

Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség
1016 Budapest Mészáros u. 58/A

Tárgy: fellebbezés

Tisztelt Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség!

Alulírott Bálint Sándor, az Almádi Konzervatív Kör (székhelye: 8220 Balatonalmádi Dugonics u. 3.) a Közép-dunántúli Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség (a továbbiakban: Felügyelőség) 2010. szeptember 3. napján kelt, 16058/2008. ügyszámú, 76747/10 iktatószámú határozata ellen, törvényes határidőn belül

fellebbezést

terjesztek elő és kérem a T. Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőséget, hogy az elsőfokú környezetvédelmi hatóság 16058/2008. ügyszámú, 76747/10 iktatószámú határozatának (a továbbiakban: Határozat) indokolását – a nevezett Határozat 1.00 pontjának változatlanul hagyása mellett - a Ket. 105.§ (1) bekezdése, valamint a lentebb bemutatott Indokolás alapján változtassa meg.

Indokolás

Az irányadó tényállás szerint a Felügyelőség a Határozat indokolásában nem vette figyelembe az alábbiakat:

1.

Az Európa Tanács 92/43 EGK számú, a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről szóló irányelve, valamint az ennek alapján született 275/2004. (X.8.) számú, az európai jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről (Natura 2000-es területek) szóló Kormányrendelet (Kr), valamint az Európai Bíróság az Európai Bíróság C-226/08. számú, hasonló közösségi védelem alatt álló terület ügyében hozott ítéletének alapján a kérelmező által tervezett tevékenység engedélyezésének jogszabályi akadályja van.

Az Európa Tanács 92/43 EGK irányelve rendelkezik a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről. Az irányelv alapján született a 275/2004. (X.8.) számú Kormányrendelet (Kr) az európai jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről (Natura 2000-es területek).

A Kr 11. számú melléklete felsorolja az Európai Unió által „Jóváhagyott különleges természetmegőrzési területeket”. A 11.sz. melléklet 1.-es sorszáma alatt HUBF20031 jelöléssel szerepel Szentkirályszabadja (023/5 helyrajzi számú) területe, amely a tervezett Veszprém-Szentkirályszabadja repülőtérre esik. A védelem alá helyezés oka: a területen él a - Magyarország egyik legnagyobb populációjában - a rendelet 2/A mellékletében („Közösségi jelentőségű állatfajok”) szereplő Spermophilus citellus, közönséges ürge).

A Kr 12. számú melléklete felsorolja az Európai Unió által „Jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területeket”. A 12.sz. melléklet 83-as sorszáma alatt HUBF30018-as jelöléssel szerepel a Szentkirályszabadja és Balatonalmádi között fekvő Megyehegy, amely felett húzódna igen kis magasságban a tervezett repülőtér le- és felszálló pályája.

A 12.sz. melléklet 110-es sorszáma alatt HUBF30002-es jelöléssel szerepel a Balaton, amely felett húzódna kis magasságban a tervezett repülőtér le- és felszálló pályája.

Megállapítható tehát, hogy a tervezett repülőtér létesítése, illetve működése kétség kívül hatást gyakorolna az Európai Unió által megítélt „Jóváhagyott különleges természetmegőrzési területre, illetve „Jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területekre”.

A Kr előírásokat tartalmaz az ilyen területeken megvalósítandó tervekre, beruházásokra:

10. § (1) Olyan terv vagy beruházás elfogadása, illetőleg engedélyezése előtt, amely nem szolgálja közvetlenül valamely Natura 2000 terület természetvédelmi kezelését vagy ahhoz nem feltétlenül szükséges, azonban valamely Natura 2000 területre akár önmagában, akár más tervvel vagy beruházással együtt hatással lehet, a terv kidolgozójának, illetőleg a beruházást engedélyező hatóságnak – a tervvel, illetve beruházással érintett terület kiterjedésére, az érintett területnek a Natura 2000 területhez viszonyított elhelyezkedésére, valamint a Natura 2000 területen előforduló élővilágra vonatkozó adatokra figyelemmel – vizsgálnia kell a terv, illetve beruházás által várhatóan a Natura 2000 terület jelölésének alapjául szolgáló, az 1-4. számú mellékletben meghatározott fajok és élőhelytípusok környezetvédelmi helyzetére gyakorolt hatásokat.

(7) A terv akkor fogadható el, illetve a beruházás **akkor engedélyezhető**, ha a hatásbecslés alapján megállapítható, hogy az a Natura 2000 terület kijelölésének alapjául szolgáló, az 1-4. számú mellékletben meghatározott fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére, illetve a Natura 2000 területre **kedvezőtlen hatással nem jár**, továbbá - a 4. § (1) bekezdésre figyelemmel - nem ellentétes a jelölés céljaival.

