

Pest Vármegyei Kormányhivatal  
Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály

Tárgy: Ügyfélként bejelentkezés a PE/KTHF/40635/2025. iktató számon indított előzetes vizsgálati eljárásba/ Budapest. XV. kerület, a Pólus Center és a World Mall közötti Szilas Liget Lakópark létesítése

Ügyiratszám: PE/KTHF/40635/2025

Tisztelt Kormányhivatal!

Ügyféli jogállás elismerése iránti kérelmet nyújtok be a előzetes vizsgálati eljárásába

*A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. tv. 98. § (1) bekezdése alapján a környezetvédelmi érdekek képviseletére létrehozott politikai pártnak és érdekképviseletnek nem minősülő, a hatásterületen működő egyesületeket (a továbbiakban: szervezet) a környezetvédelmi államigazgatási eljárásokban a működési területükön az ügyfél jogállása illeti meg.*

A fentiek értelmében alulírott Újszászi Györgyi, a Védegylet Egyesület (székhely: 1137 Budapest, Pozsonyi út 14. II/9.,) főtitkára kérem, hogy a t. Főosztály egyesületünk ügyféli jogállását a hivatkozott jelen előzetes vizsgálati eljárásban ismerje el.

A Védegylet Egyesületet a Fővárosi Bíróság 3251 sorszám alatt a Pk. 60.382./2001./3. számú jogerős végzésével nyilvántartásba vette.

Alapszabályunk II./1. pontja rendelkezik a közhasznú, célja szerint környezetvédelmi tevékenység besorolású Védegylet Egyesület céljáról, tevékenységéről. Ennek egy részét idézzük:

*„A Védegylet célja a környezeti tudatosság elmélyítése, a biológiai és kulturális sokféleség megőrzése, a fenntarthatóság elveinek nyilvános képviselete és a helyi környezetvédelmi kezdeményezések támogatása.”*

Kérelmünket a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. tv. (Ket.) 15. § (1) és (5) bekezdésére, valamint a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. tv. (Kvt.) 98. §-ára alapozzuk. Egyesületünk

környezeti információhoz való jogát az *Aarhusi Egyezmény* kihirdetéséről szóló 2001. évi LXXXI. tv. 2. cikk 3/a, és c), valamint 5., továbbá a 3. cikk 9. pontjai alapozzák meg.

Indok: Az előzetes vizsgálati dokumentum összességében igen hiányos és nem alkalmas a tervezett létesítmény hatásainak előzetes vizsgálatára, a hatások bemutatására. A beruházás jelentősége alapján, az elővigyázatosság elve szerint a dokumentum megállapítása, miszerint „környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem indokolt” teljes mértékben helytelen. A jelen, egyetlen változatban vizsgált beruházás hatásait tekintve igen magas kockázatokat hordoz, így azok részletes környezeti hatásvizsgálata mindenképpen indokolt.

Egyesületünk ügyféli jogállását elismerték célja és tevékenysége alapján sok más engedélyezési eljárásában (pld. Budapest – Normafa hóágyúzás, Budapest – Zugló lakásépítés, Budapest – Hamzsabégi úti vasútbővítés, Budakeszi – út- és parkolóépítés, Göd – akkumulátorgyár talajvíz)

Újszászi Györgyi  
főtitkár

Védegylet Egyesület

Melléklet:

- 1 pld. bírósági kivonat ([www.birosag.hu](http://www.birosag.hu) oldalról 2025. november 24-én letöltve)
- 1 pld. alapszabály másolat

Az ügyféli jogállás iránti kérelemmel egyidejűleg küldöm egyesületünk **Tájvédelmi és élővilág-védelmi szempontok szerinti észrevételeit.**

**SZAKMAI ÉSZREVÉTELEK A SZILAS LIGET LAKÓPARK (BP. XV. KER.)  
ELŐZETES VIZSGÁLATI DOKUMENTUMA KAPCSÁN**

**Tájvédelmi és élővilág-védelmi szempontok szerinti észrevételek**

Maga az előzetes vizsgálati dokumentum – bár sok helyen tartalmaz korrekt megállapításokat – összességében igen hiányos és nem alkalmas a tervezett létesítmény hatásainak előzetes vizsgálatára, a hatások bemutatására. Főbb hiányosságok:

- A dokumentum gyakorlatilag nem kezeli a 18 szint, 60 méter feletti épületmagasságból adódó hatásokat, azokat egyszerűen elintézi a kiemelő kormányrendeletnek való megfeleléssel, holott a hatások vizsgálata NEM jogszabályi megfelelést kellene, hogy célozza, hanem magukat a környezeti hatásokat.
- Változatelemzés: a projekthez egyszerűen nem készült. A „4. számú melléklet a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelethez, Az előzetes vizsgálati dokumentáció és a konzultációs kérelem tartalma” 1. pont alapján „Az 1. vagy a 3. számú mellékletbe tartozó tevékenységek esetén” b) alpont szerint „a tervezett tevékenység, továbbá, ha vannak más ésszerű telepítési, technológiai vagy egyéb változatai (a továbbiakban együtt: számításba vett változatok), akkor azok alapadatai” is bemutatandók. A tervezett lakópark a vonatkozó jogszabály 3. melléklet 128. pontja alá tartozik, a terület beépítésének pedig vannak „ésszerű telepítési” változatai, azaz ezek bemutatása nem elengedhető.
- A dokumentáció, teljesen helyesen megállapítja, hogy a beruházás közvetett hatásterülete jelentős védett területeket (országos Ökológiai Hálózat mag és folyosó területe; Helyi jelentőségű védett természeti terület) érint, valamint azt is, hogy valószínűsíthetően ezek zavarása fokozódni fog.

A fejlesztés szembe megy a védett terület kezelési tervében foglaltakkal, többek között:

99. oldal a terület „lehetőség szerinti bővítése” – a jelenlegi zöldterület a fejlesztés északi oldalán még ad lehetőséget potenciális vizesélőhely bővítésre, amit a jelenlegi tervek végkép ellehetetlenítenek.

100. oldal i) „A terület háborítatlanságának megőrzése, fokozása.” a projekt következtében egyértelműen sérül.

