



Fővárosi Törvényszék

Az ügy száma:

109.K.701.640/2023.

A felperes:

Budapest Főváros XV. Kerületi Önkormányzat
(1153 Budapest, Bocskai u. 1-3.)

A felperes képviselője:

Balázsnyé dr. Kis Ágnes Mária kamarai jogtanácsos
Pest Vármegyei Kormányhivatal (1052 Budapest,
Városház u. 7.)

Az alperes:

Az alperes képviselője:

dr. Szurovecz Zoltán kamarai jogtanácsos

Az ügy tárgya:

a környezetvédelmi ügyben hozott
PE-06/KTF/00315-5/2023. számú határozat
felülvizsgálatával kapcsolatos közigazgatási jogvita

Í T É L E T

A bíróság az alperes 2023. január 18. napján kelt PE-06/KTF/00315-5/2023. számú határozatát az azt módosító 2023. február 3. napján kelt PE-06/KTF/00315-11/2023. számú határozatra kiterjedően megsemmisíti, és az alperest új eljárásra kötelezi.

Kötelezi az alperest, hogy 15 napon belül térítsen meg a felperesnek 54 000 (ötvennégyezer) Ft perköltséget.

A per tárgyi illetékfeljegyzési joga folytán feljegyzett 30 000 (harmincezer) Ft eljárási illetéket az alperes személyes illetékmentessége miatt az állam viseli.

Az ítélet ellen nincs helye fellebbezésnek.

I n d o k o l á s

A per alapjául szolgáló tényállás

- [1] Az NKK Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt. meghatalmazása alapján a FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt. (a továbbiakban: Meghatalmazott) 2022. október 11. napján a 71. számú, Rákospalota és Vác közötti vasútvonal korszerűsítésével kapcsolatban környezeti hatásvizsgálat lefolytatása iránti kérelmet nyújtott be az alpereshez, amelyhez mellékelte a környezeti hatástanulmányt (továbbiakban: KHT).
- [2] A KHT szerint a projekt célja a közösségi közlekedés versenyképességének megteremtése, az elérni kívánt kapacitásbővítés érdekében a jelenleg egyvágányú vasútvonal nagy részén második vágányt terveznek építeni. A fejlesztés során csak egy új műtárgy kerül kialakításra, Rákospalota-Újpest megállónál a tervezett második vágány egy 180 méter hosszú híddal kerül átvezetésre a 70. számú (Budapest-Szob) vasútvonal felett (a továbbiakban: áttemelési műtárgy). A KHT 1.5. fejezetében adott számot a korábban számba vett fő változatokról, ezek

között szerepeltek a rákospalotai meglévő nyomvonalat teljesen elkerülő (elvetett) alternatívák. A KHT 4.1.4.6. fejezetében rögzítette, hogy az átemelési műtárgy mintegy 9-10 méter magasan fogja keresztezni a 70. számú vasútvonalat, így a lakóépületek, különösen Rákospalota-Kertváros városrész felől mindenképpen látszódni fog, a tájképet, településképet jelentősen befolyásoló tájélem fog létrejönni. Az idő előrehaladtával, a növényzet megjelenésével a magas töltés művi látványa enyhülni fog, az emberek megszokják a látványát, ennél fogva településképet befolyásoló tájélemmé válik a híd. A KHT 4.6.4.3. fejezetében mutatta be az átemelési műtárgynál keletkező zajterhelést, rögzítve, hogy a vonatkozó számítások szerint ezen a helyszínen a domináns zajforrás a 70. vasútvonal. A Déli összekötő vasúti híd vizsgálatára hivatkozva a hídon történő áthaladással keletkező többletzajt 8-10 dB-re becsülte, ami azonban az ott alkalmazott műszaki megoldásokkal mintegy 5 dB-lel csökkenthető, ezáltal ténylegesen csak 3-4 dB-lel emelkedne a vasúti forgalom zaja. A KHT 4.7.2.6. fejezete azt tartalmazta, hogy a beruházás IV. és XV. kerületi területe közelében nem található kerületi helyi védelem alatt álló épületek, területek. A KHT 4.8. fejezete rögzítette a beruházás társadalmi, gazdasági, környezet-egészségügyi hatásait, bemutatta az érintett településeken élő lakosság számát, jelenlegi helyzetét, és az építkezés, illetve az üzemeltetés során őket várhatóan érő hatásokat. A KHT 6.1.6.2. fejezete részletezte a nyomvonal zajkonfliktussal érintett szakaszain, közte az átemelési műtárgyon alkalmazandó zaj- és rezgéscsillapító megoldásokat (zajárnyékoló falak, alágazati szőnyeg stb.). A KHT 6.2.6. fejezetében megjelölte azt a nyolc monitoring helyszínt, ahol az üzembehelyezést követően javasolt zaj-, illetve rezgésvédelmi méréseket végezni.

