hétköznapi életvitel (pl. munkába, iskolába, üzletekbe járás), a pihenés és a szabadidőtöltések kedvelt helyszíne (futás, séta, bicikli, roller, pingpong, játszótér, babakocsikázás, kutyasétáltatás, óvodai séták, iskolai tornaórák, edzések, sportversenyek, piknik, stb. helyszíne). A Hamzsabégi park a kerület egyik legdúsabb növényzettel benőtt zöld parkja, Újbuda természetes zöld folyosója a sűrűn lakott városrészen belül. Nyáron **az egyre fokozódó hőségben a környék oázisa.**

A KHT nem vizsgálta, hogy mekkora a szabadidős közparkot használók közössége és azt sem, hogy összességében mekkora népességet érint közvetlenül a beruházás környezetterhelő hatása az építés alatt és befejezett állapotában. A KHT társadalmi-gazdasági hatásokkal, illetőleg egészségügyi hatásokkal foglalkozó fejezete nem tartalmaz elemzést az érintett parkhasználó népesség számára, összetételére, a parkhasználat minőségére és az ezzel kapcsolatos lakossági szokásokra, igényekre vonatkozóan.

Kérjük a Tisztelt Kormányhivatalt, hogy vizsgálata során mindezek pótlására térjen ki a Khvr. 6. § (1) és (1a) bekezdésekre tekintettel.”

A kapcsolódó környezetrendezési tervezési projekt a XI. kerületi Önkormányzat bevonásával, az általuk tett javaslatok átvezetésével jelenleg is folyamatban van. *„A budai oldal környezetrendezése érdekében a Dunától a Hamzsabégi út legnyugatibb szakaszáig egy egybefüggő zöldfolyosó megvalósítása, a zöldfelületi revitalizáció a vasútvonal mindkét oldalát végigkíséri.”* (KHT 10. Összefoglaló értékelés).

A parkhasználók és a parkhasználat vizsgálata a környezetrendezési tervezés feladata.

A környezetvédelmi engedély IV.5 Éghajlatvédelem, valamint a IV.6 Természetvédelem fejezetei megállapítják a környezetrendezés követelményeit.

g) A biciklisáv

„A közel 17 m magasságú zajvédő építmény tövébe szorítva, a kiirtott növényzet helyére tervezik a biciklisávot, ahol a levegőáramlás vitathatatlanul rosszabb, mint a dús növényzettel, fákkal borított, átszellőzött, jó levegőjű jelenlegi bicikliző úton. A kerékpárt használók nem tartanak igényt a tervezett, új bicikliútra. A 9-10 m széles zöldsáv megszűnik, ami valamennyi parkhasználóra kihat, így a biciklizőkre is. Ezt szintén a társadalmi-gazdasági és egészségügyi hatások körében kellett volna figyelembe venni.

Kérjük megvizsgálni, hogy a 17 m magas építmény tövébe szorított bicikliút a környezetvédelmi követelményeknek megfelel-e. „

A kapcsolódó környezetrendezési projekt a XI. kerületi Önkormányzat bevonásával, az általuk tett javaslatok átvezetésével jelenleg is folyamatban van.

A jelenlegi sétány használata konfliktusos (gyalogosok, kutyasétáltatók, kisgyermekesek ↔ kerékpárosok), ezért a gyalogosok és a kerékpárosok útvonala szétválasztásra kerül. A közösségi tervezésen is több irányból felmerült a jelenlegi közös gyalogos-kerékpáros felület konfliktusos volta és az elválasztás igénye. A közösségi tervezésen a POPEK is jelen volt.

A vasúti támfal humanizálása érdekében cserjesor ültetése tervezett a kerékpárút és támfal között. A támfal magasabb részeit a tervezett fasor takarná a kerékpárút túloldalán. A környezetrendezést követően a park újra teljes mértékben használható lesz.

h) Fakataszter; zöldfelület „kismértékű csökkenése”

„A KHT 5.6.4 pontja megállapítja, hogy az építés következtében tartós változást a „zöldfelület kismértékű csökkenése” okoz, azonban az „építkezés egyéb hatásai” a tájban csupán „átmeneti változásokat” okoznak majd. Ezen állítások valótlanságát a zöldfelület visszafordíthatatlan pusztításáról készült videó igazolja⁴. (4. sz. melléklet: fotók a tartós környezeti változásról.) Ahogyan arra fentebb utaltunk, a 40-60 éves újránövekedési időszak nem nevezhető átmenetinek.

Ezek az állítások feltételezésen alapulnak, a „zöldfelület kismértékű csökkenése” kijelentés nem tükrözi a számításokat, a zöldfelület szakszerű felmérését.

Elvárható, hogy alapos, a jogszabálynak megfelelő fakataszter készüljön, részletes számításokkal legyen alátámasztva a KHT kijelentése. Beleértve a megsemmisült és a még megsemmisülő zöldfelületet, kivetítve m²-re, a fák korára, lombkorona m³-ére, levegővédelmi értékére stb. Köztudott, hogy a fa környezeti érték, és erre vonatkozó értékelés nem történt. Korábban is kértük a **teljes fakataszter** elkészítését, mert szükségesnek tartjuk a beruházással érintett teljes területre elvégezni a park jelentőségére és törvényi, valamint rendeleti szintű zöldterületi besorolására is tekintettel. Kérésünket nem teljesítették.

A beruházás visszafordíthatatlan kárt okoz a környezeti elemekben, kérjük mindezt felméretni és az eljárás során figyelembe venni. „

A faállomány felmérése az előírásoknak megfelelően megtörtént, favédelmi tervek készültek, melyek a környezetvédelmi hatósághoz benyújtásra kerültek.

i) A lakott terület átszellőzésének romlása

„A kerület településszerkezeti helyzete a beruházás miatt jelentősen és negatívan megváltozik. Ebből adódóan a **dél-budai területek szellőzése nyilvánvalóan nem javul a beruházást követően**. A dunai légszűrő mellett fekvő beruházási területen a jellemzően északi légáramlás szabad mozgását zárna le kb. három kilométer hosszúságban az 5-6 emeletnyi házsornak megfelelő, hol függőleges, hol íves fal, amely a Duna vonalától a Kelenföldi pályaudvarig tart, ezzel csapdába zárva a XI. kerület Kelenföld városrészének

⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=cc2PTisP028;>

levegőjét. E várható környezeti jelenséget az KHT nem vizsgálta meg körültekintően, holott lényeges környezetvédelmi kérdés.

Kérjük a Tisztelt Kormányhivatalt, hogy környezeti hatásvizsgálat terjedjen ki a beruházás környezeti hátrányaival érintett terület levegőtminőség-, és átszellőzés-szemponút, valamint a kivitelezés alatt keletkező pormennyiség vizsgálatára is. „

A kivitelezés alatti porterhelésre vonatkozó részletes számításokat a KHT tartalmazza.

A jelenlegi felszín közeli átszellőzést (a szélsébségen (2,5-3 m/s) túlmenően) a felületi érdesség határozza meg, ezt pedig jelen esetben lokálisan a Hamzsabégi úti épületek és a park fáinak távlati kiépítés esetén is megmaradó összetettsége és magassága. Az itt található épületek jellemzően 4-6 emelet magasak, és északnyugati irányban helyezkednek el a tervezési területtől. A területen az uralkodó szélirány szintén északnyugati, így itt az átszellőzést a támfalnál és a zajfalaknál sokkal magasabb épületek és a lombkoronaszint határozza meg. A támfal és a zajfalak átszellőzést befolyásoló szerepe ebből adódóan elhanyagolható mértékű.

