

PEST VÁRMEGYEI KORMÁNYHIVATAL

Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály

Iktatószám Önöknél: PE/KTHF/14808-55/2024

Tisztelt Hatóság,

Hivatkozva a **PE/KTHF/14808-55/2024** ügyiratszámom feltett tényállást tisztázó kérdésekre, válaszainkat az alábbiak szerint adjuk meg.

Forgalmi adatok

A beruházás kapcsán a vizsgált útszakaszok az alábbiak voltak:

M1 – nyugat: A herceghalmi csomóponttól nyugatra eső pályaszakasz, nyilvánosan elérhető forgalmi adatok 2022-es országos felmérésből származnak.

M1 – kelet: A herceghalmi csomóponttól keletre eső pályaszakasz, nyilvánosan elérhető forgalmi adatok 2022-es országos felmérésből származnak.

1101-es út: A herceghalmi autópálya csomóponttól délre eső útszakasz, a Zsámbéki út betorkollásáig, nyilvánosan elérhető forgalmi adatok 2022-es országos felmérésből származnak.

Zsámbéki út (Tesco-ig): A 1101-es úttól a Tesco logisztikai központ behajtóig tartó szakasz. Forgalmi adatok 2023. június 26-án végrehajtott forgalomszámlálásból származnak.

Zsámbéki út (Talentis-ig): A Tesco logisztikai központ behajtótól a Talentis Business Park behajtóig tartó szakasz. Forgalmi adatok 2023. június 26-án végrehajtott forgalomszámlálásból származnak.

Beruházói adatszolgáltatás alapján a beruházás ütemezése várhatóan az alábbiak szerint alakul:

- Főbb kivitelezési, valamint területrendezési munkák: 2025. év
- Üzemelés megkezdése: 2026. év második fele

A fentiek alapján a forgalom előreszámítása az ÚT 2-1.118:2005, valamint az e-ÚT 02.01.21:2009 útügyi előírások figyelembevételével történt meg. Az M1-es autópálya, valamint a 1101-es út vonatkozásában a nyilvánosan elérhető „Az országos közutak 2022. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” adatai alapján került felvételre az alapállapotú forgalom, míg Zsámbéki út esetében a forgalomszámlálás során kapott adatok kerültek figyelembevételre.

Az alábbi két táblázatban szétbontásra került az M1-es autópálya és 1101-es út, illetve a Zsámbéki út adatai, abból adódóan, hogy az alapforgalom éve eltérő, így pontosítva a forgalomfejlődés mértékét.

A kiszolgáló út egy már korábban útként kiszabályozott területen valósulna meg, összhangban a korábbi Önkormányzati szándékkal. Ennek az útnak a tervezéséről, kivitelezéséről szóló Településrendezési Szerződés (TRSZ) tárgyalása folyamatban van az Önkormányzattal. A kiszolgáló út tervezése a megállapodás hiányában még nem kezdődött meg.

Az észrevételekben az alábbi tétel található:

Hozzáadva a Beruházó által nem megválasztott, kvázi elfogadott napi forgalomnövekményt, egyidejűséggel: **248 tkg/nap a várható forgalomnövekmény**. A válaszban megkapott 152 tkg/naphoz képest.

Beruházó ennek kapcsán úgy határozott, hogy figyelembe veszi a 248/tkg nap-os forgalomnövekményt a számítások során, bemutatva ennek az értéknek a várható környezeti hatásait. Ugyanakkor továbbra is fenntartja álláspontját, miszerint a korábbiakban közölt 152 tkg/nap-os értéket nem fogja meghaladni a várható építési forgalom.

Az alábbi számítások során a 248 tkg/nap-os forgalomnövekmény kapcsán készített számítások, valamint az ezen érték kapcsán megjelenő környezeti hatások bemutatása következik.

A beruházási terület megközelítése kapcsán az alábbi százalékos megoszlást feltételezzük a vizsgált útszakaszok kapcsán a kivitelezés, valamint az üzemelés időszakát figyelembe véve.

Becsült forgalmi megoszlás a kivitelezés időszakában:

Akusztikai kategória	M1 nyugat	M1 kelet	1101	Zsámbéki út (Tescoig)	Zsámbéki út (Talentisig)
I	40%	40%	80%	80%	80%
II	50%	50%	100%	100%	100%
III	50%	50%	100%	100%	100%

Becsült forgalmi megoszlás az üzemelés időszakában:

Akusztikai kategória	M1 nyugat	M1 kelet	1101	Zsámbéki út (Tescoig)	Zsámbéki út (Talentisig)
I	40%	40%	80%	80%	80%
II	50%	50%	100%	100%	100%
III	50%	50%	100%	100%	100%

A számítások során a fenti megoszlásokat vettük figyelembe.