- [3] Az alperes megküldte az eljárás megindításáról szóló értesítést az érintett önkormányzatok, köztük a felperes részére, tájékoztatva őket nyilatkozattételi jogukról, továbbá a Veresegyházon 2022. november 29. napjára kítűzött közmeghallgatásról. Az alperes külön értesítette az önkormányzatok jegyzőit is az eljárás megindításáról, megküldte az ügy rövid összefoglalóját, és felhívta őket, hogy gondoskodjanak annak közhírré tételéről. Ezen értesítés is tartalmazta a kérelem és a KHT elektronikus elérhetőségi helyét, illetve a közmeghallgatás helyszínéről és időpontjáról való tájékoztatást.
- [4] A felperes főépítésze 2022. november 9. napján küldte meg nyilatkozatát az alperes részére. Ebben elsődlegesen az átemelési műtárgy megépítését kritizálta, álláspontja szerint a KHT nem megfelelően vizsgálta annak a lakókörnyezetre gyakorolt hatását. Előadta, hogy az átemelési műtárgy olyan közel épülne a védett kertvárosi lakóterülethez, amelyre sem hazai, sem külföldi példa nincs, hangsúlyozta továbbá, hogy az érintett kertvárosi lakóterületen 6,5 méter a megengedett beépítési magasság. Előadta, hogy az átemelési műtárgy jelentős zaj-, por- és rezgésterhelést fog eredményezni, amit a zajvédő fal nem fog érdemben csökkenteni. Álláspontja szerint nem megfelelően alátámasztott az átemelési műtárgy megépítésének szükségessége, a meglévő vasúti területen elfér két párhuzamos sínpár. Véleménye szerint a KHT nem felel meg a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. Korm.rendelet (a továbbiakban: 314/2005. Korm.rendelet) 6. mellékletében foglaltaknak, mert nem vizsgálja megfelelően az átemelési műtárgynak az érintett lakosságra, lakókörnyezetre gyakorolt hatását, a beálló változásokat és a várható káros hatások mérséklésének lehetőségeit.
- [5] Az alperes által továbbított nyilatkozatra a Meghatalmazott 2022. november 23. napján kelt beadványában reagált. Rögzítette, hogy a megvizsgált változatok közül a meglévő nyomvonal kétvágányúsítása mellett döntöttek, ugyanakkor a meglévő vágánykapcsolatokkal a megnövekedett vasúti forgalom csak külön szintű átemeléssel volt megoldható. Figyelemmel arra, hogy a terepszint alatt helyezkedik el a Pozsonyi úti aluljáró és a Szilas patak, így az