Az átszellőzés nem változik meg, mert zajfallal együtt a töltés magassága nem magasabb, mint Hamzsabégi úti beépítés magassága, sőt annál lényegesen alacsonyabb, illetőleg a felületi érdességet a lakóépületeken túlmenően meghatározó faállomány magasságát sem haladja meg a töltés és zajárnyékoló fal magassága. Ennek megfelelően a levegőáramlásra a 7-8 m magas támfalra helyezett 6-9 m magas zajárnyékoló fal nem gyakorol számottevő hatást. A Hamzsabégi úttól keleti irányba a vasút mentén a tervezett zajfalnál szintén lényegesen magasabb irodaépületek és a MOL Campus épületei határozzák meg az átszellőzést. Az építmény környezetében az áramlási viszonyok kimutatható mértékben nem változnak a fejlesztés hatására. A Szerémi útnak a vasútra merőleges szakaszától Kelenföld irányába a klimatikus jellemzőit Budapest klímaidőjárása határozza meg, itt a dunai légcsatorna hatása már nem érvényesül.

A vasútvonalon és környezetében kialakuló légmozgások az aktuális időjárási viszonyoktól függenek. Napsugárzás hatására az alacsonyabb légréteg felmelegszik, ami a felhajtóerő hatására felfelé irányuló légáramlást indít el. A zajvédő falak kialakítása miatt kismértékben itt is jelentkezik a dugattyú hatás, melynek lényege, hogy a szerelvény a levegőt maga előtt tolja (torlónyomás), a végén pedig szívóhatás keletkezik légmozgást generálva.

Az építkezés által okozott szálló por légszennyező anyag kibocsátások együttes hatását a KHVr. 6. melléklet 4. bekezdés aa) és ab) pontja szerinti vizsgálatot a KHT közvetve tartalmazza, tekintettel arra, hogy műszaki számításokkal bemutatták a teljes építés alatti, a felületi porterhelésből a munkagépek kipufogógázából származó porterhelésből, az átépíteni tervezett vasúti pálya még burkolatlan szakaszának porterheléséből és az alapállapot porterheléséből adódó eredő porterhelést (PM10 szennyezés $\mu\text{g}/\text{m}^3$), valamint meghatározták a hatásterületet.

Az immissziós számítások eredményeiből megállapították, hogy ideiglenes határérték túllépés a földmunkákból és a még burkolatlan szakaszokról származó porterhelésből kialakulhat, de a kibocsátások csökkentésére javasolt és a hatóság által előírásra kerülő intézkedések betartásával a porterhelés jelentősen csökkenthető.

A telepítés alatti eredő porterhelést a legközelebbi épületnél (~16 m) határozták meg, amely számítás eredménye szerint a vasútfejlesztés kivitelezési időszakában a legközelebbi lakóépület távolságában (~16 m) szélcsendes időben és átlagos szélsébségnél is

meghaladhatja a PM10 (szálló por) terhelés a 24 órás egészségügyi határértéket. Azonban a kibocsátások csökkentésére javasolt és a hatóság által előírásra kerülő intézkedések szigorú betartásával a szálló por egészségügyi határérték alá csökkenthető a legközelebbi lakott területeken.

A környezetvédelmi monitoring terv szerint 2024. augusztus végén az építés alatti, legnagyobb porterheléssel járó munkavégzés során immissziós méréseket végeztek a Budapest, XI. ker. Thallóczy Lajos u. 29. szám alatti mintavételi ponton 24 órás időtartammal, 7 napon keresztül. A vizsgálat eredményei szerint a PM10 (szálló por) koncentrációk 24 órás átlagértékei a 24 órás levegőterheltségi szint egészségügyi határértékeit nem lépték túl, a napi átlagértékek a 24 órás határérték 50 %-át sem érték el.

j) Az építés átmeneti ideje

„A KHT az építés idejét átmenetinek nevezi. Mit jelent az átmeneti idő? Szükséges lenne az átmeneti időt a munkafázisokhoz igazítva, számításokkal alátámasztva, években előre megbízhatóan jelezni. Véleményünk szerint megtévesztő e kijelentés, valamint a KHT-ban több helyen említett, számítások nélkül megjelölt 4-5 év (ami az emberek tűrőképessége szempontjából szintén nem „átmeneti idő” kategória erre a monstrum beruházásra vetítve).

A környezetvédelmi engedélyezési hatósági eljárás is közel 5 éve húzódik, a tervezés 2016-ban kezdődött, és immár 9 éve - kevés módosítással - még most is tart. Feltételezhető, hogy az 5 évet bőven meghaladja, és akár 7-8 évbe is beletelik majd a kivitelezés. Előre tekintve nem beszélhetünk átmeneti időről, különösen, ha figyelembe vesszük pl. az M3-as metró felújításának elhúzódását közel 7 évre - pedig „csak” felújításról volt szó -, vagy az M4-es metró megépítésének 9-10 éves időtartamát, akkor hány évre számíthatunk a tervezett monstrum beruházásnál? Akár 10 évre?

Nincs hiteles adatokkal alátámasztott ütemterv munkafázisonként, és megbízható válasz a KHT-ban az „átmeneti” időszakra. A kivitelezés tartama akár egy évtizedre is elhúzódhat, ami nem csak az itt élő embereket érintené (érinti már jelenleg is) sokkosan, hanem a közúti, gyalogos, kerékpáros és tömegközlekedés révén az építkezés területével kapcsolatba kerülő, nagyszámú fővárosi lakosságot is. A társadalmi-gazdasági és egészségügyi hatások szempontjából, ahogyan erre az ügyben eljár első közigazgatási bíróság ítélete rámutatott, a hatásviselők számának meghatározása is szükséges. Erre tekintettel az „átmeneti idő” pontosabb, a realitást megközelítő meghatározása szükséges.”

Az átmeneti idő jelen esetben azt jelenti, hogy a teljes beruházás lebonyolítása korlátozott időtartam alatt valósul meg. A jelenleg hatályos Vállalkozási Szerződés alapján a szerződés időtartama a szerződés hatályba lépésétől számított 72 hónap.

A határozat V. pontja jelentési kötelezettséget tartalmaz. A jelentés tartalmi követelményei:

- összefoglaló az előző évről, az engedélyben előírt kötelezettségek teljesítéséről
- tájékoztató a beruházás aktuális állapotáról, valamint az tárgyévben tervezett tevékenységekről

A környezetvédelmi hatóság hivatalból is vizsgálja az engedélyben alapul vett körülmények változását.

k) Organizáció, hatása a levegő minőségére az építkezés időtartama alatt

„Az eredeti KHT „csekély mértékű” forgalomnövekedést említ a szállítási útvonalakon, és 2 %-ban határozta meg a közúti forgalom emelkedésének mértékét. Az első bírósági eljárásban

a bíróság kérte, hogy a 2 %-os forgalomnövekedés tényállítását adatokkal és számításokkal támasszák alá. A második perben a módosított KHT már nem ír arról, hogy „csupán” 2 %-os lesz a forgalomnövekedés, hanem azt igyekszik megmagyarázni, hogy a bíróság által kért alátámasztó adatok miért nincsenek meg. A táblázatok adataival bemutatja ugyan a szállítási utak forgalmát az építés ideje alatt, de ezen túlmenően nem határozta meg a forgalomnövekedés nagyságát %-ban. Az építés ideje alatti úthasználatot bemutató táblázat (KHT 5.3.19.) felsorolja a napi 12 órában, ill. az óránként áthaladó szállító autókat. Kirívó adat pl. a 12 órában áthaladó 415 teherjármű és ugyanott az óránként áthaladó 35 teherautó. Azaz másfél percenként megy el egy teherautó a főútvonalon nappal az amúgy is zsúfolt fővárosi, hétköznapi forgalomban. Ugyanakkor nem esik szó pl. az építési útvonalakon keletkező többletforgalom miatti kipufogógázok, szálló por, zaj, rezgés okozta környezetszennyezés mértékéről, amely várhatóan kihat az érintett népesség egészségére, életminőségére. A már folyamatban lévő, több mint 1 éve tartó építkezés jelenleg is komoly forgalmi fennakadásokat okoz az építési útvonalakon, amely az egészségre ártalmas levegőterheléssel jár.