„k) Az egyedülálló tájképi érték megóvása.” 18 szintes épületek tövébe szorítva ez lehetetlenség.

„f) Az értékes területrészek zavarásmentességének biztosítása.” egyértelműen sérül

„g) A terület vízellátása érdekében nem engedélyezhető olyan beavatkozás, amely csökkenti a terület vízkészletét.” az igen nagyfokú terület burkolás, csapadékvízlevezetéssel párosítva valószínűsíthetően ront a felszínalatti vízkészletek állapotán, így a felszín alatti vizektől függő ökoszisztémán, a vizesélőhelyen is. A zöldtetőkkel felnövelt zöldfelületek minőségben nem tudják megközelíteni a szabad talajkapcsolt felületek funkcióit.

102. oldal „4.3.1.7. Táj- és kultúrtörténeti értékek: A tervezési területnek és környékének tájképi jellegét meg kell őrizni.” – a környék tájképi jellegén egy 60 méter feletti új épületeket tartalmazó beruházás igen jelentős változásokat idéz elő.

107. oldal alapján a beavatkozási területen potenciálisan megjelenhetnek a védett területek védett fajai...

110. oldal a beavatkozási terület füsti fecskék fészekanyag gyűjtő helye.

152. oldal „már most is jelentős fényszennyezés éri a vizsgált területet” a meglévő fényszennyezés nem ad mentességet további jelentős fényszennyezésre, aminek az igen magas (60 méter feletti) épületek miatt a jelentősége is jóval nagyobb lesz.

Lényeg 152. oldal: „A beruházás megvalósulása révén, az antropogén bolygatottság/zavarás növekedésével a szomszédos Szilas-patak és a Szilas-tó TT nagyvárosi szövetben elhelyezkedő természetközeli maradványterületének élőhelymozaik-jellege tovább erősödik, a közvetett hatásterületen – a tervezett beruházás vonalában – az élőhelyek stabilitása csökkenhet.”

- Patak: A dokumentum, helyesen bemutatja a vonatkozó Vízyűjtő gazdálkodási tervben foglalt állapotértékelés adatait, a víztest integrált állapotát (rossz). Viszont nem tartalmazza a VGT-ben a víztestre vonatkozó célkitűzést és nem tartalmazza a víztestre előírt intézkedéseket sem, így a projekt hatása a víztestre nem vizsgálható. A beruházásnak nem csak a meglévő állapoton nem szabad rontania,

de az előírt célkitűzés elérését sem gátolhatja, így az előírt intézkedéseket sem. Ezek nem kerültek megvizsgálásra a dokumentációban. A patak morfológiai minősítése gyenge, azaz nagy valószínűséggel egy ökológiai helyreállításnak a meder morfológia természetességét kell céloznia, ami szélesebb, sekélyebb és őshonos fás növényzettel jobban benőtt meanderező morfológiát jelent. Ehhez a jelenlegi ároknál jóval szélesebb sávra van szükség, ami elvileg rendelkezésre is áll, ha a tervezett beruházás nem szűkíti le túlságosan a patak számára rendelkezésre álló teret. Ennek vizsgálata elmaradt. Több helyen előkerülnek a patak közjóléti funkcióit erősítő beavatkozások, a szabadtéri bútoroktól kezdve a kerékpárútig. Természetesen egy élő vízfolyás esetén is szükséges települési környezetben a lakosság hozzáféréseinek biztosítása, de az ilyen jellegű infrastruktúra semmiképpen sem lehet fölérendelve az ökológiai funkcióknak. A hivatkozott települési tervek sajnos még akkor készültek, mikor a vízfolyások helyreállítása igen alacsony prioritás volt, így például a patakmenti kerékpárút is fenntartásokkal kezelendő. A dokumentum semmilyen információt nem tartalmaz az aktuális ökológiai helyreállítási koncepciókból.

- Zaj: a dokumentum azon megállapítása, hogy a hűtésre használt 'split' klímák zajhatása elhanyagolható, erősen megkérdőjelezhető. Mind a klíma készülékek abszolút száma (a több, mint 3000 lakásra jutó közel 5000 db készülék), mind a sűrűsége (18 szintes épületek ilyen koncentrációja) alapján feltehető, hogy az egyenként nem jelentős hatás, akár már egészségkárosító is lehet (lásd alvászavarok).
- Hő: az 5000 db klíma készülék egyenként 2,5 kW teljesítménye külső hőleadásban nyilvánul meg, több, mint 10 MW teljesítményben. Ez a kérdés a dokumentumban elő sem kerül, pedig a legjelentősebb katasztróforkockázati tényező a hősziget effektus (lásd: <https://www.katasztrofavedelem.hu/application/uploads/documents/2025-06/86142.pdf> és 72. oldalon hőségnapok számának növekedése)
- Látvány: a dokumentum gyakorlatilag teljesen mellőzi a látvány látványképeken való bemutatását, ami 60 méter feletti épületekből álló lakópark esetén kritikus hiány. A dokumentumban illusztrációként felhasznált képek mind az „alacsonyabb” épületeket mutatják, lásd címlapkép. Az igen jelentős hatású 18 szintes épületekről nem tartalmaz sem az elhelyezésükre, sem a látványukra képeket. A 196. oldalon lévő árnyékolást bemutató képek nevetségesen alacsony színvonalúak, szakmaiatlanok. A dokumentációból is kiderül, hogy kritikus a téli, koratavaszi árnyékolás, a képeken pedig a feliratok alapján a tervezett június 20. 8-9 órai állapotok láthatók.
- Bár zöldfelületi arányszámítást tartalmaz a dokumentáció, de egy főre jutó nettó zöldfelületet már nem. Ilyen kis területen ekkora lakosságkoncentrációnál ez igencsak kritikus érték az emberi élıhetőség szempontjából. Az egy főre jutó zöldfelület mellett igen fontos lenne látni az egy főre jutó természetes talajkapcsolt zöldfelület nagyságát is, mert a kulturális ökoszisztémaszolgáltatások értékében minőségi különbség van a kettő között.
- Közlekedés 54. 55. oldal több kapcsolódó csomópont esetén is megállapítja a dokumentáció, hogy jelenlegi forgalom mellett sincs elegendő kapacitás tartalék, sőt van, ahol ez ki sem építhető, csak a távolabbi területek bevonásával javítható.
- Katasztróforkockázat, havária fejezet: nem került bemutatásra a releváns katasztrófavédelmi kapacitás rendelkezésre állása sem. 60 méter szint felett a tűzbiztonsági mentések is igen kockázatosak. Milyen kapacitások, hol, milyen kiérkezési idővel állnak rendelkezésre az illetékes tűzoltóságnál (lásd londoni lakossági toronyház katasztrófa).
- Az az állítás, hogy ennek a teljes mértékben idegen (18 szintes épületekből álló) fejlesztésnek az épített környezetre való hatása javító igencsak megkérdőjelezhető.
- További fejlesztési szükségletek hatásai igen elnagyoltan kerültek elintézésre 151. oldal: „A beruházás távlatilag további fejlesztéseket generálhat, amely hatást gyakorol a befoglaló tájrészlet tájhasználataira is (pl. megnövekedett forgalom).” ennyi, semmi részletezés a további hatásokról...