egyvágányú átemelés csak a felszín felett valósítható meg. A műszaki kialakítást befolyásolta továbbá, hogy a 70. számú vasútvonal a VII. transzeurópai vasútvonal része, így alkalmasnak kell lennie túlméretes és rendkívüli küldemények leközeledtetésére. Településképi szempontból továbbra is fenntartotta a KHT-ban foglaltakat, elismerve, hogy a beruházás elkerülhetetlen velejárója, hogy az átemelési műtárgy a településképet jelentősen befolyásolja. Zajvédelmi szempontból rámutatott, hogy ha a hídon való áthaladáskor 5 dB-lel megnövelt zajterheléssel számolunk, akkor sem éri el a határértéket a legközelebbi védett épületek esetén sem. A számítások alapján a talajon található források nappal 7, éjjel 10 dB-lel haladják meg az átemelési műtárgy várható zaját. Álláspontja szerint megfelelően bemutatta a várható hatásokat, a számítások alapján határérték-túllépés nem várható az átemelési műtárgy környezetében. A porterheléssel kapcsolatban rámutatott, hogy az elsősorban fékezés során keletkezhet, a vonalon várhatóan közlekedő modern motorvonatok ugyanakkor tárcsafékkal vannak felszerelve, amelyek porterhelést nem okoznak. A motorvonat által húzott szerelvények nem tárcsafékkal vannak ellátva, így azok fékezése során keletkezhet por, ugyanakkor a vonatok a Rákospalotai részen az átemelési műtárgyon felfelé fognak haladni, így azon a részen fékezési tevékenység nem lesz várható. Kedvezőtlen időjárási viszonyok között a csúszás megakadályozása érdekében a vonatok felfelé menet homokot bocsátanak a sínekre, mivel azonban ez elsősorban nedves időjárási körülmények között fordul elő, így a nedves homok gyakorlatilag a vágánytengely közelében halmozódhat fel. A vonatok maguk tehát port gyakorlatilag nem bocsátanak ki, hanem csak a leülepedett port verik fel, ami általában szintén a vasútvonal közelében ülepszik le, 50 méternél messzebb csak kivételes esetben jut el. Rámutatott, hogy a tervezett alacsony zajárnyékoló falak a por terjedését is csökkenteni fogják. Hangsúlyozta, hogy a porterhelésre csak 24 órás határértékek vannak megállapítva, amik – figyelemmel arra, hogy a vonatok nem folyamatosan közlekednek – teljesülnek.

- [6] Az alperes 2023. január 18. napján hozta meg PE-06/KTF/00315-5/2023. számú határozatát, amellyel környezetvédelmi engedélyt adott a fejlesztésre, beleértve az átemelési műtárgyat. A környezetvédelmi előírások 1.7. pontjában a KHT-ban javasolt nyolc monitoring helyszínen írta elő zaj- és rezgésmérések mérését, az 1.11. pontban pedig szintén a KHT-ban javasolttal egyezően írta elő az alkalmazandó zaj- és rezgésvédelmi intézkedéseket. Indokolásában ismertette a Meghatalmazott válaszát a felperes nyilatkozatára, megállapította végül, hogy a környezeti hatásvizsgálat során a tervezett tevékenységgel kapcsolatban nem talált kizáró okot.
- [7] Az alperes 2023. február 3. napján PE-06/KTF/00315-11/2023. számú határozatával módosította korábbi határozatát, figyelemmel arra, hogy annak a létesítményt ismertető fejezete, illetve a zajvédő falakat bemutató táblázata pontatlan adatokat tartalmazott.

A felperes keresete

- [8] A felperes keresetében a határozat megsemmisítését és az alperes új eljárásra kötelezését kérte, álláspontja szerint az alperes határozata megsértette a 314/2005. Korm. rendelet 6. § (1) és (1a) bekezdéseit, a 10. § (1) bekezdését, a 6. melléklet 2. c) pontját, 3. c) pontját, 4. a) és b) pontjait, továbbá az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (Ákr.) 3. §-át, 62. § (1) bekezdését és 81. § (1) bekezdését. Elsődlegesen az átemelési műtárgy megépítését kifogásolta, előadta, hogy már a tervezési eljárás alatt is többször jelezte, hogy annak megépítésével nem ért egyet. Csatolta a 211/2022. (IV. 28.) ök. számú határozatot, amelyben a vasútvonal döntés-előkészítő tanulmányát véleményezte a felperesi képviselő-testület, és kifejezetten kérte olyan változat kidolgozását, amelyben az átemelési műtárgy