A levegőszennyezettség folyamatos mérése elengedhetetlen az építkezés ideje alatt. Kérjük, hogy minderre a hatásvizsgálat terjedjen ki a KHVr. 6. § (1)-(2) bekezdések figyelembe vételével.

Kérjük, hogy szakhatóság bevonásával, népegészségügyi szempontból vizsgálják felül a beruházás teljes időtartama alatt, mind a beruházással közvetlenül érintett területen, mind az organizációval érintett területen élő, a tízezres nagyságrendet is meghaladó, érintett népesség egészségére és életvitelére kiható környezeti terhelést, különös tekintettel a levegőszennyezettségre.”

A KHT szinte minden környezeti elemet, illetve veszélyeztető tényezőt tárgyaló fejezete érinti az érintett területet, mind az organizáció kérdéskörét, a mellékletben pedig külön melléklet „7. ORGANIZÁCIÓS MELLÉKLET” foglalkozik az organizáció térbeli elrendezésével.

A KHT-nak az építés alatti légszennyezéssel és zajterheléssel foglalkozó fejezetei részletezik az egyes helyszíneken fellépő környezeti terhelést. Emellett mind a levegőszennyezés, mind a zajterhelés nyomon követésére javaslatokat tesz a KHT.

A határozatban mind zaj, mind pedig levegőtisztaság-védelemi szempontból szigorú előírások kerültek megállapításra.

1) A kivitelezés alatt keletkező rezgésterhelés

„A KHT nem tesz említést arról, hogy pl. a közel 1.5 - 2 kilométer hosszú, 8 m magas betontámfal megépítésével összefüggő földmunkálatok során a munkagépek okozta rezgésterhelés mekkora lehet.

A vasbeton támfalak építése folyik, engedély nélkül. A hatásterületen lévő lakások egyikében a fokozott rezgés repedéseket okozott. A lakástulajdonos megírta panaszát a kivitelező V-Hídnak, de eredménytelenül, ezért Egyesületünkhöz fordult, hogy a Kormányhivatalhoz továbbítsuk jelzését. (5. sz. melléklet: Panaszlevél repedések keletkezése miatt - e-mailes levélváltás, valamint a repedésekről 4 db fotó)

Kérjük a Tisztelt Kormányhivatalt, hogy eljárásuk terjedjen ki az építés ideje alatt keletkező rezgésterhelés vizsgálatára is, tekintettel a KHVr 6. §. (1) és (1a) bekezdésekre. „

A JN/59/08615-48/2023. számú döntés (3. számú környezetvédelmi engedély) végleges, ugyanis az Ákr. 82. § (1) bekezdése szerint a hatóság döntése végleges, ha azt a hatóság már – az e törvényben meghatározott kivételekkel – nem változtathatja meg. A véglegesség a döntés közlésével áll be.

A határozat tartalmazza a kérdéses peremfeltételeket.

Az építési munkák megkezdése előtt a kivitelező köteles a vasútépítéssel érintett, veszélyeztetett épületek előzetes állapotfelmérésére és állapotának dokumentálására a későbbi viták elkerülése érdekében. Vállalkozó a szükséges állapotrögzítéseket – azon helyszíneken, ahol Tulajdonos hozzájárult - elvégezte, a kivitelezési munkák befejezését követően és/vagy tulajdonosi bejelentést követően ismételt állapotfelmérés történik, az igazoltan a projekt megvalósításából adódó hibák kijavítása Vállalkozó feladatát képezi.

Az építkezés minden jelentős munkafázisa alatt (alapozás, talajtömörítés, zúzottkő ágyazat vibrációs aláverése, ha az épületek közelében vibrohengeres tömörítést alkalmaznak stb.) a kivitelező köteles folyamatos rezgés-monitoringozási tevékenységet folytatni, a környezetvédelmi engedélyben kijelölt helyeken. A határérték megközelítése vagy túllépése esetén az aktuális munkafolyamat nem folytatható.

m) Építészeti értékek a tervezett nyomvonal környezetében

„A KHT felsorolja az építészeti értékeket a tervezett nyomvonal környezetében (196. oldal. 5.7.1. táblázat).

A táblázatban szerepel a Kanizsai u. 2-10 szám alatti, fővárosi helyi védelem alatt álló épületegyüttes, amelynek a nyomvonaltól való távolságát 115 méterben határozza meg. A távolsági adat megtévesztő, mert az épületegyüttes több lakóépülete a Hamzsabégi út felé néz, a címük: Hamzsabégi út 23-27., Fadrusz utca 34., amely a Fadrusz utca és Hamzsabégi út sarkán található.⁵

Ezeknek az épületek a vasúti sínektől mért távolsága mintegy 50 méter, ami értelemszerűen a vágánybővítéssel kevesebb lesz. A KHT ezeket az épületeket és az itteni közel 70 lakást a hatásterületen lévő, megterhelő környezeti hatásokat elszenvedő épületek között sehol sem vette figyelembe. E mulasztás nem csak a beruházás közvetlen közelében élő, ottani emberek hátrányos helyzetét hagyta figyelmen kívül (pl. passzív zajvédelem), hanem az épületegyüttes építészeti értékére sincs tekintettel, pl. a már jelenleg is érezhető rezgésnek kitett területen.

Kérjük a vizsgálat kiterjesztését az építészeti értékek között szereplő Kanizsai u. 2-10. szám alatti épületekre is a beruházás közvetlen hatásaival összefüggésben. „

Az építési munkák megkezdése előtt a kivitelező köteles a vasútépítéssel érintett, veszélyeztetett épületek előzetes állapotfelmérésére és állapotának dokumentálására a

⁵ Fővárosi Önk. - 30/2017. (IX. 29.) Főv. Kgy. rendelet - a településképvédelméről 1.

Építmények 11.1.37.

Hamzsabégi út 23-27. lásd: Kanizsai utca 2-10.

11.1.29.

Fadrusz utca 34. lásd: Kanizsai utca 2-10.

11. 1.46. * Kanizsai utca 2-10. = Fadrusz utca 34. = Hamzsabégi út 23-27. 4328 Rendőr lakótelep
Gerlóczy Gedeon, Czillér Antal, 1928.

későbbi viták elkerülése érdekében. Vállalkozó a szükséges állapotrögzítéseket – azon helyszíneken, ahol Tulajdonos hozzájárult - elvégezte, a kivitelezési munkák befejezését követően és/vagy tulajdonosi bejelentést követően ismételt állapotfelvétel történik, az igazoltan a projekt megvalósításából adódó hibák kijavítása Vállalkozó feladatát képezi.

A Budapest. Kanizsai u. 2-10. szám alatti épületek Hamzsabégi út felé eső része sem esik a tevékenység hatásterületébe.

n) Nemzeti Környezetvédelmi Programban (NKP) meghatározott célállapotok elérése⁶

„Az Országgyűlés az 1995. évi LIII. törvény 39. § b) pontja alapján a 62/2022. (XII. 9.) OGY határozatával elfogadta a 2026-ig szóló 5. Nemzeti Környezetvédelmi Programot.