(4. § (1) A Natura 2000 területek lehatárolásának és fenntartásának célja az azokon található, az 1-3. számú mellékletben meghatározott fajok és a 4. számú mellékletben meghatározott élőhelytípusok kedvező természetvédelmi helyzetének megőrzése, fenntartása, helyreállítása, valamint a Natura 2000 területek lehatárolásának alapjául szolgáló természeti állapot, illetve a fenntartó gazdálkodás feltételeinek biztosítása.)

A beruházó által a Felügyelőséghez benyújtott hatásbecslés szerint a tervezett tevékenység **kedvezőtlen hatást gyakorol a HUBF20031 sorszámú, az Európai Unió által „Jóváhagyott különleges természetmegőrzési területre”.**

1. sz. Melléklet: SZAKVÉLEMÉNY Szentkirályszabadjai repülőtér fejlesztésének hatása az ürgeállományra Altbäcker Vilmos és Váczi Olivér fÜrge 2002 Bt. 2007. november 6.,5. oldal:

„A tervezett fejlesztés várhatóan kedvezőtlen hatást fog gyakorolni a védett ürge faj térségben történő fennmaradására.”

A szakvéleménynek ez a megállapítása – tekintettel az Európa Tanács 92/43 EKG számú irányelvére, a 275/2004. (X.8.) számú Kormányrendelet 10. § (7) bekezdésére, valamint az Európai Bíróság C-226/08. számú, hasonló közösségi védelem alatt álló terület ügyében hozott ítéletének indokolására – megalapozza azt az álláspontot, hogy a kérelmező által tervezett tevékenység nem engedélyezhető.

Részlet az Európai Bíróság C-226/08. számú, hasonló közösségi védelem alatt álló terület ügyében hozott ítéletének indokolásából (2. sz. Melléklet):

„Mindazonáltal, amennyiben valamely terület szerepel a Bizottság által jóváhagyott közösségi jelentőségű természeti területek jegyzékében, akkor valamennyi munkálat kivitelezése az irányelvből eredő általános védelmi kötelezettség hatálya alá tartozik, ami abban áll, hogy meg kell akadályozni a természetes élőhelyek és a fajok élőhelyeinek károsítását, valamint az azon fajokat érintő jelentős kihatásokat, amelyekre való tekintettel a védett területet kijelölték. Végül a Bíróság pontosítja, hogy **attól kezdve, hogy valamely terület szerepel annak a közösségi jelentőségű természeti területek jegyzékébe való bejegyzése céljából a**

Bizottságnak átadott nemzeti jegyzékben, nem vethető alá olyan beavatkozásnak, amely ökológiai jellemzőit komolyan veszélyeztetheti.”

(Az Európai Bizottság a 2008/26/EK számú határozatával 2007. november 13-án a pannon bioföldrajzi régió közösségi jelentőségű természeti területeit tartalmazó jegyzéket elfogadta. Ezáltal Magyarországon a "jelölt Natura 2000 területek" az élőhelyvédelmi irányelv 4. cikkének (2) bekezdése alapján "*jóváhagyott Natura 2000 területekké*" váltak.)

Az Európai Bíróság fenti ítéletének teljes szövege megtalálható a Curia honlapján az alábbi helyen:

<http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=HU&Submit=rechercher&numaff=C-226/08>

Kérem, hogy a T. Főfelügyelőség a fenti tényekre alapozva állapítsa meg, hogy a kérelmező által tervezett tevékenység engedélyezését illetően kizáró ok merült fel.

2.

A Veszprém-Szentkirályszabadjára tervezett repülőtér-létesítési projekt ellentétes Magyarország elfogadott Vízyűjtő-gazdálkodási Tervének előírásaival, így annak engedélyezése jogellenes.

Az Európai Unió által elfogadott Víz Keretirányelv célja, hogy 2015 végéig jó állapotba kerüljenek az Unió országaiban a felszíni és felszín alatti vizek. Ennek érdekében a tagállamoknak intézkedéseket is tartalmazó vízgyűjtő-gazdálkodási tervet kellett készíteniük. Magyarország Vízyűjtő-gazdálkodási Terve 2009 végére készült el, a Kormány 2010 május 21.-én kormányhatározattal fogadta el. A Terv a Magyar Közlöny 2010. évi 84. számában jelent meg 1127/2010 (V. 21.) számon.

A Vízyűjtő-gazdálkodási Terv **4.2. alegysége** foglalkozik a **Balaton közvetlen vízgyűjtőjének területével** (ezen a területen található a tervezett repülőtér is).

A Terv **5.5. Mellékletének (Felszín alatti víztestek kémiai állapotának minősítése)** adatai mutatják be a Balaton-felvidéken található felszín alatti karsztvíz víztestek kémiai állapotát, melyek minősítése: **gyenge**.

A Terv térképi ábrázolása megerősíti a **gyenge** minősítést, s megadja annak okait is.

A 4.2AE térkép (Balaton közvetlen, 4-2. alegység, 5-10 térkép) A térképi ábrázolás szerint a felszín alatti karszt víztestek kémiai állapotának minősítése: **gyenge**.