nélkül, a szintbeni kapcsolat megtartásával, forgalomtechnikai szabályozással biztosítják az elérni kívánt forgalomnövekedést. Kiemelte, hogy a Budapest XV. kerület településkép védelméről szóló 21/2017. (IX. 29.) önkormányzati rendelet (Tkr.) az átemelési műtárgy közvetlen közelében lévő Üdülőtelepet és Kertvárost védett településrésznek nyilvánította, ezt a ténytet mind a KHT, mind a határozat figyelmen kívül hagyta, annak ellenére, hogy az eljárás során tett nyilatkozatukban azt jelezték. Kifogásolta, hogy nem került felmérésre az átemelési műtárgy közelében élő népesség száma, nem kerültek vizsgálatra az itt élők egészségére, gazdasági helyzetére, életminőségére és területhasználatára vonatkozó hatások sem. Álláspontja szerint a fenti körülmények vizsgálatának elmaradásával az alperes nem tett eleget tényállás-tisztázási kötelezettségének. A határozatból nem derül ki az átemelési műtárgy megépítésének szükségessége sem, a határozat nem tartalmaz részletes vizsgálatot a vasúvonalak szintbeli kereszteződésének felszíni forgalomirányítás segítségével történő megoldására sem. Rámutatott, hogy a beruházás során a Rákospalota-Újpest megállóhely összes vágánya kicserélésre kerül, így nem szükséges a meglévő vágánykapcsolatokra tervezni a forgalmat. Kifogásolta az átemelési műtárgy zaj- és rezgésvédelemmel kapcsolatos megállapításait is, sérelmezte továbbá, hogy az alperes az érintett területen nem látta indokoltnak monitoring pont kijelölését. Vitatta, hogy a KHT helytállóan járt el, amikor az átemelési műtárgy zajhatásának modellezését a Déli összekötő vasúti híd adatai alapján végezte el, álláspontja szerint a Meghatalmazott válaszyilatkozata ellentétben áll a KHT-ban foglaltakkal. Másodlagosan kifogásolta, hogy sem a KHT, sem a határozat nem foglalkozik külön az átemelési műtárgyon esetlegesen bekövetkező havária lehetőségével. Harmadlagosan a nyilvánosság informálását és bevonását tartotta jogszabálysértőnek, ezzel kapcsolatban a 314/2005. Korm. rendelet 9. § (1) és (2) bekezdéseiben, 21. § (1a) bekezdésének g) pontjában, illetve az Ákr. 2. § (2) bekezdésében előírtak megsértését állította, álláspontja szerint az érintett lakosság külön tájékoztatása nem történt meg, továbbá Budapesten is szükséges lett volna külön közmeghallgatás tartása.

- [9] A per során tett nyilatkozatában a keresetben foglaltakat fenntartotta, álláspontja szerint a KHT-nak és az alperesnek mindenképpen vizsgálnia kellett volna az átemelési műtárggyal érintett lakosság számát, korösszetételét, mortalitási és morbiditási adatait, mivel azt abban az esetben is el kell végezni, ha a változások a lakosság egészségi állapotának kedvezőtlen megváltozását okozhatják. Hivatkozott a Fővárosi Törvényszék 110.K.703.194/2020/79. számú ítéletére, a per tárgyalásán ezzel kapcsolatban a keresetében állított zaj- és rezgéshatásokra utalt. Hangsúlyozta, hogy a helyi építészeti örökséggel kapcsolatban az alperesnek kellett volna állást foglalnia, figyelemmel arra, hogy az nem minősül kulturális örökségi szakkérdésnek. Indítványozta igazságügyi zaj- és rezgésvédelmi szakértő kirendelését. Továbbra is fenntartotta, hogy a fejlesztés átemelési műtárgy megépítése nélküli alternatívájának tényleges vizsgálatára nem került sor, a per tárgyalásán ezzel kapcsolatban utalt arra, hogy a Nyugati pályaudvar felé tartó vonatoknak a következő állomásnál (Istvántelek) amúgy is be kell majd várniuk egymást.

Az alperes védírata

- [10] Az alperes védírataiban a felperes keresetének elutasítását kérte. Előadta, hogy a 314/2005. Korm. rendelet 6. számú melléklet 4. pontja szerint a várható környezet-egészségügyi hatások ismertetése csak akkor kötelező a KHT-ban, ha a beruházás a lakosság egészségi állapotának kedvezőtlen megváltozását okozhatja. Figyelemmel arra, hogy jelen beruházás kapcsán ez a feltétel nem áll fenn, ezért ezen feltételek vizsgálata nem volt indokolt. Rámutatott, hogy a KHT minden környezeti elem kapcsán foglalkozik az esetleges havária események környezeti hatásaival. Hangsúlyozta, hogy a 314/2005. Korm. rendelet 6. számú melléklet 1. c) pontja