A fentiek alapján az a vélemény, hogy a beruházás élővilágra gyakorolt hatásai összességében elviselhető, nem alátámasztott.

A beruházás jelentősége alapján, az elővigyázatosság elve szerint a dokumentum megállapítása, miszerint „környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem indokolt” teljes mértékben helytelen. A jelen, egyetlen változatban vizsgált beruházás hatásait tekintve igen magas kockázatokat hordoz, így azok részletes környezeti hatásvizsgálata mindenképpen indokolt.

Míg nagyértékű ingatlanok, nagyvárosi magasépületes fejlesztési körzetek alkalmasak lehetnek toronyház jellegű irodaépületek fejlesztésére, addig ugyanez külvárosi, városszéli területeken, lakó funkciókkal már nem értelmezhető, a hazai településfejlesztési gyakorlattól idegen, enyhén kifejezve is újszerű. Ilyen újszerű fejlesztések esetén a kitekintés mind a hazai, mind a nemzetközi (hasonló környezetben lévő) gyakorlatra, megvalósulásra, annak eredményeire, problémák (elidegenítő falanszter hatás) kezelésére nem elengedhető. Az egyedül álló, történelmileg víztorony funkciókat is hordozó víztoronyház nem tűnik sem arányaiban, sem léptékében összevethető mintának jelen beruházásban elkészülő épületblokkokhoz képest.

Szükséges egy a jelenlegi települési szövetbe szervesen illeszkedő változat kidolgozása is, ami főbb vonalakban a Szentmihályi út felől egy sor 10 emeletes épületből menne át a Szilas park 4 szintes épületeibe, jóval nagyobb teret adva egy esetleges Szilas-patak ökológiai helyreállításnak, kapcsolódó vizesélőhelyekkel.

### Levegőtisztaság-védelmi szempontok szerinti észrevételek

- 1.) 44. oldal: 3.487 db lakás kialakítása tervezett, amelyhez összesen 2.910 db normál, telken belüli, 584 db elektromos töltőponttal rendelkező, telken belüli, valamint 217 db normál, telken kívüli parkolóhely kialakítása tervezett. Tehát telken belül 3.487 db lakásra terveznek 3.494 db parkolót, ha a telken kívüli parkolókat is beszámítjuk, úgy 3.711 db parkolót. Ez lakásonként 1,06 autó, ha csak a telken belüli parkolókat nézzük, úgy lakásonként 1,00 autó. Mivel a tervezési területen nem különösebben fejlett a tömegközlekedés (nincs kötöttpályás közlekedés) és a város peremén tervezett a fejlesztés, így várhatóan olyan személyek és családok fognak beköltözni a lakásokba, akiknek jellemzően 1, vagy 2 autójuk is van. Tehát az a fajta számítás, hogy elegendő lakásonként 1 parkoló, az nem megfelelő. Lakásonként kb. 1,5 autóval, és parkolóhellyel lenne szükséges számolni, de legalább 1,3 autóval.
- 2.) 74. oldal: a jelenlegi levegőminőséget 1 év, a 2024-es év felhasználásával végezték el, miközben érdemesebb lett volna 3, vagy akár 5 évet is megvizsgálni. Továbbá kizárólag a napi átlagos koncentrációk éves átlagával kalkuláltak a szakértők, amely szintén nem szerencsés, mivel nem csak az átlagos időszakban kell teljesülnenek a vonatkozó légszennyezettségi egészségügyi határértékek, tehát szakmailag az a helyes metódus, ha terheltebb alapállapotot is vizsgálnak a szakértők.
- 3.) 130. oldal: A levegőtisztaság-védelmi számításokat magasabb alapterheltség, és kritikus légköri és meteorológiai viszonyok mellett is szükséges elvégezni, amely nem valósult meg. A figyelembe vett alapterheltség az átlagos, illetve a figyelembe vett meteorológiai és légköri viszonyok is átlagosak, miközben az átlagosnál magasabb alapterheltségek is jellemzőek lehetnek olyan időszakokban, amikor a meteorológia nem kedvez az elkeveredésnek és a terület kiszellőzésének. Kritikus meteorológiai paraméter szélénél: 1 m/s, stabilitási indikátornál: 0,464, amely erős inverziót feltételez. Továbbá nem térnek ki az építési számítások a becsült anyagnyerőhelyekre, feltételezett szállítási útvonalakra, miközben ezek az EVD-k kötelező tartalmi elemei közé tartoznak.
- 4.) 131. oldal: Az üledő por terhelésének számításakor nem az előírt magyar szabvány szerinti számításokkal kerültek elvégzésre a számítások.
- 5.) 131. oldal: Az építés alatt várható terhelő hatásokra vonatkozóan a szakértők semmilyen hatásmérséklő intézkedést sem javasoltak.
- 6.) 145-149. oldalak: Az elvégzett vizsgálatok és számítási eredmények bizonyosan magasán alulbecsülik a várható tényleges hatásokat, mivel az alábbi több elvi szakmai hibával terheltek azok.
  - A számításokat magasabb alapterheltségekkel is el kell végezni, mivel nem csak átlagos viszonyok mellett kell teljesülniük a légszennyezettségi egészségügyi határértékeknek. A dokumentáció kizárólag átlagos alapterheltségekkel végez számításokat.
  - A kiszámított terhelési értékek helytelenül csak két tagot összegeznek, az alapterheltséget és a létesítmény forgalmát, tehát kimaradt a számításokból az utak alapforgalma, amelyet tovább növel a tervezett létesítmény. Helyesen a számítás: alapterheltség + alapforgalom + tervezett létesítmény forgalma. Az alapterheltség nem a forgalmas utak mentén van meghatározva, hanem mint háttér (a mérőállomás besorolása is városi háttér), tehát ez a háttérszennyezettség a térségben folyamatosan jelen van, ehhez adódnak hozzá a különböző utak forgalmaitól származó levegőterhelések. Amennyiben 1-1 útszakaszt vizsgálunk, úgy helytelen a háttérszennyezettséget egyenlőnek venni az