Kérjük a Tisztelt Kormányhivatalt, vizsgálja meg, hogy a tervezett beruházás megfelel-e a **Nemzeti Környezetvédelmi Programban (továbbiakban: NKP) meghatározott célállapotok elérését** célzó követelményeknek, valamint **szolgálja-e** a beruházás a NKP-ban kitűzött célt, azaz megvalósul-e pl. a környezetterhelés hatásainak csökkentése, az emberi egészség és az életminőség környezeti feltételei javulnak-e, biztosítja-e a tiszta levegőjű, káros zajtól mentes, egészséges környezetet a tervezett beruházás.

A KHVr. 10. § (7) bekezdése a) pontja szerint a környezetvédelmi engedély megadására irányuló kérelmet el kell utasítani, ha a tervezett tevékenység gyakorlása akadályozná a Nemzeti Környezetvédelmi Programban [\[Kvtv. 40. §\]](#) meghatározott környezeti célállapotok elérését.

A Fővárosi Törvényszék első eljárásában hozott 110.K.703.194/2020/79. sz. ítélet megállapítása szerint „[...] a tervezési terület egyes részein zajvédelmi intézkedésekre van szükség, az eljáró hatóság által, a hatósági döntéshozatalhoz szükséges tényállás hiányos felvételére tekintettel, a bíróság jelen ítéletére alapítottan, a megismételt eljárás keretein belül a 314/2005. Korm. rendelet 10. § (7) bekezdés a) pontja szerint rendelkezés érdemi vizsgálatának helye van azzal, hogy az NKP-ban meghatározott környezeti célállapot - az „annak elérésére” fordulatra figyelemmel - legalábbis nem romolhat. Mindez a felperesek ide vonatkozó kereseti érvelését elfogadva, összhangban van a környezetvédelmi hatásvizsgálati eljárásban is érvényesítendő, a fenntartható fejlődés elve, a megelőzés elve és az elővigyázatosság elve érvényesülésével (Kvtv. 6. §) azzal, hogy ezen elvek teljesülése mentén kell általában vizsgálni a 314/2005. Korm. rendelet hatálya alá eső, tervezett beruházásokat.” (186. pont)

A Fővárosi Törvényszék második eljárásban meghozott 109.K.704.523/2022/41. sz. ítélet megállapítása szerint „A bíróság osztotta azt a felperesi álláspontot, miszerint „a korábbi bírósági ítélet [186]-[187] bekezdései alapján jelen környezeti hatásvizsgálati eljárásban a 314/2005.(XII. 25.) Kormányrendelet 10. § (7) bekezdés a) pontja szerint helye van a Nemzeti Környezetvédelmi Programban meghatározott környezeti célállapot vizsgálatának”, és annak való meg nem felelés esetén [...] a környezetvédelmi engedély iránti kérelem kötelezően elutasítandó.” (116. pont)

A Kúria Kfv.VII.37.467/2023/10. sz. ítélete is utal arra, hogy az ügyben eljáró bíróságok érvelése szerint **a környezeti hatásvizsgálati eljárásban helye van** a Nemzeti Környezetvédelmi Programban meghatározott környezeti célállapot vizsgálatának, és az annak való meg nem felelés esetén a vonatkozó jogszabály alapján a környezetvédelmi engedély iránti kérelem elutasítandó.(23. pont) Mindhárom bíróság ítélete kitér arra, hogy szükséges az eljáró környezetvédelmi hatóság érdemi vizsgálata az NKP-ban kijelölt célállapotnak való megfelelés szempontjából.

Véleményünk szerint a környezeti elemekben a beruházás okozta jelenlegi és a jövőben káros

⁶ Az Országgyűlés 62/2022. (XII. 9.) OGY határozata a 2026-ig szóló 5. Nemzeti Környezetvédelmi Programról*

hatások és a keletkező környezeti károk gátolják az NKP-ban meghatározott környezeti célállapot elérését, ezért a kérelem elutasításának van helye.

Kérjük a Tisztelt Kormányhivatalt, hogy az NKP-ban meghatározott környezeti célállapotnak való megfelelés vizsgálatát végezze el szakterületek bevonásával. Amennyiben a beruházás nem felel meg a KHVr. 10. § (7) bekezdés a) pont előírásának, a környezetvédelmi engedély iránti kérelmet utasítsa el."

A KHT részét képezi a 7. Nemzeti Környezetvédelmi Program célkitűzéseivel való összhang vizsgálata c. fejezet.

A határozat indoklásának 18./ pontja részletezi az NKP-ban meghatározott környezeti célállapotok elérésének vizsgálatát.

2. A hatásvizsgálati eljáráshoz kapcsolódó további észrevételek

Kérjük, hogy a hatásvizsgálati eljárás terjedjen ki a következőkre is:

- a) „A nyomvonalas létesítményekre vonatkozó szabályokon túlmenően, a beruházás összes elemének a vizsgálata (így a Déli összekötő vasúti Duna-hídon kívül a BudaPart lakópark zajvédelmi kérdései, továbbá a külön „Környezetrendezési tervre" utalt kérdések)“

A KHT bővítésére, átdolgozására vonatkozó észrevételek kapcsán, a korábbi törvényszéki ítéleteknek (110.K.703.194/2020/79., 109.K.704.523/2022/41.) megfelelően a környezeti hatástanulmány átdolgozásra került. A KHT további kiegészítése, átdolgozása nem szükséges.

A tárgyi projektben tervezett új zajárnyékoló falak és a Nádorkert megállóhely befedése miatt, továbbá a kiegészítő passzív zajvédelemmel a terület lakóépületeinek a zajvédelme biztosított lesz.

- b) „A létesítmény teljes hatásterületének meghatározása és következetes alkalmazása a hatásterülethez kapcsolódó jogkövetkezmények tekintetében is“

A Fővárosi Törvényszék 109.K.704.523/2022/41. számú döntésének [16] pontja értelmében a létesítmény pontosított teljes hatásterületének meghatározása megtörtént.

- c) „Az ottlakók egészségére, társadalmi, gazdasági helyzetére, életminőségére és területhasználatára gyakorolt hatás, kiemelten az állandóan az egészségügyi határérték feletti zajterhelés hatása az ott lakók egészségére, valamint a mintegy 2000 ingatlan értékének csökkentése a környezeti zajra tekintettel“

A törvényszéki 109.K.704.523/2022/41. sz. ítélete, valamint a korábbi 110.K.703.194/2020/79. számú ítélete alapján átdolgozott környezeti hatástanulmányban bemutatásra került.

- d) „A zajterhelési alapállapot és a beruházás által mintegy kétszeresére növekvő forgalom által keltett többlet zajhatás pontos felmérése, kimutatása“

A bíróság 109.K.704.523/2022/41. sz. ítélete, valamint a korábbi 110.K.703.194/2020/79. számú ítélete alapján átdolgozott környezeti hatástanulmányban bemutatásra került.

- e) „A zajhatárértékeknek a ZHR. 2. melléklete szerinti megállapítása”

Az építési zajhatárértéket a KHT megadta.

- f) „Az üzemelési sebességgel kapcsolatban ellentmondó adatok”

A környezeti hatástanulmány bővítésére, átdolgozására vonatkozó észrevételek kapcsán, a korábbi bírósági ítéleteknek (110.K.703.194/2020/79., 109.K.704.523/2022/41.) megfelelően a környezeti hatástanulmány átdolgozásra került. A KHT további kiegészítése, átdolgozása nem szükséges.

