

ELŐZETES VIZSGÁLATI DOKUMENTÁCIÓ

VÁLASZ AZ ÉSZREVÉTELEKRE

FEHÉRVÁRI ÚT 120. INGATLANFEJLESZTÉS

BUDAPEST XI., FEHÉRVÁRI ÚT 120-124., 3830/4HRSZ.

MUNKASZÁM: KÖBM001350



KÖRIM KFT

KÖRNYEZETVÉDELMI ÉS INFORMATIKAI
MÉRNÖKSÉG KFT

2024.03.21.

1 BEVEZETÉS

A Lowell 120 Invest Kft. (székhely: 1148 Budapest, Kerepesi út 52., KÜJ: 103 732 752) a továbbiakban: **Kft.**) a Budapest XI., Fehérvári út 120-124., 3830/4 hrsz. alatti ingatlanon (KTJ: 100 648 857) a lakóépületek és kiegészítő kereskedelmi funkcióval bíró épületrészek építését tervezi több ütemben, ehhez kapcsolódóan a meglévő épületek bontására is sor kerül.

A KörIM Kft. (6500 Baja, Szent László utca 105.) megbízást kapott az előzetes vizsgálati dokumentáció elkészítésére.

Az ingatlan szerepel a rozsdáövezeti akcióterületek kijelöléséről és egyes akcióterületeken megvalósuló beruházásokra irányadó sajátos követelményekről szóló 619/2021. (XI. 8.) Korm. rendeletben.

Az eljárás során észrevételek érkeztek Budapest Főváros XI. Kerület Újbuda Önkormányzatától és egy magánszemélytől, ezért a Pest Vármegyei Kormányhivatal PE/KTHF/02778-30/2024. ügyiratszámú végzésében ezeket az észrevételeket megküldte azzal a céllal, hogy válaszokat kér az abban leírt észrevételekre.

2 AZ EGYES ÉSZREVÉTELEK ÉS AZ AZOKRA ADOTT VÁLASZOK

Az alábbiakban külön-külön idézzük az egyes észrevételeket és azokra részletes válaszokat adunk. Az észrevételek érintettek környezetvédelmi szakterületet, de több esetben kiegészültek egyéb tervezési szempontokkal is, amelyeket több esetben nem lehetett jól elkülöníteni egymástól. Ezért az alábbi fejezet a KörIM Kft. és a beruházó közös válaszait tartalmazza.

2.1 Budapest Főváros XI. Kerület Újbuda Önkormányzata észrevételei és az azokra adott válaszok

Észrevétel: „A telek közlekedési kapcsolatait jelentős részben egy mindössze 7 méter széles mellékutcára kivezelve tervezik megvalósítani, melynek kapacitása nyilvánvalóan alkalmatlan egy ekkora méretű lakótömb kiszolgálására, az ott minden valószínűség szerint feltorlódnak a járművek jelentős mértékű többlet levegőszennyezést jelentenek a sűrűn lakott lakókörnyezetre.”

Válasz: A tervezett közlekedési kapcsolatokban a Fehérvári út és a Galvani út mellett a Barázda utca játszik szerepet azon későbbi fejlesztési ütemek tekintetében, amelyek nem rendelkeznek közvetlen kapcsolattal az előbb említett utakkal. A Barázda utcai telekhatáron a tervezett épületek 10 méterrel elhúzásra kerültek a telekhatártól, és a teljes utca felújításra, átépítésre, bővítésre kerül, valamint a Barázda utca Szerémi úti kapcsolata átépítésre kerül a megfelelő forgalmi rend kialakítása érdekében. Ezen felül az új lakóépületek forgalomvonzásának közúti többlet levegőterhelését csúcsórai forgalmi többletterhelésre határoztuk meg, amely az egészségügyi határérték 10%-át nem meghaladó mértékű többletterhelést mutatott az elvégzett modellezés alapján, így egészségügyi határértéket meghaladó levegőterhelés nem valószínűsíthető.

Észrevétel: „A terv nem számol vendégparkolók létesítésével sem, holott az 1.880-as lakásszámhoz legalább 200 vendégparkoló létesítése lenne szükséges. E vendégparkolók közterületen nem megvalósíthatók, mivel a környék úthálózatán a szabad parkolóhelyek száma jelenleg is minimális.”

