



**Tárgy:** Csobánka I.-dolomit bányatelek környezeti hatásvizsgálati eljárás

**dr. Tarnai Richárd úr**

KRID:201436115

Pest Vármegyei Kormányhivatal

főispán

**Tisztelt Főispán Úr!**

Csobánka Község Önkormányzata nevében a SZŰCS-FUVAR Bt. (a továbbiakban: Bányavállalkozó) által üzemeltetett Csobánka I.-dolomit védnevű bányatelekre vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárásban a 01/3457-7/2024 számon megküldött nyilatkozatomat – az abban foglaltak fenntartása, és részben megismétlése, és pontosítása mellett – az alábbi észrevételekkel egészítem ki.

**1. A tevékenység volumene**

A Csobánka I.- dolomit védnevű bányatelek bezárásának Környezetvédelmi Hatásvizsgálata című dokumentum (a továbbiakban: KHV) szerint a még meglévő ásványi nyersanyag kitermelésének tervezett mennyisége 2025-2027 években 30.000 m<sup>3</sup>, 2028-évben 26.000 m<sup>3</sup>. A bánya rekultivációja során 360.000 m<sup>3</sup> inert anyag beszállítását tervezi a Bányavállalkozó. A feltöltés várható időtartama 10 év, így évente 36.000 m<sup>3</sup> inert anyag beszállítására kerülne sor. (KHV 3.1., 5.9., 7.3.2.1. alpontok)

*A tervezett, a KHV-ban rögzített kitermelés és rekultiváció közel 14 évre tervezett intenzív bányászati és szállítási tevékenység, ami – a már csak a hosszú időszakra tekintettel is – várhatóan, és óhatatlanul negatív hatással lesz Csobánka közigazgatási (kül-, és bel-,) terület természeti és épített környezetére, és különösen az önkormányzati és állami tulajdonú újtáira, valamint a közlekedés biztonságára.*

**2. A haszon-anyag kitermelés**

A dolomit nyersanyagot külfejtéses módszerrel termelik ki, szintes szeletosztással, egy szeletben, nagytérű fúrólyukas robbantásos technológiával. (KHV 4. pont)

*Aggályosnak tartom, hogy a KHV a nagytérű fúrólyukas robbantások várható mennyiségét, gyakoriságát nem prognosztizálta, nem határozta meg, így a KHV 7. „A beruházás környezeti elemekre gyakorolt hatása” alcíme alatt a robbantásos technológia levegőtisztaságra, zajra, az élővilágra, stb., gyakorolt hatásait nem is vizsgálhatta.*

*Itt jegyzem meg, hogy a KHV rezgéssel kapcsolatos vizsgálatokat általában nem tartalmaz, pedig – álláspontom szerint – az mind robbantásos technológia, mind a nagytömegű anyag-szállítás miatt indokolt lett volna.*

A haszonanyag bányából történő elszállítása nyerges szállítójárművekkel történik. A bányatelekről a haszonanyag közvetlenül a bányatelekkel határos Csobánka külterület 098/2 hrsz.-ú kivett út művelési ágú, Csobánkát Pilisvörösvárral összekötő közúton keresztül történik. (KHV 4.4. pont)

A kitermelés alatt ... max. 30.000 m<sup>3</sup> (48.000 tonna) haszonanyag kiszállítására kerül sor, évente, ami 0,8 fordulót jelentene óránként. (KHV 5.2. alpont)

*A haszonanyag kiszállítás tekintetében a KHV rögzíti a szállítási útvonalat, és számvetést ad a várható szállítási forgalomról, ami – 10 órás műszak esetén – napi 16 db, 24 tonna kapacitású, 40 tonna össztömegű jármű (a továbbiakban: Jármű) áthaladását jeleni a 1109 számú útnak a Csobánka Pilisvörösvár felőli vége és Pilisvörösvár közötti szakaszán, az év mintegy 250 napján. Ez a kitermelés tervezett éveiben évente 4000 járművet, a kitermelés során – négy év alatt – összességében közel 15500 járművet jelent.*

*Álláspontom szerint ez jelentős többletforgalmat jelent a 1109-es főút fent jelzett szakaszán, és a káros környezeti hatásokon túl bizonyosan a főút e szakaszának állapotromlásával, és a forgalombiztonság csökkenésével jár.*

### 3. Rekultiváció

Az építési és bontási megbízásoknak megfelelően vagy már darált, tehát hasznosításon átesett, osztályozott frakció érkezik a bánya területére, vagy a mobiltörős hulladékhasznosítási engedély birtokában a helyszínen, időszakosan végzik el a szelektíven szállított téglá, beton frakciók darálását, majd osztályozását. Csak az adott megrendelés által megkívánt legkisebb szemcseátmérő alatti frakció kerülne a bányagödör feltöltésére, az ennél nagyobb frakciók elszállításra kerülnek építési területekre újrahasznosításra. (KHV 10. pont)