út alap gépjárműforgalmának terhelésével.

- A számításokat nem csak átlagos légköri és meteorológiai viszonyok mellett szükséges elvégezni, mivel nem csak átlagos viszonyok mellett kell teljesülniük a légszennyezettségi egészségügyi határértékeknek. A számításokat kritikus légköri és meteorológiai viszonyok mellett is el kell végezni amikor a meteorológia nem kedvez az elkeveredésnek és a terület kiszellőzésének. Kritikus meteorológiai paraméter szélnél: 1 m/s, stabilitási indikátornál: 0,464, amely erős inverziót feltételez.
- A figyelembe vett gépjárműmozgások is alulbecsültek, mivel várhatóan nem 1 db autó fog tartozni 1 db lakáshoz, hanem inkább 1,5 (de minimum 1,3). Amennyiben lakásonként 1,3 személygépjárművel számolunk, úgy 4.533 személygépjármű adódik. A dokumentáció szerint 564 db elektromos jármű töltésére alakítanak ki parkolóhelyet (a dokumentumban két helyen 564, két másik helyen 584 ilyen parkolóról írnak), ha 600 elektromos meghajtású személygépjárművel kalkulálunk, úgy 3.933 belsőégésű motorral szerint gépjármű adódik, ha ezek egy nap alatt csak egyszer közlekednek oda és vissza, az úgy 7.866 elhaladás. 11%-os mértékadó óraforgalmi aránnyal kalkulálva 865 kibocsátó személygépjármű elhaladásával lehet kalkulálni a mértékadó órában a térségben, amely a tervezett létesítmény forgalomvonzó hatásából adódik.
- A vizsgálatok során az sem helyes, hogy kizárólag jelenlegi forgalmak mellett vizsgálja a létesítményt. Hiszen a létesítmény nem kizárólag 1-2 évig fog üzemelni, hanem legalább 50 évig. Ennek megfelelően szükséges meghatározni a környező úthálózaton a távlati forgalmakat is, és azokkal is meg kell ismételni a számításokat. Budapesten jelenleg évről évre folyamatosan nőnek a gépjármű forgalmak a legtöbb úton, illetve a jelenleg érvényes, vonatkozó, forgalomszámításokkal foglalkozó utügyi műszaki előírás is még mindig folyamatos gépjárműnövekedéssel számol. A gépjárműösszetételnél alkalmazható elektromos/hibrid/stb. gépjármű arányokat (amelyek várhatóan folyamatosan növekednek) a fajlagos kibocsátási értékekkel szükséges figyelembe venni, amelyek ezen javulást figyelembe veszik.
- Nem megfelelő az sem, hogy kizárólag a parkolóknál és a kihajtó rámpáknál végzik el a számításokat, rövid útszakaszokon és 20-30 km/óra sebességekkel. Nem csak a rámpáknál kell teljesülniük a határértékeknek, hanem például a Nyírpalota úton és a Szentmihályi úton is, ahol a figyelembe veendő sebesség 50 km/óra. Illetve az alkalmazott számítási módszer nem a szabvány szerinti vonalforrásokra vonatkozó.
- Magas beépítettség mellett alulbecsül a dokumentációban alkalmazott modellezési módszer. A dokumentációban többféleképpen, de minden esetben kizárólag csak Gauss-féle terjedést feltételeztek a szakértők. A vizsgálati területre és környezetére jellemző magas épületek miatt szakmailag helytelen kizárólag Gauss-féle terjedéssel számolni, az elérhető modellező szoftverek Austal2000 nevű moduljával is szükséges elvégezni a modellszámításokat, mivel az Austal2000 modul a valóságnak jobban megfelelő veszi figyelembe a magas épületeket, amelyek között kevésbé tud átkeveredni és kiszellőzni a levegő.
- A fentieket figyelembe véve, az alábbi paraméterekkel megismételtük a számításokat:
  - o A Kőrakás parki OLM automata mérőállomás különböző légszennyező anyagainak 2020-2024 időszakra vonatkozó 5 éves átlagai, de évente háromféle, különböző statisztikát alkalmazva (átlag, amivel a dokumentáció is számolt, felső kvartilis, amely magasabb alapterheltségeket feltételez, és 95%-os percentilis, amely kritikus, magas alapterheltségeket feltételez):

Légszennyező anyag	Alapterheltségek különböző statisztikák alapján [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]		
	átlag	felső kvartilis (Q3)	95%-os percentilis
CO	578,8	640,5	952,5
NO <sub>2</sub>	23,5	28,8	40,7
NO <sub>x</sub>	38,2	46,8	92,0
PM <sub>10</sub>	22,7	28,6	47,4

- o Figyelembe vett útszakasz: Szentmihályi út (Bánkút utca és Nyírpalota út között), amelynek az alap forgalma az alábbi:

- 3,5 tonna megengedett össztömeg alatti gépjárművek:

2.772 jármű/mértékadó óra

- 3,5 tonna megengedett össztömeg feletti gépjárművek:

338 jármű/mértékadó óra

ahol a mértékadó óraforgalmat a napi forgalom 11%-ában határoztuk meg, kiinduló adat a dokumentáció 161. oldalán lévő 89. táblázat, ahol átlagos óraforgalmak vannak bemutatva nappal/éjjel bontásban.