Alapállapot forgalmak

Alapállapot – 2022-es év, „Az országos közutak 2022. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” adatai alapján

Vizsgált közutak	M1 nyugat	M1 kelet	1101
Személygépkocsi	31343	45879	2091
Kis tehergépkocsi	7986	12279	659
Szóló busz	255	398	65
Csuklós busz	0	0	0
Közepesen nehéz tehergépkocsi	656	1067	121
Nehéz tehergépkocsi	563	555	77
Pótkocsi tehergépkocsi	255	961	22
Nyerges szerelvény	9495	9513	162
Speciális	94	94	0
Motorkerékpár	105	145	39

Alapállapot – 2023-as év, 2023. június 26-án végrehajtott forgalomszámlálás alapján

Vizsgált közutak	Zsámbéki út (Tescoig)	Zsámbéki út (Talentisig)
Személygépkocsi	808	808
Kis tehergépkocsi		
Szóló busz		
Csuklós busz		
Közepesen nehéz tehergépkocsi	8	8
Nehéz tehergépkocsi	2	2
Pótkocsis tehergépkocsi		
Nyerges szerelvény	400	
Speciális		
Motorkerékpár	2	2

Kivitelezés időszakában adódó forgalmak (2025)

Alapállapot forgalom:

Közút megnevezése	M1 nyugat	M1 kelet	1101	Zsámbéki út (Tescoig)	Zsámbéki út (Talentisig)
Személygépkocsi	33537	49091	2154	824	824
Kis tehergépkocsi	8545	13139	679	0	0
Szóló busz	268	418	67	0	0
Csuklós busz	0	0	0	0	0
Közepesen nehéz tehergépkocsi	708	1152	127	8	8
Nehéz tehergépkocsi	608	599	81	2	2
Pótkocsis tehergépkocsi	275	1038	23	0	0
Nyerges szerelvény	10255	10274	170	412	0
Speciális	102	102	0	0	0
Motorkerékpár	108	149	40	2	2

Várható forgalom:

Közút megnevezése	M1 nyugat	M1 kelet	1101	Zsámbéki út (Tescoig)	Zsámbéki út (Talentisig)
Személygépkocsi	33561	49115	2202	872	872
Kis tehergépkocsi	8553	13147	695	16	16
Szóló busz	268	418	67	0	0
Csuklós busz	0	0	0	0	0
Közepesen nehéz tehergépkocsi	708	1152	127	8	8
Nehéz tehergépkocsi	720	711	305	226	226
Pótkocsis tehergépkocsi	275	1038	23	0	0
Nyerges szerelvény	10255	10274	170	412	0
Speciális	102	102	0	0	0
Motorkerékpár	108	149	40	2	2

Üzemelés időszakában adódó forgalmak (2026)

Alapállapotú forgalom:

Közút megnevezése	M1 nyugat	M1 kelet	1101	Zsámbéki út (Tescoig)	Zsámbéki út (Talentisig)
Személygépkocsi	34164	50008	2175	832	832
Kis tehergépkocsi	8705	13384	685	0	0
Szóló busz	270	422	67	0	0
Csuklós busz	0	0	0	0	0
Közepesen nehéz tehergépkocsi	722	1174	129	8	8
Nehéz tehergépkocsi	619	611	82	2	2
Pótkocsis tehergépkocsi	281	1057	24	0	0
Nyerges szerelvény	10445	10464	173	420	0
Speciális	103	103	0	0	0
Motorkerékpár	109	151	40	2	2

Várható forgalom:

Közút megnevezése	M1 nyugat	M1 kelet	1101	Zsámbéki út (Tescoig)	Zsámbéki út (Talentisig)
Személygépkocsi	34252	50096	2351	1008	1008
Kis tehergépkocsi	8829	13508	933	248	248
Szóló busz	270	422	67	0	0
Csuklós busz	0	0	0	0	0
Közepesen nehéz tehergépkocsi	722	1174	129	8	8
Nehéz tehergépkocsi	619	611	82	2	2
Pótkocsis tehergépkocsi	281	1057	24	0	0
Nyerges szerelvény	10549	10568	381	628	208
Speciális	103	103	0	0	0
Motorkerékpár	109	151	40	2	2

Forgalmi zaj

Kivitelezés időszakában

PE/KTHF/14808-42/2024-ben adott válasz:

A kivitelezési munkálatok kapcsán az előzetes vizsgálati dokumentációban figyelembe vett generálódó forgalom beruházói adatszolgáltatás alapján, valamint tapasztalati úton került meghatározásra, a ténylegesen egyidőben várható szállításokat alapul véve. Az észrevételt tevő által tett megjegyzésre tekintettel beruházó az adatszolgáltatást felülvizsgálta, így a számításokat az észrevételben szerepelő építőanyag-szükséglet alapján kalkulált forgalmi adatokat figyelembe véve módosítottuk (1. KHV véleményezése – észrevétel.pdf elnevezésű dokumentum) az alábbiak szerinti generálódó forgalmak alapján, illetve a későbbiekben tett korrekciót alapul véve:

Az egyidejűség nincs kizárva a tanulmány szerint sem, így lehetséges, hogy a forgalmak összeadódnak, **saját számításunk alapján az építés közbeni forgalomnövekmény anyagok szerint:**

Földmunka: 72 tgc/nap

Kavics beszállítás: 16 tgc/nap

Zúzott kő beszállítás: 16 tgc/nap

Beton, CKT beszállítás: 88 tgc/nap

Aszfalt és térkő beszállítás: 8 tgc/nap

Előregyártott vasbeton elemek beszállítása: 16 tgc/nap

3

Szendvics panel szerkezetek: 8 tgc/nap

Mindösszesen: 224 tgc, nyerges szerelvény/nap a tanulmány 60 tgc/nap számított forgalomnövekménye helyett. Ez majdnem négyszeres mennyiség a tanulmányban bevallott tehergépkocsi darabszámmal ellentétben.