*A KHV a rekultiváció esetében a szállítási kapacitás megállapítása esetében a beszállított inert anyagok mennyiségével számol, azonban a fenti pontban rögzíti, hogy a bányagödör feltöltése – tehát a rekultiváció – alatt is tervezett kiszállítás. Ennek volumenét a KHV nem adja meg, így a szállítási terhelés számításában, és a KHV 7. „A beruházás környezeti elemekre gyakorolt hatása” alcíme alatt nem is veszi figyelembe!*

A végleges terepszintre a humuszos feltalaj visszaterítése előtt 1,0 m vastagságban töltésanyagot terítenek, ami a bányatelken lévő meddő anyagból és a környéken folyó építési munkák – út, csarnokok, ipari területek létesítése – során kiszoruló bevizsgálással igazolt inert, nem szennyezett kiszoruló anyagból biztosítanak. (KHV 10. pont)

*A KHV a rekultiváció alatti, inert és kiszoruló, vagy töltésanyagok beszállítása tekintetében nem rögzít szállítási útvonalat, a töltésanyagok esetében is csak annyit ír, hogy a környéken folyó építési munkák során kiszoruló anyagot szállít be. Ennek a fordulatnak az értelmezése során felmerül az a kérdés, hogy beszállítást tervez-e a Bányavállalkozó Csobánka belterülete irányából? Ezt a KHV nem pontosítja, és nem zárja ki!*

*A jelenlegi közúti jelzések és korlátozások sem jelenetek védelmet Csobánka belterületének igénybevételeitől. Az 1109-es út csobánkai – belterületi – átkelési szakaszán (Fő út – Béke út – Vörösvári út) 10 méteres hosszúság-korlátozás, és 12 tonnás súlykorlátozás van érvényben, kivéve áruszállítás jelzéssel. A KRESZ 14. § (4) bekezdés szerint, ha a kiegészítő táblán „Kivéve áruszállítás” felirat van, áruszállítást végző járművel a tilalom ellenére be szabad hajtani, ha úti célja a jelzőtáblával megjelölt úton vagy övezetben van.*

*Az I. dolomit védnevű bányát megközelítő járművek áruszállító járműnek minősülnek, és az úti cél a táblával megjelölt úton van!*

*A KHV tartalma, és a KRESZ szabályai miatt sem kizárt Csobánka belterületi átkelési szakaszán (Fő út – Béke út – Vörösvári út) a 40 tonnás szállítójárművek megjelenése 2029-től a rekultiváció időszakában, ami közvetlenül veszélyezteti az út menti épületeket, és a biztonságos közlekedést.*

A nagyobb mértékű terhelést az évi 36.000 m<sup>3</sup> ~ 72.000 tonna/év) hulladéknak nem minősülő inert anyagbeszállítása jelenti. 72.000 t/év maximális kapacitás esetén max. 2 gépkocsi fordulóval számolhatunk óránként: 72.000 tonna / 24 t/kapacitás / 250 nap / 10 óra = 1,2 forduló/óra. (KHV 5.2. alpont)

*A KHV adatokat közöl várható kiszállítási forgalomról, ami – 10 órás műszak esetén – napi 24 db, 24 tonna kapacitású, 40 tonna össztömegű jármű áthaladását jeleni a 1109 számú úton, az év mintegy 250 napján. Ez évente 6000 járművet, és a rekultivációra tervezett 10 év során összességében 60000 járművet jelent.*

*Az előző bekezdésben írtak szerint – a KHV-ben foglaltak és a közúti jelzések miatt – fennáll a veszélye annak, hogy a rekultiváció időszakában a forgalom egy, és valószínűsíthetően jelentős része, Csobánka belterületét is fogja érinteni. A Bányavállalkozónak nem lesz érdeke a bányától*

*északi irányban lévő építési helyszínekről az építési törmeléket Pilisvörösvár irányából beszállítani.*

A tájrendezés célja a terület mezőgazdasági művelési ágba történő visszaállítása vagy szántó, vagy gyeplélegelő művelési ágba történő visszahelyezéssel. Ez a visszaterített humuszos talaj minőségének függvénye.

Amennyiben magas humusztartalmú talajt sikerül szerezni, akkor a szántó művelési ág kerül előtérbe. Ebben az esetben növényesítést nem szükséges végezni. A mezőgazdasági hasznosítás megkezdéséig a területet gyommentesen kell tartani és gondoskodni kell az esetlegesen megjelenő invazív fajok eltávolításáról. (KHV 4.6.2.)