A víztest „**gyenge minőségének**” okai: **diffúz szennyezés, szennyezett ivóvízbázis, ivóvíz termelést veszélyeztető túllépés**

Ugyanez a minősítés található a Terv Excel-táblázataiban is:

Az Excel-táblázat 41. sorában szereplő k.4.2. jelű víztest (Balaton-felvidéki karszt) kémiai állapotának minősítése: **gyenge**.

Hasonló a helyzet a Veszprém-környéki víztestek esetében is:

Az Excel-táblázat 28. sorában szereplő k.1.1. jelű víztest (Veszprém, Várpalota, Vértes déli források vízgyűjtője) kémiai állapotának minősítése: **gyenge**.

Intézkedések

Az elfogadott Vízyűjtő-gazdálkodási Terv **intézkedéseket** tartalmaz a már szennyezett felszíni, és felszín alatti vizek további szennyeződésének megakadályozására, a károsodott területek kármentesítésére.

Idézet a **Terv 4.2.-es alegységére (Balaton közvetlen vízyűjtője) vonatkozó 2-es mellékletéből:**

2. melléklet a 4.2 alegység szintű konzultációs anyagokhoz

Vízyűjtő-gazdálkodási Terv

Intézkedési csomagok

IP14: SZENNYEZETT TERÜLETEK ÉS HAVÁRIÁK VESZÉLYESSÉGÉT CSÖKKENTŐ INTÉZKEDÉSEK (FELSZÍNI ÉS FELSZÍN ALATTI VIZEKRE VONATKOZÓAN)

Intézkedési elemek

KÁ1: A vizek állapotát veszélyeztető szennyezett területek kármentesítése (Kármentesítési Program)

– *Célja* a vizek állapotát veszélyeztető szennyezőforrások felszámolása, a szennyezett területek kármentesítése. A

gyakorlati megvalósítás a tényleges veszélyességet mutató prioritások szerint történjen.

KÁ2: Kárelhárítási tervek kidolgozása, megvalósítása

– *Célja*, a haváriák hatásának csökkentése. Ennek érdekében a külső (lakosságra vonatkozó) és a belső védelmi tervek, valamint veszélyes ipari üzemekre az üzemi és területi kárelhárítási tervek rendelkezésre állása.

KÁ3: Közvetlen szennyezőanyag-bevezetések tiltása, közvetett bevezetések korlátozása felszín alatti vizekbe

– *Célja* felszín alatti vizek szennyezésének megelőzése. Ide tartozik a közvetlen bevezetések tiltása, kivéve, ha az nem szennyez (emberi eredetű szennyezőanyagot nem tartalmazó visszasajtolás, talajvízdúsítás) , valamint a közvetett szennyezés szempontjából potenciális tevékenységek korlátozása, a tevékenység veszélyessége és a felszín alatti víz sérülékenysége függvényében.

Egy évi 18 760 repülési műveletet lebonyolító nyilvános kereskedelmi repülőtér működtetése, a működtetéshez szükséges kerozin- és egyéb veszélyes anyag-tárolók üzemeltetése a szennyező anyagok felszín alatti vízbe történő **közvetett bevezetésének** felel meg a 219/2004 (VII.21.) számú Kormányrendelet fogalma szerint.

A tervezett tevékenység megvalósításának engedélyezése tehát ellentétes Magyarország Vízyűjtő-gazdálkodási Tervének 4.2.-es alegységre vonatkozó előírásaival (közvetett bevezetések korlátozása felszín alatti vizekbe), így az engedélyezés jogellenes.

3.Téves a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakhatósági állásfoglalása

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Igazgatósága „szakhatósági hozzájárulását a Szentkirályszabadjai repülőtér környezetvédelmi engedélyezéséhez feltétel nélkül megadta”, szakhatósági hozzájárulásában a repülési útvonalak ellen „kifogást nem emelt”. Álláspontom szerint a szakhatósági állásfoglalás megalapozatlan, mert nem vizsgálta meg kellő alaposan és mélységében az előzetes vizsgálati dokumentációban megadott repülési útvonalakat tekintetben, hogy azok a dokumentációban megadott repülőgépekkel a valóságban végrehajthatók-e. Álláspontom szerint az L16-os (LE16-os) irányból történő megközelítés utasszállító géppel végrehajthatatlan.

A beruházó által benyújtott dokumentáció szerint az L16-os (LE 16) útvonalon DNy-DK-i szélirányok esetén naponta átlagosan 8-10 db 50 - 150 tonna közötti sugárhajtású gép érkezésével kell számolni. Ezek a repülőgépek Siófok felől vízszintesen, a tó felszíne fölött kb. 475 m magasan érkeznének Balatonalmádi fölé, és az egész települést vízszintes átrepüléssel kereszteznék. Jobb oldalról, *látva repüléssel* megkerülnék a repülőtér futópályáját, majd mikor már ezt is elhagyták, akkor hirtelen két bal kanyarral és egy minimális egyenes útszakasszal átrepülnének a 16-os küszöb felett, majd földet érnének.