- g) „Az akusztikai zajvédelem jogi feltételeinek tisztázása a Zr. 21. §-a alapján, és amennyiben a feltételek nem állnak fenn, a Kormányhivatal hívja fel a kérelmezőt a jogellenes szintű zajterhelés más módon való csökkentésére”

A fokozottan zajos terület fogalma itt nem értelmezhető: *„Olyan közüzemi létesítményeknél, ahol a zajszint nem csökkenthető határértékre, a környezetvédelmi hatóság fokozottan zajos területet jelöl ki.”* - értelemszerűen ez a fejlesztés nem közüzemi létesítmény.

- h) „A meglévő zajvédő falak hatása”

A bíróság 109.K.704.523/2022/41. sz. ítélete, valamint a korábbi 110.K.703.194/2020/79. számú ítélete alapján átdolgozott KHT-ban bemutatásra került a zajmérési eredmények táblázatban.

- i) „Az ívelt zajvédő fal - a zajszigetelés hatékonyságának meghatározatlansága”

A tervezett zajárnyékoló falakkal szemben támasztott akusztikai követelményeket és vizsgálati módszereket a bíróság 109.K.704.523/2022/41. sz. ítélete, valamint a korábbi 110.K.703.194/2020/79. számú ítélete alapján átdolgozott KHT-ban található. „A zajárnyékoló fallal szemben támasztott akusztikai követelmény” című bekezdés írja le.

- j) „Az építési munkák ütemezésével kapcsolatos irreális feltételezések, ellentmondások”

A passzív védelem feladata a távlati üzemeléstől származó zajterhelés csökkentése, azon ingatlanok tekintetében, ahol a zajárnyékoló fallal történő védelem nem elegendő vagy nem kivitelezhető, ill. a magas épületek felsőbb szintjein, ahol a zajárnyékoló fal hatása kevésbé érvényesül. A passzív zajvédelem a végleges állapotból adódó zajterhelés csökkentésére szolgál, azaz a zajvédőfal által biztosított védelem magasságáig passzív zajvédelem nem indokolt, a nyílászáró cserék csak a zajvédőfal által biztosított védelem magasságát meghaladó nyílászárók esetében szükséges.

Vállalkozónak a Tenderdokumentáció III. kötete alapján, „a kivitelezés megkezdéséig (pályaépítési/cölöpözési/támfalépítési munkákat megelőzően) szükséges a beruházás

területét körülvevő ingatlanok állapotfelmérése, valamint a szükséges ablakcserék végrehajtása. A szükséges ablakcserék 2024. évben megtörténtek.

- k) „Az Európai Bizottság 2019/774 sz. végrehajtási rendelete és a vonatkozó európai vasúti műszaki rendelkezések alapján a 'csendesebb útvonalakra' irányadó szabályok teljes körű alkalmazása”

Az Európai Bizottság 2019/774 végrehajtási rendelete előírja, hogy csendesebb útvonalakat (ún. csendes folyosókat) kell létrehozni „a vasúti infrastruktúra olyan, legalább 20 km hosszú szakaszán, amelyen a 2002/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet átültető nemzeti jogszabályokban meghatározott éjszakai időszakban üzemeltetett tehervonatok számának napi átlaga több volt 12-nél”. A csendes folyosókon legkésőbb 2024. december 8-tól csak olyan teherszállító vasúti járművek közlekedhetnek, amelyek fékrendszerét korszerűsítették, azok a 2019/774 bizottsági végrehajtási rendelet által előírt kompozit féktuskókkal vannak felszerelve. A Kelenföld – Ferencváros vasútvonal csendes folyosóként történő kijelölése megtörtént.

Tehát, a vasúti „csendes folyosó” kialakításának eredményeképpen a beruházással érintett vasútvonal szakaszon a személyszállítási feladatot ellátó vasúti szerelvények mellett, csak csendesebb futást biztosító korszerű féktechnikával rendelkező teherszállító vasúti szerelvények közlekedhetnek.

- l) „A Kvtv. 31. §, valamint a Zhr. 3. § (1) bekezdésében írt a zajszennyezés határértékének abszolút érvényű betartási kötelezettségének megfelelően értelmezzék Zhr. 4. § (5) bekezdés b) pontjában írt rendelkezést, és ennek megfelelően a vasútvonal felújításával a határértéknek megfelelő környezeti zajterhelés álljon elő; érvényesítse ennek alapján a Zr. 14. § (1) bekezdés rendelkezését a közlekedési létesítmények tervezésével, illetőleg azzal kapcsolatban, hogy az általuk okozott zajterhelés ne haladhassa meg a rendelet 3. melléklet szerinti határértékeket”

A hivatkozott jogszabályi hely létesítésre vonatkozik. Jelen esetben pedig nem létesítésről, hanem felújításról beszélünk. Felújításra a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 4. § (5) bekezdése vonatkozik.

A közlekedési zajforrások létesítésére vonatkozóan a zajterhelési határértékeket, illetve a zajvédelmi követelményeket a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet tartalmazza. A rendelet külön taglalja a teljesen új közlekedési zajforrás létesítésének, illetve a már meglévő korszerűsítésének, útkapacitás bővítésének zajvédelmi követelményeit.

A rendelet 4. §-a szerint:

(1) A közlekedési létesítményeket úgy kell megtervezni, hogy az általuk okozott zajterhelés nem haladhatja meg a 3. melléklet szerinti határértékeket.

(5) Meglévő közlekedési útvonal vagy létesítmény (zajforrás) korszerűsítése, útkapacitás bővítése utáni állapotra

a) a 3. melléklet határértékei érvényesek, ha a változást közvetlenül megelőző állapotra vonatkozó számítások és mérések a határérték teljesülését igazolják;

b) legalább a változást megelőző zajterhelést kell követelménynek tekinteni, ha a változást megelőző állapotra vonatkozó számítások vagy mérések a határérték túllépését

igazolják. Fentiek alapján azokon a helyszíneken, ahol a jelenlegi állapotban végzett vizsgálatok zajterhelési határérték túllépést mutattak ki, a vonatkozó jogszabályi előírásoknak megfelelően az engedélyezési eljárás során alkalmazandó zajvédelmi követelmény a változást megelőző állapot zajterhelése, amely követelmény a ZHR. 4. § (5) bekezdés b) pont fogalmi meghatározása alapján zajterhelési határértéket meghaladó érték.

- m) „Tisztázzon egy sor még nyitva maradt, a környezeti zajterhelés szempontjából fontos kérdést: hogy a vasúti töltés mentén mely részeken nem lesz mód zajgátló védőfalak telepítésére, illetőleg milyen magasságban nem lesz hatása a zajvédő falaknak a védendő lakóépületeken; a védendő területen az egyes védendő homlokzatok előtt mekkora jelenleg a zajhatárérték túllépés mértéke, és ez milyen mértékben növekedne a kérelmezett beruházás megvalósulása esetén, illetőleg milyen hatása lehet a különböző zajgátló falak építésének és más zajcsökkentési megoldásoknak”

A KHT zajvédelmi fejezete részletesen bemutatja. A passzív védelem feladata a távlati üzemeléstől származó zajterhelés csökkentése, azon ingatlanok tekintetében, ahol a zajárnyékoló fallal történő védelem nem elegendő vagy nem kivitelezhető, ill. a magas épületek felsőbb szintjein, ahol a zajárnyékoló fal hatása kevésbé érvényesül. A passzív zajvédelem a végleges állapotból adódó zajterhelés csökkentésére szolgál, azaz a zajvédőfal által biztosított védelem magasságáig passzív zajvédelem nem indokolt, a nyílászáró cserék csak a zajvédőfal által biztosított védelem magasságát meghaladó nyílászárók esetében szükséges.