1. ábra Észrevételt tevő kalkulált építőanyag-szükségletei (1. KHV véleményezése – észrevétel.pdf dokumentáció 3-4. oldal)

Az előbbi ábrán első tételként szereplő földmunka kapcsán megjelenő 72 tgc/nap esetében ki kell emelni, hogy a **beruházás kapcsán szaktervező által** az alábbi **földmérleg került összeállításra**. Az alább közölt információk kapcsán látható, hogy nem keletkezik ki/beszállítandó mennyiség. A keletkező felesleg területen belül kerül elterítésre.

A teljes területre számítva (azaz mindkét épület, porta és a teljes útburkolat kialakítása kapcsán a földmunka):

- Bevágás: 166 637,96 m³
- Töltés: 165 244,23 m³
- Bevágási többlet: 1393,74 m³

A számított többlet a telek alsó részén kerül elterítésre, ha a teljes területet vesszük figyelembe 50 382 m², akkor 3 cm vastagságban), azaz nincs elszállítás.

További földanyag kerül ki a területről a szikkasztó mezők/esőkertek területéről (az 5 mezőt összesen nézve):

- 10 967,2 m³

Ez további 22 cm föld elterítést jelent az alsó telekrészen.

A szaktervezői adatszolgáltatás alapján tehát a napi tehergépjármű forgalom az alábbiak szerint alakul:

- Földmunka: 0 tgc/nap
- Kavics beszállítás: 16 tgc/nap

- Zúzott kő beszállítás: 16 t/gk/nap
- Beton, CKT beszállítás: 88 t/gk/nap
- Aszfalt és térkő beszállítás: 8 t/gk/nap
- Előregyártott vasbeton elemek beszállítása: 16 t/gk/nap
- Szendvics panel szerkezetek: 8 t/gk/nap

Mindösszesen 152 t/gk, nyerges szerelvény/nap az előzetes vizsgálati dokumentációban szereplő 60 t/gk/nap forgalomnövekménye helyett.

Jelen hiánypótlás kapcsán szaktervezői kiegészítés:

A talajmechanikai szakemberrel történt egyeztetésen megerősítésre került, hogy a területen lévő altalaj megfelelő töltésépítésre. A területen a talajvizsgálati jelentés szerint M3 és M4 besorolású altalajok vannak a területen. Ezek a talajok az e-ÚT 06.02.11:20222 Közutak létesítésének általános geotechnikai szabályai Útügyi Műszaki Előírás szerint töltésépítés szerint M3 megfelelő és M4 elfogadható kategóriájúak. A tervezés során ezt figyelembe véve alakították ki a terepszinteket, telken belüli keresztzállítás (és a töltésépítésnél rétegenkénti bedolgozással, tömörítéssel) figyelembevételével.

A fentiek alapján a területről a tereprendezés, és burkolatépítés során terveink szerint nem történik majd talaj elhordás, és a területre földmű anyag beszállítás továbbra sem szükséges.

Gazdaságossági megfontolásból kifejezett Beruházói utasítás volt a Tervező felé, hogy az épületek elhelyezésénél (mind horizontális, mind magassági értelemben) vegye figyelembe a terepadottságokat és ez alapján a nullás földegyenlegre törekedjen, tehát ne keletkezzen se kiszállítandó föld és földbeszállítás se váljon szükségessé, mivel az előzetes talajmechanika szerint a területen lévő altalaj töltésépítésre és alapozásra megfelelő. A talajmechanikai munkarész csatolmányként megküldésre került jelen hiánypótlás során, de fel kívánjuk hívni a figyelmet, hogy ez még egy korábbi, 3 épületet tartalmazó beépítési koncepcióra készült, ami időközben 2 épületet tartalmazó beépítésre változott – lásd alább a 3. ábrán.

A fentiek alapján tehát talaj be-, és kiszállítás nem tervezett a kivitelezési munkák során.

A közlekedési létesítményekre vonatkozó határértékek

A létesítmény közvetlen környezetében a Zsámbéki út helyezkedik el.

Az érintett útra az építési kivitelezési tevékenységtől származó zaj terhelési határértékeit a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. melléklete szerint:

Önkormányzat tulajdonban lévő gyűjtőút (Zsámbéki út):

- | | |
|---|--------------------|
| • Üdülőtérület: | 55/45 dB(A) |
| • Lakóterület (kisvárosias, kertvárosias, falusias, telepszerű beépítésű): | 60/50 dB(A) |
| • Lakóterület (nagyvárosias beépítésű), a egyes terület: | 65/55 dB(A) |
| • Gazdasági terület: | 65/55 dB(A) |

A számításaink során a 25/2004 (XII.20.) KvVM rendelet előírásai szerint járunk el. A figyelembe vett kiindulási adatok az alábbiak:

1. táblázat: Kiindulási adatok a zajszámítás kapcsán

M1 nyugat		M1 kelet	1101	Zsámbéki út (Tescoig)	Zsámbéki út (Talentisig)
Közút típusa	MI, M5 autópályák M0-n kívüli szakaszai	MI, M5 autópályák M0-n kívüli szakaszai	Jelleg2=3 (kis éjszakai forgalmú utak)	Jelleg2=3 (kis éjszakai forgalmú utak)	Jelleg2=3 (kis éjszakai forgalmú utak)
Sávok száma	4	4	2	2	2
Burkolat állapota	B	B	B	B	B
Forgalom jellege	Egyenletes	Egyenletes	Egyenletes	Egyenletes	Egyenletes
Hosszesés mértéke (%)	0	0	0	0	0
Hosszesés jellege	emelkedő	emelkedő	emelkedő	emelkedő	emelkedő
Sebesség (km/h)	I	130	130	70	40
	II	100	100	70	40
	III	80	80	70	40
Védendő távolsága (m)	655	670	360	50	11
Védendő és közút közötti térrész jellege	Füves	Füves	Füves	Füves	Füves

A nappali időszakra vonatkozó számított zajterhelések a ténylegesen alkalmazott közlekedési sáv középvonalától számított 7,5 m-re az alábbi táblázatokban került feltüntetésre.