szerint a KHT-nak tartalmaznia kell a környezethasználó által korábban számba vett fő változatokat, azonban nem kötelező minden olyan lehetséges alternatíva vizsgálata, ami az ügyfelek részéről felmerült. Az alperesi hatóság kizárólag olyan alternatívákat vizsgálhat, amelyeket a KHT bemutat, más alternatívák vizsgálatát a hatóság nem írhatja elő. A zaj- és rezgésvédelemmel kapcsolatos felperesi kifogásokkal kapcsolatban a határozatában foglaltakat fenntartotta, hangsúlyozta, hogy a kifogások szakértői bizonyítás útján lennének igazolhatóak. Rámutatott, hogy az átemelési műtárgy nem külterületen, hanem belterületen épülne, így – figyelemmel a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény 7. § (2) bekezdésében foglaltakra – nem tájvédelmi, hanem településkép-védelmi szempontból lehet vizsgálni. Álláspontja szerint nem megalapozott, hogy a helyi építészeti örökségvédelem kimaradt volna a vizsgálati szempontok közül, figyelemmel arra, hogy eljárása során megkereste Budapest Főváros Kormányhivatalát, amely hatóság a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet (71/2015. Korm. rendelet) 5. melléklet 4. pontjában foglalt kulturális örökségvédelmi szakkérdésben szakvéleményt adott. Indítványozta Budapest Főváros Kormányhivatalának perbeállítását. Az eljárás nyilvánosságával kapcsolatos felperesi kifogások kapcsán arra hivatkozott, hogy a vonatkozó jogszabályi előírásoknak megfelelően saját hivatalában és honlapján közhírré tette az eljárás megindulásáról szóló közleményt, továbbá az érintett települések jegyzőit is felhívta annak közzétételére. Hangsúlyozta, hogy a 314/2005. Korm. rendelet 9. § (2) bekezdése csak lehetőséget ad a közmeghallgatás több helyszínén történő megtartására, nem kötelezettséget ír elő.

A bíróság döntése és annak jogi indokai

- [11] A kereset alapos.
- [12] A közigazgatási perrendtartásról szóló 2017. évi I. törvény (Kp.) 78. § (4) bekezdése alapján a megelőző eljárás idején fennálló, de a megelőző eljárásban nem értékelt tényre, körülményre a felperes vagy az érdekelt akkor hivatkozhat, ha azt a megelőző eljárásban a közigazgatási szerv arra való hivatkozása ellenére nem vette figyelembe, azt önhibáján kívül nem ismerte, illetve arra önhibáján kívül nem hivatkozott.
- [13] A bíróság mindenekelőtt rögzíti, hogy a felperesnek a közigazgatási eljárás során lehetősége volt nyilatkozatot tennie, amely lehetőséggel élt is, keresetlevelében ugyanakkor számos olyan körülményre is hivatkozott, amikre a közigazgatási eljárás során tett nyilatkozata nem terjedt ki. Így a közigazgatási eljárás során a nyilvánosság informálását és az eljárásba való bevonását nem vitatta, és az egyetlen tervezett közmeghallgatást sem sérelmezte. Szintén nem hiányolta korábbi nyilatkozatában a KHT-ból az átemelési műtárgyon történő havária esetleges bekövetkezésének lehetőségét, illetve a KHT-ban javasolt monitoring pontokat sem kifogásolta. Figyelemmel arra, hogy ezen körülményekre a közigazgatási eljárásban nem hivatkozott, a közigazgatási per során ezekkel kapcsolatos előadásait a Kp. 78. § (4) bekezdésében foglaltak alapján a bíróság érdemben nem vizsgálhatta.
- [14] A 314/2005. Korm. rendelet 6. § (1) bekezdés e) pontja alapján a környezeti hatásvizsgálati eljárás kiterjed a környezeti hatásvizsgálat-köteles tevékenységnek az épített környezetre és a kulturális örökség elemeire gyakorolt hatásainak az ügyek egyedi sajátosságainak figyelembevételével történő meghatározására, valamint a tevékenység ennek alapján történő engedélyezhetőségére.
- [15] A 314/2005. Korm. rendelet 6. számú mellékletének 4. a) pontjában foglaltak szerint a

környezeti hatástanulmányoknak tartalmaznia kell a bekövetkező környezeti állapotváltozások jellemzését az érintett környezeti elemek és rendszerek szerint, különösen az alábbi tényezők figyelembevételével:

- ac) az érintett környezeti elem vagy rendszer védettsége, környezet-, természet- vagy tájvédelmi funkcióinak megváltozása,
- ad) a településkarakter (településkép, településszerkezet) megváltozása,
- ae) tájkép, tájhasználat, tájszerkezet, tájjelleg megváltozása,
- af) a veszélyeztetett vagy várhatóan károsodó, megsemmisülő természeti és épített környezet értékeinek, rendszereinek, valamint a tájjelleg meghatározó tájlemek ritkasága, pótolhatósága.