Vállalkozónak a Tenderdokumentáció III. kötete alapján, a kivitelezés megkezdéséig (pályaépítési/cölöpözési/támfalépítési munkákat megelőzően) szükséges a beruházás területét körülvevő ingatlanok állapotfelmérése, valamint a szükséges ablakcserék végrehajtása. A szükséges ablakcserék 2024. évben megtörténtek.

A vasúti töltés mentén megépül a Vállalkozási Szerződés keretében elkészített akusztikai vizsgálat alapján szükséges zajárnyékoló fal az abban előírt paraméterekkel.

A dokumentáció 5.8.4. A jelenlegi helyzet értékelése című fejezetében a zajmérési pontok alfejezetben a zajmérési mérési pontok kiválasztásánál figyelembe vették a vizsgált terület zajterjedést befolyásoló tényezőit (pl. zajvédő fal, töltés, raktár).

A tervezési területre, ill. annak hatásterületébe eső védendő épületek jelenlegi zajimmisszióját egyrészt helyszíni zajvizsgálatok alapján, másrészt számítással állapították meg.

A létesítmény hatásterületén elhelyezkedő vizsgálati pontokban 2018. évben 5 helyen (1. sz. vasútvonaltól származó zajterhelés), 2022. évben 7 új helyen (1 sz., egyéb vasútvonal vasúti forgalma a vasútvonalat keresztező utak közúti és villamos forgalma) végeztek zajterhelés mérést. A számítási modell validálásához a 2018. évi zajvizsgálatok célja az 1. sz. vasútvonaltól származó zajterhelés meghatározása - közúti és egyéb zajforrások kiküszöbölésével-, ennek megfelelően a vizsgált területet a jellemző sebességek és a terepviszonyok figyelembevételével szakaszokra bontották és minden szakaszon 1-1 zajmérést végeztek.

A vizsgálati helyszíneket úgy határozták meg, hogy a vasúti pályaszakasz környezetében elhelyezkedő épületek használati funkciója, a beépítettség jellege, az eltérő

épületmagasságok, valamint az épületek szempontjából lényeges más közlekedési zajforrások működése és forgalmi viszonyai, együttesen a zajkibocsátás jellemzőivel és a zaj terjedését befolyásoló környezeti körülményekkel jellemzőek legyenek a hatásterülettel érintett lakóterületekre (kritikus pontok).

A jelenlegi mértékadó vasúti közlekedésből eredő zaj számítását a mérési adatokból a mértékadó forgalmi adatok, vonat típus, vonathajta, vonathossz, sebesség, helyi adottságok, beépítési jellemzők, mérési eredmények stb. figyelembevételével a 93/2007. (XII.18.) KvVM rendelet 8 sz. melléklete (Vasúti közlekedés zajkibocsátásának számítása) előírásai szerint végezték el a német SoundPlan 7.4 programmal. A program a terjedési viszonyokat az MSZ 15036:2002 „Hangterjedés a szabadban” c. szabvány szerint határozza meg. A program lehetőséget ad egyebek mellett az épületrészek egymásra gyakorolt árnyékoló hatásának, vagy a rézsú hatásának figyelembevételére is. Nemcsak 1-1 metszetet, hanem az egész szakaszt sugárszerű nyalábolással követi végig. A vasúti zajterhelés számításai során figyelembe veszi a megállóhelyek környezetében a fékezés eltérő, egyedi zajhatását. A program a mellékelt forgalmi táblázat adatai alapján kiszámítja a zajemissziót és a környezet, tervezett beruházás 3D helyszínrajza alapján meghatározza a terület kiválasztott érzékelési pontjaira (minden épület, minden emeletére) a zajterhelést.

A hatásvizsgálat készítése során zajmérésekkel jellemzett helyszíneken túlmenően, a teljes érintett terület vasúti zajterhelésnek leginkább kitett, a vasút mentén található zajtól védendő további területeken a vasúttól származó zajterhelést összesen 208 kritikus zajérzékelési pont nappali és éjszakai zajterhelési értékét határozták meg.

A dokumentáció a szoftver által számított értékeket táblázatos formában és zajtérképes formában is minden érintett épület környezetére közli. Az alkalmazott SoundPlan tervezési program a tényleges geometriai adatok, helyszíni viszonyok, geodéziai felmérések alapján készített digitalizált helyszínrajz stb. alapján számítja ki a zajterhelést és a szükséges védelmet biztosító zajárnyékoló fal adatait.

A zajtól védendő területeken a vasúttól, valamint a közúttól és villamostól, valamint vasúttól eredő együttesen származó jelenlegi, illetőleg a távlati (+15 évre előre becsült) zajterhelést az 5.8.11. fejezet (Zajvédelmi számítások eredményei) és a 6. melléklet „A tervezési terület megítélési pontjainak vasúti, valamint vasúti+közúti együttes zajterhelésének bemutatása” c. táblázat megfelelően elnevezett oszlopainak adatsorai mutatják be. (6. melléklet ZJ1-ZJ5 (jelenleg), ZT0-ZT5. ábrák (távlat), ZK. jelű ábrák).

A Mellékletben szereplő ZK. jelű ábrán látható a jelenlegi állapothoz képest, a zajvédelmi intézkedésekkel megvalósult beruházás zajcsökkentésének mértéke. A jelenleg is zajárnyékoló fallal rendelkező Hamzsabégyi út 8-20. számú lakóépületek előtt kisebb mértékűnek prognosztizálják a csökkenést azokhoz a területekhez képest, ahol jelenleg nem védi zajárnyékoló fal a lakóépületeket.

Az elérhető legjobb technológia (BAT) kiválasztása érdekében több alternatívát is megvizsgáltak a vasúti pálya melletti zajárnyékoló falakra: 4 m, 6 m magas egyenes, behajló zajárnyékoló fal (elérhető legjobb technológia BAT).

A tervezett zajárnyékoló falak típusát, pontos elhelyezkedését, követelményeit és az egyes szakaszok kialakítását a rendelkező rész tartalmazza.

A zajárnyékoló falak átadását követően az MSZ EN 16272-6:2015 szabvány szerint meg kell vizsgálni a környezetvédelmi engedélyben előírt követelmények megvalósulását.

A határozatban egyértelműen megjelölésre kerültek azon intézkedések, amelyek a

zajvédelmi követelmények teljesüléséhez szükségesek. A zajárnyékoló falak elhelyezését a Zajvédelmi melléklet ZF1-ZF5. ábrák foglalják össze.

A zajtól védendő területeken a vasúttól származó távlati (+15 évre előrebecsült), továbbá a közúttól és villamostól, valamint vasúttól eredő együttes távlati zajterhelést a KHT. 5.8.11. fejezetében „A tervezési terület megítélési pontjainak vasúti, valamint vasúti+közúti együttes zajterhelésének bemutatása” c. táblázatok megfelelően elnevezett oszlopainak adatai mutatják be.

A számítások eredményei (távlat védelemmel) alapján megállapítható, hogy a megfelelő védelemmel tervezett létesítmény üzemelése mellett a vasúti forgalomtól származó zajterhelés a ZHR 4. § (5) bekezdés szerinti követelményértékeknek a vasútvonal minden pontján megfelel.