A két bal kanyar együttes ívszöge 209° . Az ívsugar pedig mindössze 1257 m.!!! Az egyenes szakasz hossza a földet érési pont előtt 2 800 m. Ezt az útvonalat még vadászgéppel is nehéz követni, és meggyőződésem, hogy ilyen útvonal a polgári légiközlekedésben sugárhajtású gépek menetrend-szerű leszállására nem tervezhető!

Ezen állítás igazolására szolgálnak a Magyar Köztársaság Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványából (AIP) a Magyarországon működő hasonló kategóriájú repülőtereken előírt – és ide másolatban becsatolt - műszeres leszállási útvonalak. Ezek a következők:

Debreceni repülőtér: (2500 m hosszú beton futópálya) LHDC-GPS 05R és LHDC-ILS 05R jelű leszállási útvonalak.

Ferihegyi repülőtér 1-es futópálya: (3010 m. hosszú, beton) LHBP-ILS 13R, LHBP-ILS 31L, LHBP-NDB 31L, LHBP-VOR 31L jelű leszállási útvonalak.

Sármelléki repülőtér: (2500 m hosszú beton futópálya) LHSM-GPS 16, LHSM-ILS 16, és LHSM-NDB 16. jelű leszállási útvonalak

A felsorolt útvonalak AIP-ben megadott vízszintes vetületi rajzai a becsatolt ábrákon láthatók (3. sz. Melléklet: 9 db ábra). Ezekre az ábrákra rárajzolva szerepel a Szentkirályszabadjára tervezett L16-os útvonal vízszintes vetülete is, léptékhelyesen, piros színnel. Jól látható, hogy a piros színnel jelzett leszállás mindegyik repülőtéren teljesen szabálytalan - érdemben végre sem hajtható - lenne. Hiszen akár GPS, akár VOR, akár NDB, akár ILS - típusú műszeres megközelítésről van is szó, alapvető követelmény, hogy a pilótának a végső megközelítés fázisában legalább 4-6 NM (7 400-11 100 m) hosszú egyenes szakasz álljon rendelkezésére a futópálya tengelyének meghosszabbításában. Erre a célra a tervező Szentkirályszabadján mindössze 2 800 m-t biztosított! Ha ezt az útvonalat a légiközlekedési hatóság a számításokhoz jóváhagyta, az csak úgy lehetséges, hogy *légi-navigációs szempontból nem ellenőrizte!* Ha a repülőtér működését ilyen dokumentumokra hagyatkozva engedélyezik, abból az következik, hogy a leszálló nagyobb gépek már az üzembehelyezés első napjától kezdve nem az előírt útvonalakon közlekednek, mert az számukra nem hajtható végre. (Legfőlegbb kivételes esetben pl. kényszerleszállás, vészhelyzet, stb.)

A Fellebbezésben arra kérem a Tisztelt Főfelügyelőséget, hogy a fentebb említett kifogásokat érdemben vizsgálja meg, s állapítsa meg, hogy a tevékenység kérelem szerinti megvalósítása légiközlekedési okokból nem engedélyezhető.

4. Fentiek alapján téves az ügyféli jogosultság megállapítása is

4.1. Ha az L16-os (LE16-os) irányból történő megközelítés – amint azt a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Igazgatósága szakhatósági állásfoglalásával kapcsolatban fentebb kifejtettem - utasszállító géppel végrehajthatatlan, akkor az ezen útvonal alapján megállapított ügyféli jogosultság téves.

Nyilvánvaló, hogy mivel ez a repülési útvonal az előzetes vizsgálati dokumentációban megadott géptípusok többségével nem hajtható végre, helyette másik repülési útvonalat kell megadni, ami új ügyféli jogosultságokat eredményez.

4.2. A Veszprém-Szentkirályszabadja repülőtér létesítése iránti engedélyezési eljárás jogot, jogos érdeket közvetlenül érint [Ket. 15.§ (1) bekezdés].

A tervezett repülőtér-fejlesztés előzetes környezeti vizsgálatának adatai szerint a jelenleg nem nyilvános le-és felszállóhelyként üzemelő volt katonai repülőteret nagygépek (Boeing 737, Airbus 320, stb.) fogadására alkalmas nemzetközi kereskedelmi repülőtérre kívánják átalakítani úgy, hogy annak fel-, illetve leszálló légifolyosói a Balaton keleti medencéje, illetőleg a Balaton Kiemelt Üdülőkörzetbe tartozó Balatonalmádi belterülete felett húzódnának. A leszálló gépek magassága 3 fokos besiklási szöggel számolva a déli partnál, Siófoknál kb. 1000 méter, Balatonalmádi belterülete felett pedig 180-500 m lenne. **A tervezett le- és felszállások száma az első évben 11.256** (átlagolva az év minden egyes napjára kb. 30 le-és felszállási művelet jutna), **amely szám a beruházó tervei szerint a későbbiekben évi 18.760-ra emelkedne.** A tervekben szereplő 10.000 tonna/év teherszállítás céljára egy cargo bázis is épülne. Balatonalmádi, valamint a város közigazgatási területén lévő ingatlantulajdonok turisztikai vonzerejét túlnyomó részben a település Balaton-parti elhelyezkedése, csendes, pihenésre az év minden szakában alkalmas jellege adja. A Ket. 15.§-ához fűzött törvényi indoklás szerint (aláhúzások tölem):