- [16] A 71/2015. Korm. rendelet 5. melléklete a környezeti hatásvizsgálati eljárásban vizsgálandó szakkérdésként rögzíti a kulturális örökség (műemlékek, műemléki területek védelme, nyilvántartott régészeti lelőhelyek, védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek, régészeti védőövezetek) védelmét.
- [17] A bíróság ezt követően vizsgálta a felperesnek az átemelési műtárggyal szemben előadott kifogásait, mindenekelőtt annak az épített környezetre gyakorolt hatásaival kapcsolatos jogsérelmet. A bíróság hangsúlyozza, hogy a 314/2005. Korm. rendelet 6. § (1) bekezdés e) pontja külön veszi az épített környezetre és a kulturális örökségre gyakorolt hatásokat. Utóbbi szakkérdés vonatkozásában került megkeresésre Budapest Főváros Kormányhivatala. A bíróság hangsúlyozza, hogy a 71/2015. Korm. rendelet 5. melléklete alapján kizárólag a műemlékek, műemléki területek, régészeti lelőhelyek és védőövezetek tartoznak a kulturális örökség alá, az ezekre vonatkozó szabályok a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvényben találhatóak. A felperesi önkormányzat azonban nem ilyen típusú védettségre, hanem az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 57. §-ának hatálya alá tartozó, helyi építészeti örökség részét képező védett településrészre hivatkozott. Ez a típusú védettség nem sorolja az adott településrészt a kulturális örökség elemei alá, azonban a tevékenységnek az épített környezetre és a településképre gyakorolt hatásainak vizsgálata során a védettség tényét mind a KHT-nak, mind az alperesnek értékelnie kellett volna, ami jelen eljárás során elmaradt. Sem a KHT, sem az alperesi határozat nem tartalmaz arra vonatkozóan utalást, hogy az átemelési műtárgy környezeti hatásai során figyelembe vették volna azt a körülményt, hogy a közvetlen közelében helyi építészeti örökség részét képező védett településrész található. Figyelemmel arra, hogy ezen körülményt a fentiek szerint nem Budapest Főváros Kormányhivatalának, hanem az alperesnek kellett volna eljárása során vizsgálnia, a bíróság nem találta alaposnak az alperesnek a perbeállításra irányuló indítványát.
- [18] A 314/2005. Korm. rendelet 6. számú mellékletének 1. c) pontja értelmében a környezeti hatástanulmányoknak tartalmaznia kell a környezethasználó által korábban számba vett fő változatokat és azoknak a fő okoknak a megjelölését, amelyek e korábbi változatok közüli választását – figyelembe véve a környezeti hatásokat – indokolták.
- [19] A bíróság ezt követően vizsgálta a felperesnek az átemelési műtárgy megépítésének szükségességével, a vasútvonalak szintbeli kereszteződésével kapcsolatos hivatkozásait. A bíróság hangsúlyozza, hogy a 314/2005. Korm. rendelet 6. mellékletének fenti rendelkezése kifejezetten előírja, hogy a környezeti hatástanulmányoknak tartalmaznia kell a korábban számba vett változatok megjelölését, és a választás indokát, jelen KHT azonban semmiféle utalást nem tartalmaz a szintbeli kereszteződéssel kapcsolatos változatról. A bíróság egyetértett azon alperesi hivatkozással, mely szerint a jogszabály nem írja elő minden, az