Válasz: 50 darab, földfelszín alatti többletparkoló került megtervezésre. Ezen felül a területnek kiváló a tömegközlekedése, a vendégségbe érkezők nagy része ezt is igénybe veheti. Az előző észrevételben a többlet gépjárműforgalom levegőterhelését tartotta problémásnak az Önkormányzat, ebben az észrevételben pedig kevesli a megépítésre kerülő parkolószaámot, így ezen 2 állítás között ellentmondás van. Ha épülne még további 200 vendégparkoló, az tovább emelné a közlekedési eredetű levegőterhelést, amelyet az Önkormányzat a többi észrevételében ellenez.

Észrevétel: „A parkolási nehézségekből fakadó többletforgalom tovább növeli a környék levegőszennyezettségét.”

Válasz: A többlet járműforgalom levegőterhelő hatása az előzetes vizsgálati dokumentációban be lett mutatva, - a fentebb leírtaknak megfelelően az egészségügyi határérték 10%-át nem meghaladó mértékű - amely nyilvánvalóan nem csak a parkolási nehézségekből eredő többletforgalomhoz köthető.

Észrevétel: „A terv önmagában is, a tervezett más építkezésekkel együtt még inkább, jelentős környezeti többletterhelést jelent Kelenföld és Albertfalva lakóköznyezetére, ezért Önkormányzatunk azt jelen formájában elfogadni nem tudja, jóváhagyását nem javasolja.”

Válasz: A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendeletben szerepel az úgynevezett összetartozó tevékenység fogalma, amely szerint:

„e) **összetartozó tevékenység:** a 3. számú melléklet szerinti és az 1. vagy 3. számú mellékletbe tartozó tevékenységgel azonos, a környezethasználó által e tevékenységekkel azonos vagy szomszédos ingatlanon, közös beruházási céllal megkezdeni tervezett olyan tevékenység, amely a 3. számú melléklet szerinti tevékenységnek minősül, vagy olyan tevékenység, amely a 3. számú mellékletben meghatározott küszöbérték alá esik, azonban megkezdése esetén az 1. vagy 3. számú mellékletbe tartozó tevékenységgel együtt a 3. számú mellékletben meghatározott küszöbérték teljesül;”

A tervezési területen 8 épület építését tervezi a beruházó, ezen épületek környezeti hatásait összetartozó tevékenységként vizsgálta a KörIM Kft. A tervezési területtel azonos és szomszédos ingatlanokon a környezethasználó, azaz a beruházó nem épít további lakóingatlanokat, így az előzetes vizsgálati dokumentációban bemutatott ingatlanfejlesztést nem tartjuk indokoltnak további, a beruházótól független ingatlanfejlesztésekkel összevetni. Mindazonáltal az elkészült közlekedési hatástanulmány értelemszerűen figyelembe vette az elmúlt években már megépült lakó- és irodaház fejlesztések többlet gépjárműforgalmát is.

Észrevétel: „Határozott álláspontunk, hogy az építhető lakások számát jelentős mértékben csökkenteni szükséges, ezzel párhuzamosan a zöldfelületek mértékét lényeges mértékben növelni kell.”

Válasz: A két állítás véleményünk szerint nem függ össze. Ma általános hiány mutatkozik korszerű, energia hatékony lakások terén, mely hiányt a meglévő lakásállomány felújításával nem lehet megszüntetni, szükség van lakóberuházásokra – különösen a meglévő barnamezős területek átformálásával. A terület 2,75-ös szintterületi mutatóval rendelkezik, amely érték

nem kerül teljes egészében kihasználásra, míg ezzel szemben a terület más, hasonló adottságú területeit a 3,5-4-es szintterületi mutató jellemzik.

A tervezett fejlesztéssel zöldfelületek mértéke jelentősen növekszik, a jelenlegi területhasználat mellett ez most mintegy 4500 m² (8%), amely a beruházás révén 2 hektárra, több mint 20.000 m²-re (37%) növekszik, tehát másfél hektáros többlet zöldterület létesül a jelenlegi ipari területen. A jelenlegi szabályozás 35% zöldterületi mutatót ír elő, szemben a más, hasonló adottságú területek 20-25%-os zöldterületi mutatójával.

Észrevétel: „A beruházó az építési lehetőségek maximális kihasználására törekszik, az épületek közötti távolság alacsony, a tervezett zöldfelületek mértéke nem elegendő.”