„A gyakorlatban gyakran értelmezési problémát idézett elő az ügyfél-fogalomban szereplő jogos érdek kifejezés. Ez alatt nem csupán az adott ügyfajta vonatkozó jogszabályban nevesített módon megjelenő olyan érdekeket kell érteni, mint például a jó kilátás megőrzéséhez vagy a túlzott mértékű árnyékolás elleni védelemhez fűződő érdek, hanem ebben a szöveggörnyezetben a jogos inkább a méltánylást érdemlő szinonimája. Ha például egy korábbi közút nyomvonalán autópályát építenek, az engedélyezési eljárásban ezen az alapon ügyfélnek minősül az a tulajdonos, aki korábban a közúton meg tudta közelíteni lakóhelyét, míg az autópályá elkészülte után minden alkalommal öt kilométeres kerülőre kényszerül.”

A Ket. 15.§ (1) bekezdése és az idézett indoklás alapján mindazok jogát, jogos érdekét érinti a tervezett repülőtér környezetvédelmi engedélyezési eljárása, akik mindezedig a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet, azon belül Balatonalmádi területén nyugodt, csendes környezetben élhettek, ezzel szemben a beruházás megvalósulása esetén a felettük elszálló repülőgépek zaját kell hogy elviseljék, a repülőtér által generált forgalom-növekedést és a megnövekedett, megváltozott környezet-igénybevételt kell hogy elszenvedjék. A Beruházó által megvalósítani tervezett repülőtér a Balatonalmádi közigazgatási területén, valamint a fel-és leszállási útvonalakkal érintett további települések területén lévő ingatlanok értékének csökkenését vonja maga után, függetlenül attól, hogy a jogszabályokban rögzített zaj-és légszennyezettségi határértékek egyébként teljesülnek-e majd. Az ingatlan érték-csökkenés számszerűsítésével idézem egy ingatlan-szakértőnek a Figyelő című gazdasági lap internetes változatában 2005. október 18.-án közzétett információját: "Egy korábbi rendelet szerint 2005. május 12-től Budapest felett módosították a légteret a megnövekedett forgalom miatt. Így most már olyan helyen (XVII. kerület, Rákoshegy) is megjelentek a fel- és leszálló repülőgépek, ahol korábban nem voltak... Razdolszki László, a kerületben lévő Otthon Center Rt. vezetője szerint az érintett ingatlanok körülbelül 25 százalékkal érnek kevesebbet a repülőgépek keltette zaj miatt."

A Fellebbezésben arra kérem a Tisztelt Főfelügyelőséget, hogy a fentebb említett kifogást érdemben vizsgálja meg, s ennek megfelelően állapítsa meg az ügyféli jogosultságot.

5. Hiányosságok az előzetes vizsgálati dokumentációban

A Beruházó nem teljesítette az előzetes vizsgálati dokumentáció tartalmi követelményeit felsoroló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 4. sz. Mellékletének 1. b) és 1. c) pontja szerinti előírásokat. Az említett Kormányrendelet 1. b) és 1. c) pontja szerint ugyanis be kell mutatni a tervezett tevékenység számításba vett változatainak alapadatait, azok hatásait, illetve, hogy

milyen szempontok befolyásolták a telepítési hely és a megvalósítási mód kiválasztását. A Beruházó szerint az alternatív megoldások vizsgálatának hiányát a meglévő műszaki adottságok (a meglévő 2000 m hosszúságú kifutópálya), a meteorológiai viszonyok, illetve a meglévő légtér-korlátozások indokolják. Ezek az indokok azonban nem mentesítik a Beruházót az *alternatív megoldások* vizsgálatának kötelezettsége alól, hiszen a le- és felszálló útvonalakat meghatározó tájolású meglévő futópálya helyett új tájolású futópálya létesíthető – nyilván többlet-költséggel. A légtér-korlátozásokra pedig értelmetlen addig hivatkozni, amíg a tervezett nemzetközi polgári repülőtér le- és felszálló útvonalait az erre hivatott Légtérkoordinációs Bizottság jóvá nem hagyta (a jóváhagyás mindeddig nem történt meg!). Ezen túlmenően az említett 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 4. sz. melléklet 1.e) pontja szerint a „számításba vett változatok környezetterhelése és környezet-igénybevétele (a továbbiakban együtt: hatótényezők) várható mértékének előzetes becslésekor a tevékenység szakaszaiként [6. § (2) bekezdés] elkülönítve, *az esetlegesen környezetterhelést okozó balesetek vagy meghibásodások előfordulási lehetőségeire nézve is adatokat és becsléseket kellett volna szolgáltatni.*