- o Figyelembe vett + forgalom, amely a tervezett létesítmény üzemeléséből ered: 865 db 3,5 tonna megengedett össztömeg alatti gépjármű, amely belsőégésű motorral van szerelve
- o Alkalmazott számítási módszer: vonatkozó érvényes magyar szabványok szerint (MSZ 21457-es, 21459-es és 21460-as szabványsorozatok), vonalforrásként figyelembe véve, 1 órás átlagolási idővel számolva, **amely továbbra is alulbecsül!**
- o Érdességi paraméter: 3,0 – nagyváros (toronyházak)
- o Szélsébség: átlagos: 3,5 m/s, kritikus: 1 m/s
- o Stabilitási index: átlagos: 0,282 (normális), kritikus: 0,464 (erős inverzió)
- o Fajlagos kibocsátási értékek: HBEFA 2015-ös értékei (2025-ös jelenlegi évet figyelembe véve, de 10 éves lemaradást feltételezve a német gépjárműparkhoz képest.

Légszennyező anyag	3,5 t alatti jármű	3,5 t feletti jármű
CO	0,2709 g/(km · j)	1,6296 g/(km · j)
NO <sub>2</sub>	0,1275 g/(km · j)	0,4468 g/(km · j)
NO <sub>x</sub>	0,4133 g/(km · j)	3,9721 g/(km · j)
PM <sub>10</sub>	0,0260 g/(km · j)	0,1000 g/(km · j)

o EREDMÉNYEK:

Szituáció	A levegőterheléseket 1 órás átlagolási idővel számolva							
	Alapterheltség: felső kvartilis				Alapterheltség: 95%-os percentilis			
	NO <sub>2</sub>		NO <sub>x</sub>		NO <sub>2</sub>		NO <sub>x</sub>	
	Védő-távolság [m] *	Hatás-terület [m]	Védő-távolság [m] *	Hatás-terület [m]	Védő-távolság [m] *	Hatás-terület [m]	Védő-távolság [m] *	Hatás-terület [m]
Jelenlegi forgalom, átlagos meteorológia	0,0	5,5	0,0	18,3	0,0	5,5	1,2	18,3
Jelenlegi + új forgalom, átlagos meteorológia	0,0	7,3	0,2	21,7	0,0	7,3	1,8	21,7
Jelenlegi forgalom, kritikus meteorológia	0,7	56,3	5,9	321,1	1,2	56,3	12,2	321,1
Jelenlegi + új forgalom, kritikus meteorológia	1,3	82,5	7,8	415,6	2,1	82,5	15,8	415,6

\* védőtávolság alatt azt a távolságot értjük, ahol először teljesül a vonatkozó légszennyezettségi egészségügyi határérték (NO<sub>2</sub> esetében 100 µg/m<sup>3</sup> órás határértéket, NO<sub>x</sub> esetében 200 µg/m<sup>3</sup> órás tervezői irányértéket figyelembe véve)

- Látható az eredményekből, hogy a még szintén alulbecslő módszerrel elvégzett számítások is kismértékű határérték túllépéseket adnak a létesítmény üzemelése kapcsán. A fenti számításokban nem szerepelnek a távlati, magasabb alapforgalmak, pedig ezeket figyelembe kell venni, illetve szintén nem a szükséges Austal2000 modullal vannak elvégezve a számítások.

Mindezek alapján megállapítható, hogy az előzetes vizsgálati dokumentáció levegőtisztaság-védelmi vizsgálatai nem alkalmasak arra, hogy a szükséges részletezettséggel, alapossággal és biztonsággal meghatározzák a tervezett beruházás levegőterhelő hatását. A tervezett létesítmény egy olyan új, zöldmezős létesítmény, amely jelentős gépjármű forgalmat vonz a térségbe, ahol már jelenleg is magasak az utakon a forgalmak, és magasak a légszennyező anyagok alapterheltségei is. Telente, fűtési időszakban, amikor a légszennyező anyagok elkeveredésére és kiszellőzésére nem megfelelő légköri és meteorológiai viszonyok állnak fenn, már jelenleg is határérték közeli, vagy azt meghaladó légszennyezettség van a területen, amelyet számszakilag kimutathatóan tovább növel a tervezett beruházás, még nagyobb határérték túllépéseket generálva a területen. Mivel nem egy meglévő létesítmény fejlesztéséről van szó, hanem egy új létesítményről, jelentős forgalomvonzó hatással, így fontos a lehető legalaposabban, legmegbízhatóbb módon vizsgálni a levegőterhelő hatásokat, amely kritériumot az előzetes vizsgálati dokumentáció jelenlegi levegőtisztaság-védelmi vizsgálatai nem érnek el. A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény alapelveit követve, valamint figyelembe véve a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet 4. és 5. §-ainak előírásait, a tervezett létesítmény üzemelésének hatására nem lehetnek légszennyezettségi egészségügyi határérték túllépések. A jelen észrevételek összeállítása során szakértői számításokkal megismételtük a vizsgálatokat olyan módon, amely már jobban közelíti az elvárható alaposságot. A megismételt számítások alapján határérték túllépések adódnak, amelyek még magasabbak lennének, amennyiben a szakmailag indokolt modellel (Austal2000), és a magasabb, távlati alapforgalmakkal kerülnének elvégzésre a számítások.

Mindezek alapján, a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet előírásait figyelembe véve kizáró ok adódik, hiszen nem engedélyezhető olyan beruházás, amely határérték túllépést eredményez.

A fentiek cáfolatára kizárólag egy részletes, Austal2000 modullal futtatott, a teljes környező térségre (és utakra) felállított 3D-s számítógépes modellezés alkalmas, olyan módon, hogy a jelen észrevételekben részletezett

- magasabb alapterheltségek,
- kritikus légköri és meteorológiai viszonyok,
- helyesebben meghatározott mértékadó óraforgalmak, amelyek a tervezett létesítmény hatására, mint többlet jelentkeznek,
- megfelelő jelenlegi és távlati alapforgalmak a környező úthálózaton,
- megfelelő sebességek, stb.

vannak figyelembe véve.