A létesítmény forgalomba helyezésének bejelentésével egyidejűleg az engedélyben szereplő zaj- és rezgésvédelmi intézkedések és a rezgéscsökkentő műszaki megoldások, valamint a nyílászárók cseréjének megvalósulási dokumentációját a bejelentéssel egyidejűleg be kell küldeni.

A megfelelő védelemmel ellátott létesítményre a forgalomba helyezést követő 60-120 napon belül a zajvédelmi követelmények teljesülését – a monitoring pontokban üzemszerű működés közben végzett - zajmérések alapján készült szakvéleményben kell bizonyítani. A forgalomba helyezést követő 60-120 nap között elvégzett zajmérések eredményeit felhasználva a vasúti létesítmény teljes hosszára vizsgálatot kell végezni, modellszámításokkal kell igazolni, hogy a legközelebbi védendő létesítményeknél a zajterhelési követelmények teljesülnek. A modellszámítások eredményét vizsgálati jelentésben kell összefoglalni. Amennyiben a modellszámításokkal meghatározott zajterhelési értékek követelményérték felettiek, a jelentésben minden zajtól védendő ingatlan esetében ismertetni kell a követelményérték alatti zajterhelési érték eléréséhez szükséges zajcsökkentő intézkedéseket és/vagy passzív zajcsökkentésre vonatkozó javaslatokat megvalósítási tervszinten (a forgalomba helyezést követő 180 napon belül).

A forgalomba helyezést követő 180. naptól évente, zajméréseket kell végezni annak igazolására, hogy a monitoring pontokon a zajterhelési követelmények teljesülnek (Kíméletes környezethasználat érdekében a későbbi környezethasználatra vonatkozó kötelező monitoring (Kvtv. 6.§, 31.§ (1)b,)).

A környezeti hatástanulmányban több szempont alapján is kedvezőbbnek ítélték a behajló, átlátszó zajárnyékoló fal alkalmazását. Többek között városképi szempontból (5.8.10. fejezet), valamint az elérhető legnagyobb zajcsökkentés okán (14,6 dB).

A feltett kérdésre a részletes választ a határozat indokolásának a Zaj elleni védelem fejezete tartalmazza.

- n) „Alkalmazza a Zr. 3. § (1) bekezdését a védendő környezetben veszélyes mértékű környezeti rezgés vonatkozásában is, illetőleg legyen figyelemmel a Zhr. 5. mellékletében szereplő rezgés határértékekre, tárja fel az ehhez szükséges történeti tényállást és a megfelelő szakértői háttérinformációt; vegye figyelembe, hogy a hatásvizsgálati eljárásban a társadalmi-gazdasági hatásokat is vizsgálni kell, emiatt az épületekben keletkező rezgéshatásokra is ki kell terjednie az eljárásának”

A környezeti hatástanulmány bővítésére, átdolgozására vonatkozó észrevételek kapcsán, a korábbi bírósági ítéleteknek (110.K.703.194/2020/79., 109.K.704.523/2022/41.)

megfelelően a környezeti hatástanulmány átdolgozásra került. A KHT további kiegészítése, átdolgozása nem szükséges.

Álláspontunk szerint a kérelem alaptalan: a rezgés által az épületekben okozott kár nem környezetvédelmi, hanem építésügyi hatósági ügy. A rezgés miatt az épületekben okozott esetleges károk felmérésére vonatkozó rezgésmérést elvégezni, az erre vonatkozó vizsgálatot lefolytatni az illetékes építésügyi hatóságnak van hatásköre. Jelen eljárásban az építésügyi hatóság bevonásának feltételei nem álltak fenn.

- o) „Alkalmazza a Zr. 3. § (1) bekezdését a védendő környezetben veszélyes mértékű környezeti rezgés vonatkozásában is, illetőleg legyen figyelemmel a Zhr. 5. mellékletében szereplő rezgés határértékekre, tárja fel az ehhez szükséges történeti tényállást és a megfelelő szakértői háttérinformációt; vegye figyelembe, hogy a hatásvizsgálati eljárásban a társadalmi-gazdasági hatásokat is vizsgálni kell, emiatt az épületekben keletkező rezgéshatásokra is ki kell terjednie az eljárásának"

A környezeti hatástanulmány bővítésére, átdolgozására vonatkozó észrevételek kapcsán, a korábbi bírósági ítéleteknek (110.K.703.194/2020/79., 109.K.704.523/2022/41.) megfelelően a környezeti hatástanulmány átdolgozásra került. A KHT további kiegészítése, átdolgozása nem szükséges.

Álláspontunk szerint a kérelem alaptalan: a rezgés által az épületekben okozott kár nem környezetvédelmi, hanem építésügyi hatósági ügy. A rezgés miatt az épületekben okozott esetleges károk felmérésére vonatkozó rezgésmérést elvégezni, az erre vonatkozó vizsgálatot lefolytatni az illetékes építésügyi hatóságnak van hatásköre. Jelen eljárásban az építésügyi hatóság bevonásának feltételei nem álltak fenn.

- p) „A tervezett hajlított zajvédő fal természetvédelmi (madárvédelmi) hatásainak bizonytalanságát a Kvtv. 6. § (2) bekezdésében foglalt elővigyázatosság elvével összhangban értékelje, illetőleg az anyagnyerő helyekkel kapcsolatban teljesítse az Ákr. 62. §-ában írt tényállás tisztázási kötelezettségét; a töltések melletti zöldfelület jelentős mértékű kiirtására nézve MÁV belső utasítása *csak a felsővezetésekre veszélyes növényzet eltávolítását engedi meg,*⁷ így annak kötelező jogi normaként kezelésével kapcsolatosan pedig vegye figyelembe az Ákr. 2. § (1) bekezdésében meghatározott jogszerűség elvét, továbbá a Fővárosi Közgyűlés módosított rendezési és szabályozási tervét, valamint szerkezeti tervét is.”

A behajló zajárnyékoló fal napjainkban is létező műszaki megoldás, az átlátszó felületek esetében fellépő potenciális madárütközések elkerülésére szakirodalmi példákkal megalapozott védelmi intézkedéseket kerültek megfogalmazásra, melyben hatékonyság növelése érdekében felületi érdesítés is előírányzásra került. Az üzemelés alatti

⁷ A hatályos MÁV Zrt. E.IOI.sz. „Általános utasítás” a normál nyomtávú villamosított vasútvonalak üzemére c. előírásának (amit a Nemzeti Közlekedési Hatóság UVH/VF/NS/A/125/0/2017 sz. hagyott jóvá és 86/2017. ÉVIG utasítás léptetett hatályba) a 4.1.10. Gallyazás, fakivágás című fejezete a következőket rögzíti: a vasúti felsővezeteki berendezés közelében lévő minden olyat fát, bokrot, amelyek a pálya irányába történő dőlés esetén az úrszelvényt, a felsővezeteki berendezést (vezeték, oszlop, világítótest stb.) veszélyeztetik, ki kell vágni.

A nyiladék szélességének a vezetékek nyomvonalától mindkét irányban felsővezeték esetén legalább 7,5-7,5 méternek kell lennie

monitoring pedig adatot szolgáltat majd az intézkedés gyakorlati hatékonyságáról, szükség esetén további védelmi intézkedések megvalósítására is lehetőség nyílhat.

- q) „A földtani közeg védelme körében kötelezze a beruházót: tisztázza, hogy a földbe süllyesztett támfalak mennyiben befolyásolják a felszín alatti vizek áramlási viszonyait a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdés b) pontjában meghatározott tilalomra tekintettel.”