*Aggályosnak tartom, hogy a tájrendezés, a terület mezőgazdasági művelési ágba történő visszaállítása tekintetében a kívánt művelési ágot a KHV nem határozza meg. Előzetesen vizsgálni kellett volna a terület bányaművelés előtti művelési ágát, és az illetékes hatósággal azt egyeztetni. A KHV idézett pontja szerint a Bányavállalkozón múlik, milyen humusztartalmú talajt „tud szerezni”, azaz ez dönti el, hogy a terület szántó, gyeplélegelő művelési ágba kerül besorolásra.*

#### 4. Egyéb észrevételek

- A KHV a bányabezárással kapcsolatos járműforgalom meghatározásánál nem vette figyelembe a rekultiváció alatti újrahasznosításra kiszállított anyag, és a terítésre tervezett töltésanyag, illetve az építési munkák során kitermelt humusz mennyiségét, így az ebből származó hatásokat a KHV 7. „A beruházás környezeti elemekre gyakorolt hatása” alcíme alatt nem is veszi figyelembe!
- A KHV 7.2.4. „Közüti szállítás okozta légszennyezés” alcím 26. táblázat alatt azt írja: „naponta 166 fordulóval számolhatunk naponta”, ezzel szemben a 26. táblázat a III. járműkategóriában 24 db jármű-többséget mutat ki.
- A KHV a 7.1.4. A vizsgált tevékenység ipari és természeti katasztrófáknak való kitettsége alcím alatt a 44/2021 (XII. 16.) BM rendelet a települések katasztrófavédelmi besorolásáról alapján Hejőszalontát III. kategóriába sorolja, illetve a 7.3.2. A bányászati tevékenység okozta zajterhelés alcím alatt rögzíti, hogy: „A bánya területe Hejőszalonta község településrendezési terve szerint a következő besorolású területeket érinti...”
- A KHV 5.10. Költség-haszon elemzéssel alátámasztott, kiválasztott legjobb környezeti megoldás bemutatása alcím Kiadások bekezdés alatt a nem számol társadalmi károkkal, környezeti szennyezéssel, annak helyreállításának költségeivel. Álláspontom szerint a környezeti károk helyreállításának költségeivel nem számolni egy 14 évre tervezett tevékenység során, de a tevékenység jellege szerint is bátor vállalkozás, a költség-haszon elemzés szakmailag nem megalapozott.

#### Tisztelt Főispán Úr!

Álláspontom szerint a KHV – a fentiekben részletezett, de nem teljes felsorolású – aggályok, észrevételek, hibák, hiányosságok és pontatlanságok miatt – nem alkalmas a Csobánka I.- dolomit védnevű bányatelek bezárásának korrekt vizsgálatára, és hatósági engedélyezésére.

A bányatelek – Bányavállalkozó terve és a KHV szerinti – bezárása Csobánka településen és környezetében az elkövetkező másfél évtizedben óhatatlanul napi szinten káros környezeti hatásokkal fog járni. Bár a KHV-ben foglaltak szerint „nem következnek be gazdasági és társadalmi károk” és „nem következik be életminőség és életmódbeli változás”, mégis számolni kell a közlekedési infrastruktúra állagromlására, a természeti és épített környezet károsodására, és a közlekedés biztonságának romlására. Összességében a bánya bezárása előre nem látható, és nem számítható változásokat hoz a település mindennapi életében.

A tervezett – és a tájrendezés céljával címkézett – bányabezárási tevékenység a gyakorlatban az újraindított kitermelést, és a Bányavállalkozó egyéb vállalkozási tevékenységéből származó hulladék elhelyezését szolgálja, míg annak kedvezőtlen hatásait Csobánka település és lakói szenvedik el.

Nem látom a garanciáit a tevékenység szabályok szerinti végzésének, különösen a szállítási útvonalak betartása, és a beszállított inert anyagok szennyeződésmentes minősége tekintetében. Nincsenek garanciák a tevékenység folyamatos ellenőrzésére, különösen a tevékenység teljes időszakában.

Fentiekre tekintettel a Bányavállalkozó által üzemeltetett a Csobánka I.-dolomit védnevű bánya bezárását: sem a kitermelés újraindítását, sem pedig a rekultivációs tevékenységet Csobánka Község polgármestereként felelősen támogatni nem tudom.

Csobánka, 2024. szeptember 11.



tisztelettel:

  
Völgyes József  
polgármester

Kapják:

1. pld: Pest Megyei Kormányhivatal
2. pld: Ügyirat