2. táblázat: A vizsgált útszakaszok alapállapotú zajterhelésének számítási eredményei a kivitelezés időszakában (2025)

M1 nyugat		M1 kelet	1101	Zsámbéki út (Tescoig)	Zsámbéki út (Talentisig)
Többszörös forgalom megoszlása az adott útszakaszon	I	40%	40%	80%	80%
	II	50%	50%	100%	100%
	III	50%	50%	100%	100%
Számított zajterhelés referencia távolságban	Nappal	83,9 dB(A)	84,6 dB(A)	67,4 dB(A)	62,9 dB(A)
	Éjjel	77,9 dB(A)	78,6 dB(A)	58,7 dB(A)	54,4 dB(A)
Számított zajterhelés a védendőnél	Nappal	54,8 dB(A)	55,4 dB(A)	42,2 dB(A)	50,5 dB(A)
	Éjjel	48,8 dB(A)	49,3 dB(A)	33,5 dB(A)	42,1 dB(A)

A számított értékekből jól látható, hogy a jelenlegi forgalmi adatok és érvényes sebesség határok mellett a vizsgált útszakaszokon a határértékek túllépése feltételezhető a referencia távolságban az M1 autópálya keleti és nyugati, a 1101-es út, valamint a Zsámbéki út Tesco logisztikáig tartó vizsgált szakasza kapcsán.

A várható forgalomnövekmény (60 személygépjármű, 20 kis tehergépkocsi, valamint 248 tehergépjármű/nap) napon belüli megoszlását a folyamatos munkamenet, és a kizárólag a nappali időszakban történő kivitelezésre tekintettel óránként maximum 21 tehergépjármű növekmény figyelembevételével számítjuk 07:00 és 19:00 közötti időszakban.

A létesítménybe irányuló tehergépjármű forgalom közvetlenül a Zsámbéki úton, valamint egy erről a beruházást megelőzően kialakított kiszolgáló úton keresztül közelíti meg a beruházási területet.



2. ábra A vizsgált útszakaszok ábrázolása

3. táblázat: Számított zajterhelés a vizsgált útszakaszok vonatkozásában a kivitelezési időszakban [dB (A)]

Növekménnyel együttes terhelés		M1 nyugat	M1 kelet	1101	Zsámbéki út (Tescoig)	Zsámbéki út (Talentisig)
Számított zajterhelés referencia távolságban	Nappal	83,9	84,7	68,0	63,8	59,8
	Éjjel	77,9	78,6	58,7	54,4	47,8
Számított zajterhelés a védendőnél	Nappal	54,8	55,4	42,8	51,5	57,3
	Éjjel	48,8	49,3	33,5	42,1	45,3
Növekmény mértéke	Nappal	0,0	0,0	0,6	0,9	3,0
	Éjjel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Ahogy a táblázatban látható:

- Az érintett 1101-es út vizsgált szakasza mentén található védendő vonatkozásában a kivitelezés során generálódó forgalom által okozott növekmény 0,6 dB, mellyel együttesen sem alakul ki határértéket meghaladó terhelés a legközelebbi védendőnél.
- Az érintett Zsámbéki út (Talentisig) mentén található védendő vonatkozásában a kivitelezés során generálódó forgalom által okozott növekmény 3,0 dB, mellyel együttesen sem alakul ki határértéket meghaladó terhelés a legközelebbi védendőnél.
- Az érintett Zsámbéki út (Tescoig) mentén található védendő vonatkozásában a kivitelezés során generálódó forgalom által okozott növekmény 0,9 dB, mellyel együttesen sem alakul ki határértéket meghaladó terhelés a legközelebbi védendőnél.
- Az érintett útszakaszok esetében a generálódó többletforgalom a fentebb említettek szerint érzékelhető mértékű változást okoz a védendőnél, azonban a helyszínen végrehajtott zajmérések alapján az M1-es autópálya domináns zajára tekintettel a terhelésnövekmény tényleges észlelhetősége kérdéses. Erre tekintettel a változás mértékét nem jelentősként értékeljük.
- Tekintettel arra, hogy a Zsámbéki út két vizsgált szakasza egyaránt hatást gyakorol a legközelebbi vizsgált védendőre, így a számított értékek összegzett hatását is megadjuk az alábbiak szerint:
 - Zsámbéki út (Tescoig): 51,5 dB
 - Zsámbéki út (Talentisig): 57,3 dB
 - Összegezve: 58,3 dB
 - Ahogy a fentiekben látható, az összegzett hatásokkal sem alakul ki határértéket meghaladó terhelés a vizsgált védendő vonatkozásában
- Az egyéb vizsgált útszakaszokon a generálódó forgalom várhatóan nem okoz az emberi érzékelés határát (0,5 dB) meghaladó mértékű változást.