6. Téves az ÁNTSZ Közép-dunántúli Regionális Intézete szakhatósági állásfoglalása

Az ÁNTSZ szakhatósági véleményében közegészségügyi szempontból nem emelt kifogást a tervezett repülőtér kérelmezett működésével szemben. Álláspontom szerint a szakhatósági állásfoglalás megalapozatlan. Az ÁNTSZ ugyanis a véleményalkotása során nem vette figyelembe azokat a nemzetközi szakirodalomban található közismert adatokat, amelyek megmutatják, milyen káros hatást gyakorol az emberi egészségre egy olyan nagyforgalmú nemzetközi kereskedelmi repülőtér, amely sűrűn lakott településektől néhány száz, néhány ezer méter távolságban működik. Ráadásul úgy működne, hogy az alacsony le- és felszállópályák a 9000 állandó lakossal, és a nyári időszakban több tízezer ideiglenes lakossal rendelkező Balatonalmádi központi területén, lakóházak és közintézmények felett néhány száz méterrel húzódnak. Szakhatósági véleményének megadása során nem vette figyelembe nagy tekintélyű nemzetközi intézmények, szaklapok (WHO-jelentés, Lancet stb.) véleményét, amelyek bemutatják a repülőterek működésének káros egészségügyi hatásait. Ezek legfontosabb megállapításai: A repülőtéri zajok veszélyeztetik a gyermekek egészséges fejlődését, szignifikánsan magas vérnyomást eredményeznek, megnövelik a stressz-hormonok mennyiségét, jelentősen csökkentik a gyermekek életminőségét. Már 5 dB-es átlag zajterhelés-növekedés is komoly zavarokat okoz a gyermekek fejlődésében, az 50 dB-t meghaladó zajátlag bizonyítottan rontja a tanulási képességeket, és a repülőgépek által okozott időszakos nagy zajimpulzusok nagyobb kárt okoznak a folyamatos, nagy közúti zajterhelésnél is.

A tervezett repülőtér várható káros egészségügyi hatásainak igazolására 4. sz. Mellékletként csatolom a Német Szövetségi Környezetvédelmi Hivatal megbízásából végzett széleskörű kutatásról a Time Magazin című újság internetes változatában közölt ismertetést.

A Fellebbezésben arra kérem a Tisztelt Főfelügyelőséget, hogy a fentebb említett kifogásokat érdemben vizsgálja meg, s állapítsa meg, hogy a tevékenység kérelem szerinti megvalósítása közegészségügyi okokból nem engedélyezhető.

7. Téves levegőtisztaság-védelmi megállapítások

Az előzetes vizsgálati dokumentáció az alábbiakat tartalmazza: „A környezeti levegő a nitrogén-dioxid esetében „mérsékelten szennyezett” kategóriájú besorolást kapott.”. „Összességében megállapítható, hogy ...a nitrogén-dioxid esetében *határértéket kismértékben meghaladó szennyezettséggel kell számolnunk.* Mindezek alapján a vizsgált terület környezeti levegője olyan állapotú, mely...a nitrogén-dioxid vonatkozásában is további, bár minimális

terhelést viselhet el. A Határozat indokolásában a Felügyelőség ugyan megállapítja, hogy: „Az alap légszennyezettség PM_{10} és PM_{10} benz(a)pirén vonatkozásában a felső vizsgálati küszöb és a légszennyezettségi határérték között van, és a talajközeli ózon koncentrációja meghaladja a célértéket. A fentiekből kiindulva tényként az megállapítható, hogy a rendelkezésre álló előzetes vizsgálati anyag ennek valószínűségét nem zárja ki.” A Felügyelőség az előzetes vizsgálati dokumentáció, a benyújtott ügyféli vélemények, s a fenti megállapítása ellenére sem jut arra az - álláspontom szerint helyes – következtetésre, hogy a tervezett tevékenység kérelem szerinti megvalósítását levegőtisztaság-védelmi okból el kell utasítani. Holott a tervezett évi 18 760 le- és felszállás során az LTO-ciklusok alatt olyan mennyiségben jutnak szennyező anyagok a repülőtér környezetében a levegőbe, hogy egyes paraméterek (NOx, szénhidrogének, benz(a)pirén stb.) esetében határérték-túllépések következnek be. A 21/2001. (II. 14.) Korm. rendelet 5. § (1) bekezdése pedig kimondja, tilos a környezeti levegő olyan mértékű terhelése, amely légszennyezést vagy határértéken felüli légszennyezettséget okoz.

A Fellebbezésben arra kérem a Tisztelt Főfelügyelőséget, hogy a fentebb említett kifogásokat érdemben vizsgálja meg, s állapítsa meg, hogy a tevékenység kérelem szerinti megvalósítása levegőtisztaság-védelmi okokból nem engedélyezhető.