ügyfelek részéről felmerült lehetséges alternatíva kötelező vizsgálatát, jelen esetben azonban az elemi logika szabályai szerint – figyelemmel arra, hogy jelenleg is átemelési műtárgy nélkül kereszteződik a két vasútvonal – szükségszerűen fel kellett merülnie a szintbeli kereszteződésnek, azonban a KHT nem ad számot arról, hogy miért az átemelési műtárggyal ellátott változatot választották. A bíróság hangsúlyozza, hogy a Meghatalmazottnak az eljárás során tett nyilatkozata sem jelöli meg egyértelműen a választás indokát, csak utal arra, hogy a meglévő vágánykapcsolatokkal a megnövekedett vasúti forgalom csak külön szintű átemeléssel volt megoldható. A bíróság álláspontja szerint ezen indoklás nem tesz eleget a 314/2005. Korm. rendelet 6. számú mellékletének 1. c) pontjában foglaltaknak, nem derül ki belőle, hogy milyen vasúti forgalommal terveztek, az a szintbeli kereszteződést miért zárja ki, a Rákospalota-Újpest megállóhely várható átépítésére figyelemmel miért kizárólag a meglévő vágánykapcsolatokkal számoltak. A bíróság hangsúlyozza, hogy jelen esetben a KHT-ból úgy tűnik, hogy az átemelési műtárgy mind településképi, mind zajhatás szempontjából kedvezőtlenebb egy esetleges szintbeli kereszteződésnél, ezért is lett volna elengedhetetlen, hogy a KHT részletesen alátámasztott indokát adja annak, hogy a kedvezőtlenebb környezeti hatás ellenére miért döntöttek az átemelési műtárgy létesítése mellett.

- [20] A bíróság álláspontját támasztja alá az Európai Unió Bírósága (EUB) C-461/17. számú ítélete is, amelyben az EUB az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló 2011. december 13-i 2011/92/EU irányelv (KHV irányelv) 5. cikk (3) bekezdés d) pontját úgy értelmezte, hogy az alapján a projektgazdának közölnie kell „mind a kiválasztott megoldás, mind az általa vizsgált főbb alternatívák által kiváltott környezeti hatásokra vonatkozó információkat, valamint azt is közölnie kell, hogy milyen indokok miatt döntött – legalábbis az egyes alternatívák környezeti hatásaira figyelemmel – valamelyik alternatíva mellett”. A bíróság megjegyzi, hogy a KHV irányelv 2014. május 15. napján hatályba lépett módosítása az 5. cikk (3) bekezdés d) pontjában foglalt rendelkezést – gyakorlatilag változatlan formában – áthelyezte az 5. cikk (1) bekezdés d) pontjába, így a fenti ítélet – a megváltozott jogszabályi környezet ellenére – a bíróság álláspontja szerint továbbra is irányadónak tekinthető.
- [21] Az átemelési műtárgy által okozott zaj és rezgéshatással kapcsolatban a bíróság mindenekelőtt rögzíti, hogy bár a KHT 4.6.4.3. fejezete valóban némileg félreérthetően fogalmaz atekintetben, hogy a hídon való áthaladás során keletkező többlet zaj figyelembevételre került-e, azonban a Meghatalmazottnak az eljárás során betérjesztett válaszbeadványából egyértelműen kiderül, hogy igen, a következők szerint. A KHT tartalmaz több vertikális rácsháló számítást az átemelési műtárgy környezetéről, az ezen számítások alapjául szolgáló modell azonban nem számol a híd testhangjából származó többlettel. Ezen többletet a KHT – a Déli összekötő vasúti hídra alapozott számítások alapján, az ott is alkalmazott zajcsökkentési technikák alkalmazásával – 3-4 dB-re becsüli. A válaszbeadványban foglaltak szerint, ha a modellszámításban szereplő értékeket 5 dB-lel megnöveljük, akkor sem éri a határértéket meghaladó zajterhelés a legközelebbi védendő épületet. A fentiekre figyelemmel a bíróság megállapította, hogy a felperes alaptalanul sérelmezte a keresetlevelében az ellentmondást. Az a körülmény, hogy a KHT-ban alkalmazott modellszámítás maga szakmailag megalapozott volt-e, tehát helytállóan került megállapításra, hogy a vonatkozó határérték túllépése nem várható, olyan szakkérdés, ami szakértői bizonyítást igényelt volna. Figyelemmel arra, hogy a bíróság a fentiek alapján a határozat jogszabálysértő voltát a felperes más hivatkozásai alapján már megállapította, így a bizonyítás elrendelése a jogvita elbírálása szempontjából szükségtelen volt, ezért azt a bíróság a polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény (Pp.) 276. § (5) bekezdése alapján mellőzte.