## Zajvédelmi szempontok szerinti észrevételek

- 1.) 119. oldal: A 6. sz. melléklet nem került csatolásra a dokumentációhoz.
- 2.) 119-125. oldal: A szakértők nem végeztek a beruházás tágabb környezetében több zajterhelési megítélési pontot is bemutató modellezést a jelenlegi (2025-ös) állapotra vonatkozóan. A 2017-es stratégiai zajtérképre hivatkozás nem elégíti ki a szükséges vizsgálatokat, egyrészt mivel az már 8 éves, másrészt a stratégiai zajtérkép nem tud adni kellően részletes információt sem a szakértő, sem a Hatóság részére arra vonatkozóan, hogy pontosan milyen közlekedéstől származó zajterhelések adódnak már jelenleg, a 2025-es állapotban a tervezett létesítmény környezetében található környezeti zajtól védendő épületek védendő homlokzatai előtt különböző magasságokban, dB-re pontosan. Annak érdekében, hogy meg lehessen ítélni a tervezett létesítmény zajterhelő hatásait, zajvédelmi vonatkozásait, szükséges részletesen modellezni a jelenlegi állapotokat is, már csak azért is, mivel a meglévő úthálózaton a létesítmény üzemelése miatt bekövetkező változások megítéléséhez ez is szükséges.
- 3.) 137-143. oldal: Az építési hatások vizsgálata nem tér ki az építéshez szükséges anyagbeszállítások hatásaira, amely kötelező tartalmi eleme az EVD-knek.
- 4.) 159-162. oldal: Az üzemelés hatásainál, a tervezett lakópark mentén található utak, valamint a létesítmény kissé tágabb környezetében található utak esetében az alábbiak miatt nem felelnek meg a jogszabályi előírásoknak a vizsgálatok, illetve nem megfelelők a számítások/modellezések.
  - A tervezett létesítmény során építenek és üzembe helyeznek belső utakat, parkolókat, valamint olyan útépitési munkálatok is tervezettek, amelyek összekötik a tervezett utakat a meglévő környező utakkal. A tervezett létesítménynek emellett magas forgalomgeneráló hatása is van, mivel 3.487 db lakást, valamint 3.711 db parkolót is építenek. Összefoglalva tehát közlekedési létesítményeket is terveznek, amelyek kapcsán a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 14. §-a szerint igazolni kell, hogy a zajterhelési határértékek a távlati forgalom (tervezés éve +15 év, tehát 2040) nagysága mellett is teljesülnek-e.

Ezen követelmény összefügg a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény alapelveivel, valamint a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 4. sz. mellékletének azon előírásairól, amelyben az EVD-k kötelező tartalmi elemei között tárgyalja a bemutatandó hatásokat, hatásfolyamatokat.

Amennyiben a dokumentációban nem kerül igazolásra, hogy a távlati 2040-es állapotban is teljesülnek a létesítmény melletti (pl. 1/1-es, 1/2-es útszakaszon), illetve a környező utakon (pl. Szentmihályi út különböző szakaszain, vagy a Nyírpalota úton) a közlekedéstől származó zajterhelések, úgy nem felel meg a vizsgálat és a dokumentáció a vonatkozó jogszabályi előírásoknak, és nem adható rá létesítési és üzemelési engedély.

  - A számításokat nem a dokumentációban bemutatott forgalmakkal szükséges elvégezni, mivel ahogy a levegőtisztaság-védelmi észrevételek között jeleztük, hibásak azon számítások, hogy milyen gépjárműforgalmat generál a létesítmény, mivel lakásonként csak 1 db gépjárművel számoltak a szakértők. A zaj- és rezgésvédelmi vizsgálatoknál az elektromos meghajtású gépjárművekkel is szükséges számításokat végezni, mivel a környező utakon 50 km/óra sebességgel közlekednek a gépjárművek, és 50 km/óra sebességnél már a gördülési zaj a meghatározó, így az elektromos meghajtású gépjárművek zaja megegyezik a belsőégésű motorok zajával. Tehát nem érvényesül az a kedvező feltétel, hogy az elektromos meghajtású gépjárművek motorzaja alig érzékelhető.
  - Fentiek alapján szükséges a tervezett létesítmény környezetében feltételezni többlet gépjármű parkolást és közlekedést, mivel bizonyosan több gépjármű lesz a területen a beruházás hatására, mint a lakásonkénti 1 db. A levegőtisztaság-védelmi észrevételekkel megegyezően 1,3 személygépjármű/lakás szám lehet minimum a reális, tehát 4.533 db személygépjármű, amely naponta 9.066 elhaladást jelent, amennyiben naponta csak egy oda- és visszaközlekedést feltételezünk. Ezen 9.066 elhaladás döntően nappal 6-22 óra között várható, minimális az éjjeli megítélési időszakban való közlekedés a lakófunkcióból eredően.
  - Annak érdekében, hogy megfelelően vizsgálható legyen a tervezett létesítmény környezeti zajterhelése, annak forgalomgeneráló hatása, számítógépes hálózati forgalmi modellezést szükséges végezni, és ezen hálózati modell adataival kell felállítani a zajterjedési modellt. A forgalmi adatoknak a

jelenlegi (2025), a távlati (2040) „nélküle” és a távlati (2040) „vele” állapotokra egyaránt rendelkezésre kell állniuk.

- A felállítandó zajterjedési modellben több megítélési pontot is szükséges felvenni, mint amennyi a jelenlegi dokumentumban szerepel. Különösen fontos felvenni a Nyírpalota út 76., 78. és 80. számok előttiakat, valamint a Szentmihályi út és Szilas park kereszteződésében található zajtől védendő épületek (hrs.: 91096/14, 91096/15, 91096/16, 91096/1) előtti pontokat. Ugyanakkor minél több megítélési pont kerül felvételre, annál megbízhatóbb a vizsgálat.