8. Felszíni vízvédelem, ivóvíz-bázis védelem

Sem az ÁNTSZ szakhatósági véleménye, sem a Felügyelőség Határozatának indokolása nem vette figyelembe azt a tény, hogy a Balaton keleti medencéjének összes partmenti települése, sőt a parttól távolabbiak is a Balaton vizét kapják ivóvízként (a Dunántúli Regionális Vízmű a tóra telepített felszíni vízkivételi művekből szolgáltatja a lakosoknak az ivóvizet). Ebből következően minden, a víz felett kis magasságban végrehajtott légi tevékenység károsanyag-kibocsátása közvetlen hatással van a lakosságnak szolgáltatott ivóvíz minőségére. A kibocsátott károsanyagok között vannak különösen ártalmasak, mint például a kibocsátott korom mikrorészecskékhez kötődő policiklikus aromás szénhidrogének (PAH), köztük a rákkeltő benz(a)pirén. A vonatkozó 201/2001 (X.25) sz. Kormányrendelet szerint az ivóvíz megengedett benz(a)pirén-koncentrációja 0,01 mikrogramm/liter (1 kg-nyi benz(a)pirén kb. 100 millió m³ vizet tud ivásra alkalmatlanná tenni!). Egy átlagos sugárhajtású repülőgép 2-10 mg benz(a)pirént bocsát ki percenként. A benz(a)pirén sűrűsége 1,4 g/cm³, így a levegőből kiülededik a vízbe. A Balaton keleti medencéjét övező települések ivóvízellátása ezért a repülőtér üzemszerű működése mellett is ellehetetlenülhet, hiszen a benz(a)pirén az ivóvíztisztítás jelenleg széleskörben alkalmazott technológiáival nem távolítható el, azaz az ivóvízben marad!. Tovább súlyosbítja a helyzetet, hogy a Balaton felett, a domborzati viszonyok illetve a szárazföld és a víztest hőmérséklet különbsége miatt erős leszálló légáramlatok uralkodnak, emiatt a PAH vegyületek légkörbeli tartózkodási ideje csökken, amely egyben minimálisra csökkenti ezen anyagok légkörben történő elbomlását. Az US-EPA által kifejlesztett EPIWIN softwer III. szintű fugacitási modellje alapján a benz(a)pirén levegőbeli felezési ideje 5,2 óra, a felszíni vizekben 1440 óra, a tavi üledékben pedig 5760 óra, azaz 8 hónap. Más PAH vegyületek, mint pl. a benzofluorantén vagy a koronén még hosszabb felezési idővel rendelkeznek a környezeti közegekben. Mivel a Balaton rendkívüli sekélysége miatt az üledék felkeveredése már néhány m/s szélesség esetén bekövetkezik, nyilvánvaló, hogy az üledékben halmozódó benz(a)pirén és más veszélyes PAH vegyületek folyamatosan jelen vannak a vízben, azaz nem temetődnek el az üledékben. Figyelembe kell venni továbbá nem csak az ivóvíz fogyasztással járó kockázatot, hanem a közvetlen belégzéssel történő expozíciót a repülési pályák alatt, amely a rendkívül koncentrált kibocsátás, az alacsony terepszint feletti repülési magasság és a leszálló légáramlatok miatt Balatonalmádi esetében fokozott kockázatot jelent. Azt is hangsúlyozni kell, hogy a Balaton

vizének védelmében egyetlen szakhatóság, és a Felügyelőség sem érezte magát illetékesnek, illetőleg az ezzel kapcsolatos felelősséget senki nem vállalta. A Felügyelőségnek a Határozat meghozatala előtt be kellett volna szereznie egy a Balaton keleti medencéjére, mint ivóvízbázisra vonatkozó szakvéleményt, így az ennek hiányában megfogalmazott indoklás megalapozatlan.

A kelet-balatoni medence lakosságának ivóvíz-ellátását a Dunántúli Regionális Vízmű Zrt. (DRV) biztosítja a Balatonból. 5. sz. Mellékletként csatolom a DRV felelős vezetőinek levelét, melynek alapján megállapítható, hogy a DRV nem képes eltávolítani a vízből a repülőgépek által oda bejuttatott káros anyagokat, vagyis a repülőtér kérelem szerinti megvalósítása több tízezer ember életfeltételeit lehetetlenítené el.

A Fellebbezésben arra kérem a Tisztelt Főfelügyelőséget, hogy a fentebb említett kifogásokat érdemben vizsgálja meg, s állapítsa meg, hogy a tevékenység kérelem szerinti megvalósítása vízvédelmi, illetve ivóvíz-bázis védelmi okokból nem engedélyezhető.