A korábbi, geotechnikai vizsgálatok során készített fúrások egyikében sem jelentkezett talajvíz sem a pesti, sem a budai oldalon. Mivel a talajvíz mélyen helyezkedik el, a tervezett beruházás megvalósítása, üzemelése során nincs olyan tevékenység, vagy létesítmény, amely a talajvíz szintjét megközelítené, vagy elérné, esetlegesen a talajvíz szintjét, vagy áramlását befolyásolná.

- r) „A levegőtisztaság védelem körében tárja fel a diesel üzemű mozdonyok által okozott légszennyezés hatását a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet 29. § (1)-(2) bekezdései szerinti vizsgálattal, adatközléssel és megállapítással, valamint az építkezés által okozott (elsősorban szálló por) légszennyezőanyag-kibocsátások együttes hatásait a KHVr. 6. melléklet 4. bekezdés aa)-ab) pontok és az ak) pontra is figyelemmel.”

A KHT-ban bemutatásra került a vasútforgalmi adatok alapján releváns információ. A villamosított vasútvonalon (esetlegesen) közlekedő dízelvontatók kibocsátásai nem kimutatható mértékű terhelést okoznak.

A dízel mozdonyok tekintetében a KHT 5.3. Levegőtisztaság-védelem fejezet 5.3.1 Hatásterület pontjában az üzemelés közvetlen hatásterülete kapcsán az szerepel, hogy üzemelés alatt hatásterület telekhatáron kívül nem határolható le, mivel a pálya teljes vizsgált szakasza villamosított, dízelmozdonyok eseti jelleggel közlekednek rajta, azok mennyisége nem számszerűsíthető, így elhanyagolható mértékű szálló por csak a vonatok elhaladása során az ágyazatról felvert por miatt keletkezhet. Ennek mennyisége elhanyagolható, a közvetlen hatásterület a vasút telekhatárán belül határolható le.

III. „Kármegelőzés érdekében eljárás kezdeményezése a hatályos környezetvédelmi engedély nélkül 2024 januárjában megkezdett és azóta is folyamatosan végzett építkezés jogszerűségének megállapítása érdekében, jogellenesség esetén azonnali leállítás elrendelésére.”

Az építkezés az alábbiak alapján jogszerűen folyik:

Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 115. § (6) bekezdése alapján a védirat előterjesztésétől a közigazgatási pert befejező határozat jogerőssé válásáig a támadott hatósági döntés csak a keresetlevélben foglaltaknak megfelelően módosítható vagy vonható vissza, más okból jogorvoslati eljárásnak nincs helye.

A jogalkotó indoklása szerint: Az „Ákr. 115. § új (5)-(6) bekezdése - valamint a közigazgatási

perrendtartásról szóló törvény új rendelkezései - együttesen lehetőséget adnak arra, hogy a közigazgatási szerv a keresetlevél alapján a jogsérelem orvoslása érdekében módosítsa vagy visszavonja döntését és amennyiben a jogsérelem hatóság általi orvoslását a felperes elfogadja - vagy azzal kapcsolatban határidőben nem nyilatkozik - a keresetlevelet nem kell továbbítani a bírósághoz, azt hatálytalannak kell tekinteni. Fontos eleme a szabályozásnak, hogy a keresetlevél továbbítására nyitva álló határidő a jogsérelem orvoslása esetén sem haladhatja meg a közigazgatási perrendtartásról szóló törvény 40. § (1) vagy (2) bekezdésében meghatározott határidőt, akkor sem, ha a nyilatkozatra nyitva álló határidő még nem telt el.

*Garanciális szabályként rögzíti a törvény, hogy a keresetlevéllel nem érintett jogszabálysértés esetén, hivatalbóli jogorvoslati eljárásnak kizárólag a védírat felterjesztésére nyitva álló határidőn belül van helye a per befejezéséig. **A védírat felterjesztését követően a közigazgatási pert befejező határozat jogerőssé válásáig a támadott hatósági döntés csak a keresetlevélben foglaltaknak megfelelően módosítható vagy vonható vissza.** Ez azt jelenti, hogy az Ákr. 115. § (6) bekezdése a keresetlevéllel egyező, kizárólag a kereseti kérelemben foglaltaknak - teljes egészében - megfelelő jogorvoslatra lesz ezt követően módja a közigazgatási szervnek a közigazgatási per során."*

A JN/59/08615-48/2023. számú döntés végleges, ugyanis az Ákr. 82. § (1) bekezdése szerint a hatóság döntése végleges, ha azt a hatóság már – az e törvényben meghatározott kivételekkel – nem változtathatja meg. A véglegesség a döntés közlésével áll be. (2023. november 27-én)

Az Ákr. 114. § (1) bekezdése értelmében az ügyfél – az önálló jogorvoslattal nem támadható végzések kivételével – kizárólag a véglegessé vált határozat ellen indíthat közigazgatási pert. A szabályozásnak megfelelően a POPÉK (felperes) a keresetindítási jogát a hatóság döntésének véglegessé válását követően gyakorolhatta.

A környezetvédelmi engedély véglegességét és alkalmazhatóságát alátámasztja az is, hogy a Kúria joggyakorlata szerint „*egy még nem végleges határozattal szemben benyújtott azonnali jogvédelem iránti kérelem idő előtti, hiszen ez az azonnali jogvédelem céljával és rendeltetésével ellentétes*” (Kpkf.41.067/2021/2.). Ebből következően azonnali jogvédelem iránti kérelmet kizárólag véglegessé vált döntéssel szemben lehet előterjeszteni.

A keresetlevéllel egyidejűleg előterjesztett azonnali jogvédelem iránti kérelemből az a következtetés vonható le, hogy a felperes a határozatot véglegesnek tekintette, és annak végrehajthatóságát is ennek megfelelően ítélte meg.

Fontos hangsúlyozni, hogy a Törvényszék nem azért utasította el az azonnali jogvédelem iránti kérelmet, mert a közigazgatási határozat nem vált volna véglegessé. Az elutasítás indoka az volt, hogy a Közigazgatási perrendtartásról szóló törvény (Kp.) 50. § (6) bekezdés c) pontja értelmében azonnali jogvédelemnek nincs helye olyan közigazgatási cselekménnyel szemben, amely a honvédelmi és katonai célú építmények, ingatlanok működési vagy védőterületének kijelölésére vonatkozik.

A honvédelmi és katonai célú építményekre vonatkozó előírások veszélyhelyzet ideje alatt történő eltérő alkalmazásáról szóló **381/2023. (VIII. 10.) Korm. rendelet** (a továbbiakban: 381/2023. (VIII. 10.) Korm. rendelet) **4/A. § (3) bekezdése** alapján az (1) bekezdés szerinti **környezetvédelmi hatósági üggyel összefüggő építési tevékenység kapcsán** a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló **314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26. §-át** (Jogkövetkezmények) **nem**

kell alkalmazni, amíg a jogorvoslati jogát – ideértve a jogerős ítélettel szemben benyújtott felülvizsgálati eljárást is, – az arra jogosult nem merítette ki.

A 381/2023. (VIII. 10.) Korm. rendelet 6. §-a alapján e rendelet 4. §-át (azonnali jogvédelem kizártsága) azokban a közigazgatási perekben is alkalmazni kell, amelyek esetében e rendelet a közigazgatási hatóság közigazgatási perben megtámadott döntésének véglegessé válását megelőzően lépett hatályba.

A fentiek alapján megállapítható, hogy a Déli Körvasúttal kapcsolatban kiadott környezetvédelmi engedély és építési engedély jelenleg is hatályos és alkalmazható. **Az engedélyek mindaddig hatályban maradnak, míg a bíróság azt jogerősen meg nem semmisíti.**