- 5.) 159. oldal: A 84. és 85. táblázatok értékeit megvizsgálva kétséges, hogy figyelembe vételre kerültek-e, vagy, hogy megfelelően kerültek-e figyelembe vételre a tervezett lakópark menti útszakaszok (pl. 1/1-es, 1/2-es, stb.) zajkibocsátásai mellett a háttérterhelések. A zajterjedési modellezéssel minden közúti zajforrást figyelembe kell venni az  $L_{AM,k6}$  szintek meghatározásakor, illetve mint fentebb is írtuk, magasabb forgalmakat szükséges figyelembe venni, valamint a jelenlegi (2025) és a távlati (2040) állapotokra is el kell végezni a számításokat, modellezéseket, hogy megállapítható legyen a jogszabályi előírások szerint, hogy a tervezés éve +15 éves időtávban (2040) adódó zajterhelések túllépik, vagy sem a vonatkozó határértékeket.

Fentieket alátámasztva bemutatunk egy saját ellenőrző számítást. Kiemelve példaként az 1/1-es útszakaszt, amely igen közel van a Szentmihályi úthoz, így érvényesül annak magas zajterhelése. Az 1/1-es útszakasz zajkibocsátása nappal 60,5 dB, éjjel 53,6 dB. A Szilas park társasházai (védendő homlokzat előtt 2 méterrel lévő megítélési pontjai) kb. 35 méterre vannak az 1/1-es út tengelyétől. míg a Szentmihályi út tengelye kb. 138 méterre. Amennyiben meghatározzuk a zajterheléseket és összeadjuk őket, úgy az 1/1 úttól nappal 51,0 dB, éjjel 44,1 dB adódik, míg a Szentmihályi úttól (Nyírpalota út és Erdőkerülő utca közötti szakasza) nappal 55 dB, éjjel 49,1 dB, amelyeket összeadva nappal 56,5 dB, éjjel 50,3 dB adódik, amelyben nincsenek benne az egyéb útszakaszok zajterhelései (ezek persze már kisebb mértékben, de ugyancsak növelik a terhelést). Tehát 0,2 dB-en múlt, hogy éjjel nem adódott határérték túllépés, de nem is volt figyelembe véve minden közeli útszakasz, tehát a zajmodellezés alapján határérték feletti terhelésnek kellene adódnia, de a 85. táblázat szerint éjjel 48,9 dB adódik csak. Kiemelendő, hogy amennyiben a jogszabályi előírásoknak megfelelő távlati 2040-es időszakra is meghatározásra kerülnének a zajterhelések, illetve megfelelő, realisabb 1,3-as jármű/lakás aránnyal számoltak volna a szakértők, úgy már bizonyosan határérték feletti zajterhelések adódnának, tehát nem lehetne engedélyezni a beruházást.

- 6.) 160-162. oldal: A tervezett létesítmény üzemelésének környező utakra kifejtett hatásaira vonatkozóan is végeztünk saját ellenőrző számításokat az alábbiak szerint. Kiemeljük, hogy a dokumentációban szereplő vizsgálatok nem felelnek meg a vonatkozó jogszabályi követelményeknek.

- Az eddigiek alapján olyan új modellezést is szükséges végezni a dokumentáció vizsgálati kapcsán, amely során a 2040-es évre előrevetített forgalmakkal bemutatja a környező úthálózat forgalmaitól és a tervezett létesítmény által generált többletforgalomtól származó zajterheléseket „vele” és „nélküle” szituációkban egyaránt. Mindezeket nem kizárólag a dokumentációban már bemutatott vizsgálati pontokra, hanem egyéb, szintén jelentős zajterhelésű pontokra is, illetve a realisabb 1,3-as jármű/lakás aránnyal meghatározott gépjárműszámokkal.
- A tervezett létesítmény kizárólag csak akkor engedélyezhető zajvédelmi szempontok alapján a vonatkozó jogszabályi előírások szerint, ha a létesítmény üzemelése nem okozza távlati állapotban a zaj terhelési határértékének a túllépését. Amennyiben jelenleg határérték feletti a terhelés, úgy a jelenlegi határérték feletti terhelést lehet követelménynak tekinteni, ugyanakkor ha a beruházás hatására tovább növekszik a túllépés, például nappal 69 dB-ről 70 dB-re emelkedik, úgy nem engedélyezhető a beruházás.
- Figyelembe véve, hogy már a jelenlegi alacsonyabb forgalmakkal is közel megvalósul az 1 dB-es szintemelkedés (91. és 92. táblázat), így várhatók a fenti konfliktusok.
- Kiemeljük, hogy a 92. táblázat szerint már az átadáskor sem felel meg a létesítmény a zajvédelmi követelményeknek, mivel a Nyírpalotai utca Szentmihályi út - Páskom liget szakaszon 68 dB-ről kerekítve 69 dB-re emelkedik a kibocsátás (a zajterheléseket a jogszabályi előírások alapján egész számra kell kerekíteni, hogy azok összevethetők legyenek a vonatkozó határértékekkel). Amennyiben az  $L_{Aeq,ref}$  éjjeli érték 69 dB, úgy az  $L_{AM,k6}$  éjjeli érték csak kb. 60 méteres távolságban csökken le az 55 dB-es határérték alá, tehát bekövetkezik, hogy a beruházás hatására a zajtől védendő környezetben megnövekszik legalább 1 dB-lel a határérték túllépés.

- A készítendő új zajmodellezés alapjául szolgáló számítógépes forgalmi modellezésnek részletesen indokolnia kell, hogy a környező úthálózaton milyen forgalmat vesz fel 2025-ben és 2040-ben („vele” és „nélküle” szituációkban egyaránt), valamint, hogy a tervezett létesítmény ezen útszakaszokon milyen mértékben növeli a forgalmakat, mivel a létesítmény által generált napi 9.066 személygépjármű elhaladás nem kizárólag 1 db úton fog lezajlani, hanem három úton, a Szentmihályi úton az M3 autópálya irányába, valamint az Erdőkerülő utca irányába, illetve a Nyírpalota úton.
- Alkalmazva a 86. táblázat megoszlásait, valamint a 90. táblázat napszakarányait, de már a magasabb, napi 9.066 személygépjármű elhaladást figyelembe véve, az alábbi eredmény adódik a Nyírpalota út 80. ingatlan előtt (következő táblázat). A homlokzat előtt 2 méterrel, 1,5 méter magasan felvett zajterhelési megítélési pont a Szentmihályi úttól 14 m-re, és 77 m-re van (attól függően, hogy mely szakaszától mérjük a távolságot), a Nyírpalota úttól pedig 52 m-re.