9. Hulladéklerakók a tervezett repülőtér közelében

A le- és felszálló fázisban alacsonyan szálló repülőgépekre a madarak jelentik a legnagyobb veszélyt. A Nemzetközi Repülésügyi Szervezet (ICAO) a Bird Control and Reduction Manual című dokumentumában előírja, hogy **repülőtér 13 km-es körzetében ne legyen hulladéklerakó**. Az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény 22. § (2) bekezdés j) pontja pedig kimondja: **az állami repülések célját szolgáló és a közös felhasználású (katonai és polgári) repülőtér 15 km-es körzetében regionális hulladéklerakó hely nem jelölhető ki**. A szentkirályszabadjai repülőtértől 2 km-re, Balatonalmádi szélén, a Megyehegyen van egy hulladéklerakó, ahová évtizedeken át vitték Balatonalmádi, és a környező települések kommunális hulladékát. A lerakás már megszűnt a telepen, de a rekultiváció még nem kezdődött meg, takarás nincs a hulladék-testen. A madárveszély szempontjából tehát ugyanaz a helyzet, mintha működő hulladéklerakó lenne. A tervezett repülőtértől 7 km távolságban, Királyszentistvánon pedig – ISPA-projekt alapján - elkészült az Észak-Balatoni Regionális Hulladéklerakó! Egy polgári repülőtér bármikor igénybe vehető katonai célokra is, így lényegében *minden polgári repülőtér közös felhasználásának tekintendő*. (Egyébként a madarak sem válogatnak a katonai és a polgári gépek között!) E két létesítmény – nemzetközi kereskedelmi repülőtér és regionális hulladéklerakó – 7 km távolságon belüli egymás melletti működése ellentmond a vonatkozó jogszabály szellemének, így a repülésbiztonsági követelményeken túl törvényi akadálya is van annak, hogy az adott területen nemzetközi kereskedelmi repülőtér működjön. A máshol már említett 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 4. sz. melléklet 1.e) pontja szerint az előzetes vizsgálati dokumentációban a „számításba vett változatok környezetterhelése és környezet-igénybevétele (a továbbiakban együtt: hatótényezők) várható mértékének előzetes becslésekor a tevékenység szakaszaiként [6. § (2) bekezdés] elkülönítve, *az esetlegesen környezetterhelést okozó balesetek vagy meghibásodások előfordulási lehetőségeire nézve is adatokat és becsléseket kellett volna szolgáltatni*. A benyújtott dokumentáció ilyen adatokat azonban nem tartalmazott, s az ügyfelek is hiába hívták fel erre a Felügyelőség figyelmét. Mivel a tervezett repülőtér mellett a jogszabályban szereplő (15 km-es), és a szakmai szervezetek által katasztrófavédelmi/biztonsági okokból előírt (13 km-es) védőtávolságon belül vannak hulladéklerakók, ezért a tervezett repülőtér a kérelemben szereplő módon nem lehet megvalósítani.

A Fellebbezésben arra kérem a Tisztelt Főfelügyelőséget, hogy a fentebb említett kifogásokat érdemben vizsgálja meg, s állapítsa meg, hogy a tevékenység kérelem szerinti megvalósítása – mivel az ütközik a 2003. évi XXVI. törvény 22. §-ának előírásaival - nem engedélyezhető.

10. Társadalmi-gazdasági hatások

Balatonalmádi közigazgatási területén 9639 ingatlan van, összes területük 49 879 990 m². A Felügyelőség által - zajvédelmi szempontok alapján - megállapított **közvetlen hatásterületen** fekszik 4750 ingatlan, 22 967 680 m² területtel. Ebből a 4750 ingatlanból 3690 a belterületi ingatlan, 3 939 669 m² területtel, 1060 a külterületi ingatlanok száma 19 028 011 m² területtel. Belterületen átlagosan 6 000 Ft/m² árral, külterületen átlagosan 3000 Ft/m² árral, valamint az épületek értékével számolva a **közvetlen hatásterületen** fekvő ingatlanok értéke kb.100 Md Ft. Ha 25%-os értékcsökkenéssel számolunk (Forrás: „Rossz üzlet légi folyosó alatt lakni” Figyelőnet: <http://www.fn.hu/>) az ingatlanok össz-értékcsökkenése legalább 25 Md Ft. Minimálisan ekkora összegű kár éri az ingatlantulajdonosokat a repülőtér megépítésével. A tervezett repülőtér kérelem szerinti megvalósítása tehát aránytalan érdeksérelmet okozna Balatonalmádi összes ingatlan-tulajdonosának.

Tisztelt Főfelügyelőség!

Fenti indokok alapján kérem a T. Főfelügyelőséget, hogy az elsőfokú környezetvédelmi hatóság 16058/2008. ügyszámú határozatának indokolását – a nevezett határozat 1.00 pontjának változatlanul hagyása mellett - a Ket. 105.§ (1) bekezdése alapján, a benyújtott Fellebbezés szerint módosítsa.

A környezetvédelmi, természetvédelmi, valamint a vízügyi hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 33/2005. (XII. 27.) KvVM rendelet 2. § (7) bekezdése értelmében a jogorvoslati eljárás díjának 1%-át, azaz 2500 Ft-ot a 10029008-01711882-00000000 számú számlára befizettem.

Mellékletek: 5 db

Balatonalmádi, 2010. szeptember 16.

Tisztelettel:

Bálint Sándor
elnök
Almádi Konzervatív Kör