Közvetett hatásterület

- A 284/2007 (X.29.) Korm. rendelet 7. § szerint:
 „(1) Új tevékenység telepítéséhez és megvalósításához szükséges szállítási tevékenység hatásterülete az a szállítási útvonalakkal szomszédos, zajtól védendő terület, amelyen a szállítási, fuvarozási tevékenység legalább 3 dB mértékű járulékos zajterhelés-változást okoz.

(2) Az (1) bekezdés szerinti hatásterületet azokra a szállítási, fuvarozási tevékenységekre kell meghatározni, amelyek

a) országos közúton vagy helyi közutak közül belterületi első- és másodrendű főutakon valósulnak meg, és

b) az alaptevékenység környezeti hatásvizsgálat köteles, vagy egységes környezethasználati engedély köteles.

(3) Az (1) bekezdés szerinti hatásterület megállapításához a járulékos zajterhelést a szállítási útvonalak mentén az alaptevékenység megvalósítási helyszínétől legfeljebb 25 km távolságon belül kell vizsgálni.

(4) Az (1) bekezdés szerinti hatásterületet a közútkezelő által nyilvántartott, legutolsó rendelkezésre álló, éves átlagos napi forgalmi adatok alapján és a szállítási, fuvarozási tevékenység várható legnagyobb napi forgalma alapján külön jogszabály szerinti számítással kell meghatározni.”

Mivel a Zsámbéki út (Talentisig szakasza)– ahol a kivitelezés idején a nappali időszakban a növekmény mértéke 3,0 dB, azaz eléri a 3 dB-t – belterületen helyezkedik el, de nem első- és másodrendű főút, így a szállítási tevékenység hatásterületének részletes meghatározása nem szükséges.

Üzemelés időszakában

A forgalom zajhatását az üzemelés időszakában a területre vezető utakon az alábbi táblázatban ismertetjük.

4. táblázat: A vizsgált útszakaszok alapállapotú zajterhelésének számítási eredményei az üzemelési időszakban (2026)

		M1 nyugat	M1 kelet	1101	Zsámbéki út (Tescoig)	Zsámbéki út (Talentisig)
Többszörös forgalom megoszlása az adott útszakaszon	I	40%	40%	80%	80%	80%
	II	50%	50%	100%	100%	100%
	III	50%	50%	100%	100%	100%
Számított zajterhelés referencia távolságban	Nappal	84,0 dB(A)	84,7 dB(A)	67,5 dB(A)	63,0 dB(A)	56,8 dB(A)
	Éjjel	78,0 dB(A)	78,7 dB(A)	58,7 dB(A)	54,5 dB(A)	47,8 dB(A)
Számított zajterhelés a védendőnél	Nappal	54,9 dB(A)	55,4 dB(A)	42,3 dB(A)	50,6 dB(A)	54,3 dB(A)
	Éjjel	48,9 dB(A)	49,4 dB(A)	33,5 dB(A)	42,2 dB(A)	45,3 dB(A)

Ahogy az korábban ismertetésre került a jelenlegi forgalmi adatok és érvényes sebesség határok, illetve burkolatjellemzők mellett a zajvédelmi határértékek túllépése feltételezhető a referencia távolságban az M1 autópálya keleti és nyugati, a 1101-es út, valamint a Zsámbéki út Tesco logisztikáig tartó vizsgált szakasza kapcsán.

A várható forgalmi növekmény mely a területre érkezik napi 204 személygépjármű, 310 kis tehergépjármű és 192 nyerges szerelvény formájában fog jelentkezni. Az éjszakai forgalom maximálisan 12 személygépjármű, valamint 12 nyerges szerelvény elhaladás lesz Beruházói adatszolgáltatás alapján.

Beruházó egyéb üzemelő létesítményeinek üzemeltetési tapasztalatai alapján kijelenthető, hogy az éjszakai teherszállítás nem általános, de számításainkban szemléltettük az esetlegesen megjelenő forgalom hatásait.

5. táblázat: Számított zajterhelés a vizsgált közlekedő utak környezetében az üzemelési időszakban [dB (A)] (2026)

Növekménnyel együttes terhelés		M1 nyugat	M1 kelet	1101	Zsámbéki út (Tescoig)	Zsámbéki út (Talentisig)
Számított zajterhelés referencia távolságban	Nappal	84,0	84,7	68,0	63,7	59,4
	Éjjel	78,0	78,7	59,1	55,0	49,8
Számított zajterhelés a védendőnél	Nappal	54,9	55,4	42,8	51,4	56,9
	Éjjel	48,9	49,4	33,9	42,7	47,3
Növekmény mértéke	Nappal	0,0	0,0	0,5	0,8	2,6
	Éjjel	0,0	0,0	0,3	0,5	2,0

Ahogy a táblázatban látható:

- A vizsgált M1-es autópálya szakaszok vonatkozásában nem alakul ki zajterhelési növekmény.
- A 1101-es út vizsgált szakasza vonatkozásában a kialakuló 0,5 dB-es és 0,3 dB-es növekmények az emberi érzékelés határán (0,5 dB), illetve alatta maradnak.
- A Zsámbéki út (Tescoig) vonatkozásában a nappali időszakban kialakuló maximálisan 0,8 dB-es növekmény sem eredményezi határértéket meghaladó terhelés kialakulását. Az éjszakai időszakban kialakuló maximális 0,5 dB-es zajterhelési növekmény szintén nem eredményezi határértéket meghaladó terhelés kialakulását
- A Zsámbéki út (Talentisig) vonatkozásában a nappali időszakban kialakuló maximálisan 2,6 dB-es növekmény sem eredményezi határértéket meghaladó terhelés kialakulását. Az éjszakai időszakban kialakuló maximális 2,0 dB-es zajterhelési növekmény szintén nem eredményezi határértéket meghaladó terhelés kialakulását.
- Az érintett útszakaszok esetében a generálódó többletforgalom a fentebb említettek szerint érzékelhető mértékű változást okoz a védendőnél, azonban a helyszínen végrehajtott zajmérések alapján az M1-es autópálya domináns zajára tekintettel a terhelésnövekmény tényleges észlelhetősége kérdéses. Erre tekintettel a változás mértékét nem jelentősként értékeljük.
- Tekintettel arra, hogy a Zsámbéki út két vizsgált szakasza egyaránt hatást gyakorol a legközelebbi vizsgált védendőre, így a számított értékek összegzett hatását is megadjuk az alábbiak szerint:

- Nappali időszak:
 - Zsámbéki út (Tescoig): 51,4 dB
 - Zsámbéki út (Talentisig): 56,9 dB
 - Összegezve: 58,0 dB
- Éjszakai időszak:
 - Zsámbéki út (Tescoig): 42,7 dB
 - Zsámbéki út (Talentisig): 47,3 dB
 - Összegezve: 48,6 dB
- Ahogy a fentiekben látható, az összegzett hatásokkal sem alakul ki határértéket meghaladó terhelés a vizsgált védendő vonatkozásában.

Építési zaj

A figyelembe vett jelentősebb zajterheléssel járó berendezések becsült hangteljesítményszintje az alábbiak szerint alakul.

6. táblázat: Munkagépek és tehergépjárművek várható zajterhelése az építés időszakában

Munkagép, berendezés	Teljesítmény	Hangteljesítményszint határérték
Földmunkagép	P = 75 kW	$L_W = 102,2$ dB
Homlokrakodó	P = 75 kW	$L_W = 102,6$ dB
Tehergépjárművek	-	$L_W = 98,0$ dB/db

A területen a munkavégzés során a legnagyobb zajterheléssel járó földmunka idején munkaterületenként 4 lánctalpas/gumikerekes földmunkagép, 3 lánctalpas/gumikerekes homlokrakodó és 6 négytengelyes, billenőplatós tehergépjármű együttes jelenlétével számolunk, melyek az alábbiakban bemutatásra kerülő ábrán ismertetett három munkaterületen jelennek meg.

- Munkaterület A és B épület: csarnoképületek területe
- Munkaterület kiszolgáló terület: kiszolgáló területek

A legrosszabb esetet feltételezve, a zajforrások hatását munkaterületenként egy pontba összegezve az eredő zajszint számítható a 25/2004 (XII.20.) KvVM rendelet előírásai szerint.

Az összegzett zajterhelés: $L_W = 112,0$ dB(A)

A tervezett talajterítés esetén is meghatározásra került egy felületi zajforrás, melyen egyidejűleg 1 lánctalpas/gumikerekes, 1 lánctalpas/gumikerekes homlokrakodó és 2 négytengelyes, billenőplatós tehergépjármű együttes jelenlétével számolunk.

Az összegzett zajterhelés: $L_W = 106,8$ dB(A)

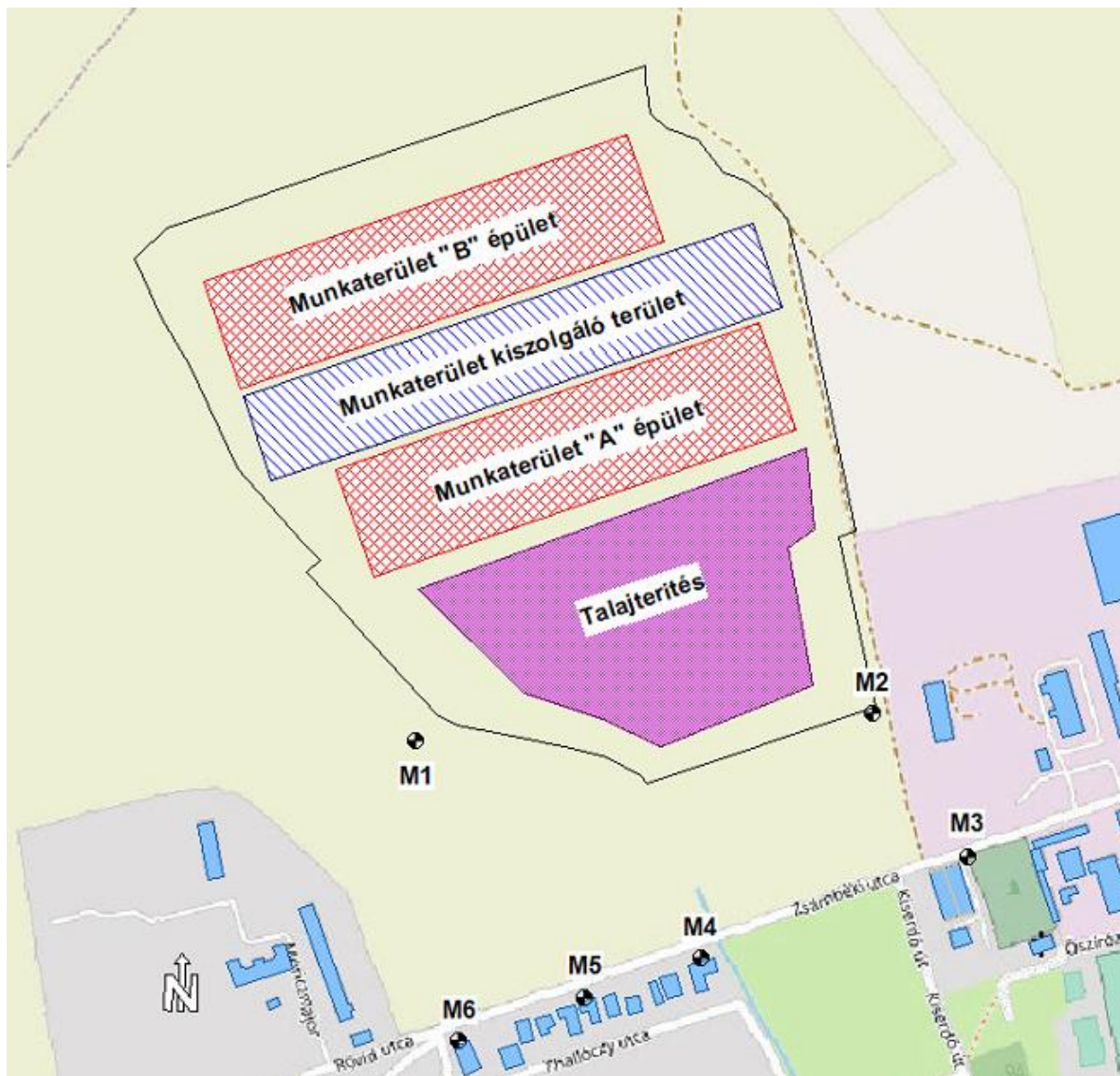
Az elméleti zajkibocsátási felületeket az alábbi ábra szerint felvéve, és a lakóterületek közelségére tekintettel irányonként a legkisebb távolságra elhelyezkedő védendő távolságát meghatározva a várható zajterhelés számítható.