- [22] A 314/2005. Korm. rendelet 6.§ (1a) bekezdése szerint az (1) bekezdés szerinti eljárás magában foglalja az ott felsorolt hatások következtében érintett népesség egészségi állapotában, valamint társadalmi, gazdasági helyzetében – különösen életminőségében, területhasználata feltételeiben – várható változásoknak az értékelését.
- [23] A 314/2005. Korm. rendelet 6. melléklet 4. b) pontja értelmében, ha a környezetállapot változása a lakosság egészségi állapotának kedvezőtlen megváltozását okozhatja, akkor a környezeti hatástanulmányban környezet-egészségügyi hatások ismertetésekor meg kell adni különösen
- ba) a hatásterületen élő lakosság számát, korösszetételét, mortalitási és morbiditási adataik értékelését, a hatásokra érzékeny csoportjait,
 - bb) a lakosságot érő környezetterhelés becslését alapul véve az érintettek egészségi állapotára gyakorolt rövid és hosszú távú hatások ismertetését,
 - bc) amennyire számszerűsíthető, az egészségi kockázat mértékét,
 - bd) az egészségkárosodás elkerülésének, mérséklésének, az egészségi kockázat elfogadható mértékűre való csökkentésének lehetőségeit.
- [24] A felperes azon vitatásával kapcsolatban, mely szerint a határozat nem felel meg a 314/2005. Korm. rendelet 6. § (1) és (1a) bekezdéseiben foglaltaknak, illetve a KHT nem tartalmazza a 6. melléklet 4. pontjában foglaltakat teljeskörűen, a bíróság az alábbiakra mutat rá. A 314/2005. Korm. rendelet 6. melléklet 4. b) pontja általában a hatásterületen élő lakosságra utal, ami jelen esetben a beruházás teljes hosszán a vasútvonal közelében élőket jelentő, az őket érő környezet-egészségügyi hatások a KHT 4.8. fejezetében általánosságban bemutatásra kerültek. A jogszabály arra vonatkozó előírást nem tartalmaz, hogy ezen adatok az egyes szakaszokra vonatkozóan külön-külön kerüljenek megadásra, ez kizárólag abban az esetben lenne elvárható, ha a kérdéses szakaszon élőket érő várható környezeti terhelés szignifikánsan eltérne a más szakaszokon élőkhöz viszonyítva. A KHT adatai szerint a beruházás során alkalmazott zajvédelmi falak és egyéb intézkedések hatására összességében nem várható a zajvédelmi határérték túllépése az érintett szakaszon, így ebből fakadó egészségi állapotváltozás sem várható. A bíróság hangsúlyozza továbbá, hogy a 314/2005. Korm. rendelet 6. melléklet 4. pontja a várható környezeti hatások becslését és értékelését tartalmazza. Bár ezen belül a b) pont már nem tartalmazza a „várható” szót, azonban a bíróság álláspontja szerint az ott felsorolt részletes adatok megadása is csak akkor elvárható, ha a környezetállapot változása várhatóan a lakosság egészségi állapotának kedvezőtlen megváltozását okozhatja. A bíróság hangsúlyozza, hogy amennyiben a felperesi jogértelmezést fogadnánk el, tehát minden olyan esetben meg kellene adni a részletes adatokat, amikor bármilyen kis valószínűséggel bekövetkezhet a lakosság egészségi állapotának kedvezőtlen változása, akkor ez a feltétel gyakorlatilag felesleges lenne, hiszen nehezen képzelhető el olyan környezeti hatásvizsgálat-köteles tevékenység, ami esetében ez teljesen kizárható lenne. A bíróság rögzíti, hogy a törvényszék másik tanácsának más ügyben elfoglalt eltérő álláspontja a bíróság jelen tanácsát nem köti. A fentiekre figyelemmel a bíróság kizárólag akkor tudott volna helyt adni a felperes ezzel kapcsolatos kifogásának, ha a felperes bizonyítja a KHT-ban található becslés hibáját, a határértéket várhatóan meghaladó zaj- és rezgésterhelést. Figyelemmel arra, hogy az erre vonatkozó felperesi bizonyítási indítványt a bíróság a fentiek szerint mellőzte, ezen jogszabálysértésről sem tudott a bíróság érdemben állást foglalni.
- [25] Mindezekre tekintettel a bíróság az alperes határozatát a módosító határozatra is kiterjedően a Kp. 89. § (1) bekezdés b) pontja alapján megsemmisítette és az alperest új eljárásra kötelezte. A megismételt eljárásban az alperesnek az áttemelési műtárgy épített környezetre, településképre gyakorolt hatásának vizsgálatát arra a körülményre figyelemmel kell