Útszakasz és szituáció	Forgalmi adatok [jármű/napszak]						L <sub>Aeq</sub> (ref) [dB]		Védő-távolság [m]	Hatás-terület [m]	L <sub>AM,kö</sub> különböző távolságokban [dB]					
	nappal (6-22 óra)			éjjel (22-6 óra)			nappal	éjjel			nappal (6-22 óra)			éjjel (22-6 óra)		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.					14 m	52 m	77 m	14 m	52 m	77 m
Szentmihályi út (Nyírpalota út és Bánkút utca között) 2025 "nélküle"	2344 0	560	1920	1760	128	464	74,3	68,6	65,3	302,8	70,8	62,2	59,7	65,0	56,5	53,9
Szentmihályi út (Nyírpalota út és Bánkút utca között) 2025 "vele"	2664 4	560	1920	2001	128	464	74,7	68,8	67,4	312,7	71,1	62,6	60,0	65,2	56,7	54,1
Szentmihályi út (Nyírpalota út és Erdőkerülő utca között) 2025 "nélküle"	1763 2	432	1440	1328	96	344	73,1	67,3	53,7	249,2	69,5	61,0	58,4	63,8	55,2	52,6
Szentmihályi út (Nyírpalota út és Erdőkerülő utca között) 2025 "vele"	1999 3	432	1440	1506	96	344	73,5	67,5	55,5	257,3	69,9	61,3	58,8	64,0	55,4	52,9
Nyírpalota út (Szentmihályi út és Páskomliget utca között) 2025 "nélküle"	2075 2	496	1696	1560	112	408	73,8	68,0	60,0	278,3	70,2	61,7	59,1	64,5	55,9	53,4
Nyírpalota út (Szentmihályi út és Páskomliget utca között) 2025 "vele"	2395 6	496	1696	1801	112	408	74,2	68,3	62,2	288,7	70,6	62,1	59,5	64,7	56,2	53,6

Figyelembe vett számításokat befolyásoló tényezők:

- o útburkolat érdességi korrekció: 0,29 (mindenhol)
- o sebességek: 50 km/óra (minden járműkategóriánál, minden útszakaszon)
- o „p” terhelési paraméterek: 0 (minden járműkategóriánál, minden útszakaszon)
- o határérték nappal 65 dB, éjjel 55 dB
- o látószög: 180° (mindenhol)
- o „c” terjedést befolyásoló paraméter: 15,0 (mindenhol)
- o  $K_{r,több}$  paraméter: 0,5 (mindenhol)

Amennyiben logaritmikusan összeadjuk a Nyírpalota út 80. számon lévő megítélési pont előtt a különböző távolságokban adódó  $L_{AM,kö}$  zajterheléseket (csak a kiemelt cellákét), úgy az alábbi eredmények adódnak:

Útszakasz és szituáció	$L_{AM,kö}$ nappal [dB]	$L_{AM,kö}$ éjjel [dB]
2025 "nélküle" zajterhelési megítélési pont: Nyírpalota út 80.	71,5	65,7
2025 "vele" zajterhelési megítélési pont: Nyírpalota út 80.	71,8	65,9

Látszik az eredményekből, hogy 0,1 dB-en múlt, hogy nem adódott +1 dB terhelés egészre kerekítve. Ezen vizsgálatot szükséges elvégezni zajterjedési modellel, több vizsgálati pontra, távlati időszakra, hogy a vizsgálatok megfeleljenek a jogszabályi előírásoknak, és kimutatható legyen, hogy valóban minden környező út előtt (nem csak ezen három útszakasz előtt, hanem például az létesítmény körüli utakon is, pl. 1/1-es, 1/2-es, 1/3-as útszakaszok, stb.), minden környező zajtól védendő épület előtti ponton (nem csak ezen bemutatott pont előtt) teljesülnek a vonatkozó határértékek, és sehol nem emelkednek a határérték feletti terhelések tovább. Kiemeljük, hogy ezen egészre kerekített emelkedés 1 dB-lel sem okozhat nagyobb túllépést (több szakértő tévesen ide érti a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 7. §-a szerinti +3 dB-t).

**Amennyiben ezen vizsgálatok nem készülnek el, úgy az EVD zajvédelmi fejezete nem felel meg a vonatkozó jogszabályi előírásoknak, és nem adható ki rá zajvédelmi szempontból az engedély.**

#### További általános észrevétel

Felhívjuk a Tisztelt Hatóság figyelmét arra, hogy amennyiben úgy adja ki a tárgyi előzetes vizsgálati eljárást lezáró határozatát, hogy nem állapít meg kizáró okot, vagy jelentős környezeti hatást, amellyel környezeti hatásvizsgálati eljárásra kötelezné a Kérelmezőt, úgy a jelenlegi magyar hatályos jogszabályok értelmében – szembe menve a józan ésszel, a vonatkozó EU-s szabályozással, valamint a környezetvédelmi alapelvekkel – a Beruházó elkezdheti építeni a létesítményét még akkor is, ha ezt a határozatot másodfokra, és majd perre viszik a jelen észrevételeket író Ügyfelek. Mivel a másodfok és a pereskedés együttesen egy igen elhúzódó folyamat, amely akár 3-4 évig is eltarthat, így akár az az állapot is előállhat, hogy a pereskedés végére felépül a teljes létesítmény, de a per végén kiderül, hogy nem kaphatott volna engedélyt a beruházás, mivel a szükséges alaposságú vizsgálatok már olyan eredményeket adnak, hogy határérték túllépések adódnak, valamint a környező élővilágot is olyan mértékben károsítja, amely nem megengedhető.

Mindezt azért emeljük ki, mert szeretnénk felhívni a Tisztelt Hatóság figyelmét arra, hogy óriási felelősség nyomja a vállát, hiszen sem a környező lakosságnak, sem a Beruházónak nem lenne jó az az állapot, hogy úgy épül fel egy hatalmas és drága létesítmény, hogy azt utána nem lehet birtokba venni és üzemeltetni.