Válasz: Az Önkormányzat által megalkotott és az Önkormányzat közgyűlése által jóváhagyott, érvényben lévő szabályozási terv a környezetben lévő lakóberuházások szabályozási előírásai közül a legszigorúbb - az érintett fejlesztési területre 2,75-ös SZMÁ értéket határoz meg, a tervben kialakított beépítés átlagos 2,60-os SZMÁ értéket ért el. Az épületek közötti távolság a környéken szokásos 16-20 méter helyett több mint 30 m, a zöldfelületek 35%-os előírása a környező szabályozási előírásokhoz képest 10%-kal szigorúbb értéket jelent, de még ezt is meghaladó, a terület egészére vonatkoztatva több mint 37%-os zöldterületi arányt biztosítva készülnek az tervek. Egyértelműen kimondható, hogy a szigorú előírások ellenére, a beruházó nem kívánta a szabályozási lehetőségeit maximálisan kihasználni, hanem egy élehető, levegős, sok zöldterületet biztosító fejlesztést tervez.

2.2 Egy magánszemély észrevételei és az azokra adott válaszok

Észrevétel: „Amiben azonban a legnagyobb csúsztatást látom, az a Barázda utca ezen szakaszának a forgalma, aminek a környezetre és a lakókra gyakorolt terhelése az állandó dugók miatt sokszorososa lesz, mint ami egy ilyen útnál tolerálható.”

Válasz: A Barázda utcai telekhatáron a tervezett épületek 10 méterrel elhúzásra kerültek a telekhatártól, és a teljes utca felújításra, átépítésre, bővítésre kerül, valamint a Barázda utca Szerémi úti kapcsolata átépítésre kerül a megfelelő forgalmi rend kialakítása érdekében. Az előzetes vizsgálati dokumentációban bemutatásra került a beruházás által vonzott csúcsórai járműforgalom többlet levegőterheltségének alakulása, amely szerint nem várható egészségügyi határértéket meghaladó levegőterheltség.

Észrevétel: „Jóhiszeműen tehát ami történhetett, hogy a Szerémiről a gyárterületre a Barázda utca legelején esetlegesen bekanyarodó kamionokat csúsztatásként a teljes szakaszon közlekedőnek sugallták a táblázattal, ily módon a jelenlegi forgalmi terhelést a valósnál sokkal nagyobbra feltüntetve.”

Válasz: A közlekedési hatásvizsgálatból származó forgalomszámlálás a beruházással érintett terület 4 határoló közúti csomópontjához kapcsolódóan készült. Az észrevételben hivatkozott táblázat (2-2.táblázat) valóban a Barázda utca teljes szakaszára állapított meg összes járműforgalmat, de a következő 2 ábra (2-5. ábra és 2-6. ábra) mind a 4 vizsgált csomópont összes közúti ágát tartalmazza (úgynevezett egységjárművekre megadva).

Ebből látható, hogy a Barázda utca Fehérvári út felőli végén a jelenlegi csúcsórai járműforgalmak reggel alacsonyabbak (Barázda utca Fehérvári út: 34+66 =110 jármű/óra), mint a Szerémi úti csomópont (Barázda utca- Szerémi út: 102+116=218 jármű/óra). Délután azonban viszonylag hasonló forgalmi adatok fordulnak elő a Fehérvári út felőli oldalon (Barázda utca Fehérvári út: 80+114 =194 jármű/óra), mint a Szerémi út felől (Barázda utca-

Szerémi út: $112+103=215$ jármű/óra). A közlekedési hatástanulmány szerint a többlet járműforgalom nagyobb része a Szerémi út felé fog távozni és délután a megközelítés is főleg abból az irányból várható.

A Barázda utca északi oldalán a jelenlegi lakóházak a Fehérvári út felőli oldalon összpontosulnak, a Barázda köz keleti sarkán lévő Barázda utcai lakóház esik a legközelebb a Szerémi úthoz, így a zömében a Szerémi út irányába bonyolódó forgalomból az L1 és az L2 épületek gépjárművei fognak elhaladni lakóházak előtt.

Budapest, 2024. március 21.

Horváth Attila
okl. környezetmérnök

Kanász-Szabó Ervin
környezetvédelmi szakmérnök