A védendő létesítmények zajterhelésének kiszámítását az IMMI 2024 szoftverben összeállított zajmodell segítségével határoztuk meg, melynek eredményeit az alábbiakban ismertetjük.

7. táblázat: Számított zajterhelés a védendő épületek vonalában [L_t : dB(A)]

Pont	Helye	Zajterhelés	Határérték
M1	Herceghalom, 442 hrsz.	54,7	55
M2	Herceghalom, 440/8 hrsz	53,0	60
M3	Herceghalom, Zsámbéki út, köztemető 220/2 hrsz.	49,2	55
M4	Herceghalom, Zsámbéki út 24.	49,9	55
M5	Herceghalom, Zsámbéki út 14.	49,4	55
M6	Herceghalom, Zsámbéki út 2.	48,6	55

A számítási eredmények alapján a tervezési terület környezetében a zajvédelmi határértékek túllépése nem várható. A hatások mértéke csökkenthető, amennyiben korszerűbb, alacsonyabb zajterhelésű munkagépek alkalmazása történik meg, illetve, ha az „üresjáratokban” a tehergépjárművek érkezése, illetve távozása között a munkagépek motorja leállításra, vagy alapjáratba kerül. Ezzel a megítélési időn belüli zajterhelés mértéke csökkenthető.



3. ábra: A felvett munkaterületek (A-B-kiszolgáló) és a környező vizsgált pontok (M1-M6) elhelyezkedése

A tervezési területen kivitelezési tevékenység 22:00 és 06:00 között nem tervezett.

A kivitelezési tevékenység várhatóan 1 évnél hosszabb időt vesz igénybe, de az éjszakai időszakban kivitelezés nem tervezett. Erre tekintettel a zajvédelmi határérték a legközelebbi védendőkhöz vonatkozásában 55 dB (M1, M3-M6 pontok), illetve 60 dB (M2 pont). A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § a) pontjának előírásai alapján a létesítmény zajvédelmi szempontú hatásterületének (a környezeti zajforrás hatásterületének) határa az a vonal, ahol a zajforrástól származó zajterhelés 10 dB-lel kisebb, mint a zajterhelési határérték, ha a háttérterhelés is legalább 10 dB-lel alacsonyabb, mint a határérték. A háttérterhelés maximális mértéke kevesebb, mint 45 dB, tehát, a kormányrendelet 6. § a) pontjának előírásai alapján szükséges meghatározni a hatásterületet, amennyiben ezen területen belül védendő található. A számított hatásterületet az alábbi táblázatban adjuk meg égtájak szerinti maximális kiterjedésben.

321/130; 321/14; 321/18; 321/19; 321/2; 321/21; 321/3; 321/4; 321/5; 321/6; 321/7; 321/8; 321/9;
439/1; 439/2; 440/12; 440/13; 440/14; 440/2; 440/3; 440/4; 440/5; 440/8; 440/9

Herceghalom külterület:

09/2; 012/2; 012/3; 012/4; 013/4; 013/5; 015/17; 015/18; 016/10; 016/8; 017/1; 017/3; 017/4;
018/3; 018/4; 018/5; 018/6; 018/7; 019/11; 019/13; 019/16; 019/17; 019/18; 019/19; 019/2; 019/20;
019/21; 019/22; 019/23; 019/24; 019/25; 019/26; 019/27; 019/29; 019/30; 019/4; 019/9

Zsámbék külterület:

066/14; 066/15; 066/16; 089/17; 089/18; 089/19; 090/3; 090/5; 090/13; 090/15; 090/22; 090/23;
090/24; 091/4; 092/6; 095/3; 095/4; 095/5; 097/3; 097/4; 097/9; 097/10; 097/16; 097/18; 097/19;
097/20; 097/21; 097/22; 097/23; 097/24; 097/25; 097/26; 097/27; 097/28; 097/29;

A hatásterület lakó funkcióval rendelkező ingatlanjait **vastag kiemeléssel** jelöltük.

A hatásterület részben érinti az Lke-9 szabályozási tervi besorolású területet (hrsz.442), melyen a hiánypótlás beadásának időpontjában nem áll lakóépület.

A hatásterület érinti a Kre-1 szabályozási tervi besorolású területet (hrsz.012/2), az érintett térrészen a hiánypótlás beadásának időpontjában nem áll lakó vagy szállás funkciót ellátó épület.

Herceghalom Község Önkormányzatának észrevételei

1. pont: Forgalmi adatok

A pontban említésre kerül, hogy a Helyi Építési Szabályzatban a területet megközelítő, ún. „kiszolgáló út” tervezéséről és kivitelezéséről szóló Településrendezési Szerződés (TRSZ) tárgyalása folyamatban van az önkormányzattal.

Önkormányzatunk korábban a beruházótól kapott egy TRSZ tervezetet, azonban a TRSZ megkötésének előfeltételül szolgáló Telepítési Tanulmánytervet nem juttatták el önkormányzatunk részére. Ennek a tervnek a hiányában a TRSZ sem köthető meg. A TRSZ megkötése pedig előfeltétele annak, hogy a kiszabályozott út megépüljön és a terület feltárássra kerüljön.

A fenti 1. pont nem bír környezetvédelmi engedélyeztetési szempontból relevanciával, de a tanulmány hivatkozik a TRSZ folyamatban lévő tárgyalására és az ennek keretében megvalósítani tervezett új feltáró útra.

2. pont: Forgalmi zaj

2.1 Kivitelezés időszakában

A beruházó válaszában a teljes építési területre megadta a számított földmunka mennyiségét. Ez közel 165 ezer köbméter föld mozgását jelenti az építés ideje alatt. Előadja, hogy a földet nem kell elszállítani, mivel az a lenti területen kerülne elterítésre. Az építőanyagok szállításában viszont már 152/tehergépjármű/napot ad meg a Zsámbéki úton.

Nem egyértelmű a fejezethől, hogy a beruházó az újonnan kialakított kiszolgáló út tekintetében vizsgált zajhatást milyen esetben vizsgálta. A forgalom növekedésével, vagy az esetlegesen a Zsámbéki útról a korábban, a 016/10 hrsz. melletti út menti használatával alakultak ki a válaszban megadott értékek? Utóbbi területről az ingatlan megközelítése a HÉSZ alapján nem lehetséges.

A beruházási terület megközelítése a jelenleg még nem kialakított kiszolgáló úton keresztül tervezett. A Zsámbéki út a Talentis Business Park behajtóig lesz terhelve az építési forgalommal, melynek hatásai a fentiekben részletesen bemutatásra kerültek.

2.2. Üzemelés időszakában

Fenti pont szerint az elkészült logisztikai központba 204 személygépjármű, 310 kistehergépjármű és 192 nyerges szerelvény fog érkezni naponta.

Kérdésünk az lenne, hogy ezek az adatok honnan származnak, mi alapján kerültek kiszámításra? Az alapidokumentumban 130 személyautó, 126 kisteherautó és 82 nyerges vontató jelenik meg naponta.

A szám adatok részben a Valu4Real közlekedési hatástanulmányából származnak, mely az Önkormányzatnak is rendelkezésére áll tudomásunk szerint. Ezek az adatok Beruházói adatszolgáltatás, valamint üzemeltetési tapasztalatok alapján finomhangolásra kerültek, jobban reflektálva egy logisztikai központ üzemállapotára.

3. Építési zaj

Továbbra sem értünk egyet azzal, hogy közel 160 ezer köbméter föld megmozgatását összesen 2 db univerzális földmunkagép és 2 db rakodógép, valamint 4 db tehergépjármű fogja elvégezni.

Az építési zaj kérdésköre jelen hiánypótlásban kifejtésre került részleteiben.

4. Víziközművek

4.1. Szennyvízelvezetés

Önkormányzatunk havonta kap adatszolgáltatást a szolgáltatótól a településen lévő víz- és szennyvíz szabad kapacitásáról. A szennyvíz tekintetében ez a 2024. júniusi állapot szerint 90,4 m³/nap. Beruházó 10+10 m³/nap értékben adta meg a várható szennyvízkibocsátást, ami véleményünk szerint - 22%-a jelenlegi szabad kapacitásnak – nem megengedhető, ugyanis a beruházó cég nem veszélyeztetheti a még a településre beköltöző lakosok általi szennyvíz kezelését. Ugyanakkor várhatóak további vállalkozás, cég megjelenése is, amelyek szintén nem lakossági szennyvízkibocsátók lesznek a későbbiekben.

Mindezek tükrében beruházónak célszerű lenne megfontolni annak lehetőségét, hogy a jelenlegi szennyvíztelep kapacitását milyen módon bővítse.

A fenti 4.1 pont nem bír környezetvédelmi engedélyeztetési szempontból relevanciával.

Budapest, 2024. augusztus 8.

Tisztelettel:

Nagy Tamás

Környezetvédelmi szakértő