

## MAJOR BALÁZS ZAJ- ÉS REZGÉSVÉDELMI SZAKÉRTŐ MUNKARÉSZE

**Hatósági előírás:** „A Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy a Dokumentáció nem tartalmazza megfelelően az építkezés alatti közlekedési zaj terhelését, azt hogy a tevékenységhez kapcsolódó szállításból eredő zajterhelés a jelenlegi állapothoz képest hány dB-el fogja megterhelni a Szentmihályi út forgalmát, valamint hogy az építkezés során naponta hány gépjármű elhaladásával számoltak, továbbá a beruházási terület megközelítésére és elhagyására szolgáló útvonalakat.”

A tervezési terület megközelítési útvonalát az alábbi sematikus ábra szemlélteti.



Forrás: e-közmű Nemzeti Térinformatikai Alaptérkép (NTA) saját szerkesztésben

*Az építési forgalom sematikus ábrája  
(piros: építési forgalom, sárga beruházási terület, lila: telekhatár)*

Az építési forgalom a Szentmihályi útról a Szilaspark utcán bekanyarodva a lehető legközelebbi ponton bejön a tervezési területre.

A tervezett építkezés nappali átlagos óraforgalma a legintenzívebb időszakban 27 teherautó és 1-2 személyautó. A forgalom a Szentmihályi úton keresztül az M3 autópályán zajlik.

A Szentmihályi út forgalma 32.680 Egységjármű/nap a Iutak Kft. adatai szerint.

Az M3 szemléltetett szakaszán az átlagos napi forgalom 96.231; a nehézgépjármű forgalom 2.095 a Közlekedési Információs Rendszer és Adatbázis szerint.

Az eljárás 2025. XI. 29. előtt indult, ezért a közútra vonatkozó számításokat a korábban hatályban lévő Közúti közlekedési zaj kibocsátásának számítása alapján végezzük el.

Az Előzetes Vizsgálati Dokumentációban bemutatott módszer alapján becsült adatok alapján a Szentmihályi út forgalma akusztikai járműkategóriánként az alábbi:

A számításokat az alacsonyabb forgalmú Szentmihályi útra végezzük el.

Vizsgálat útszakasz	Óraforgalom akusztikai járműkategóriánként					
	nappal			éjjel		
	I	II	III	I	II	III
Szentmihályi út Nyírpalotai út, Bánkút utca között	1465	35	120	-	-	-
Szentmihályi út Nyírpalotai út, Ázsia Center között	1102	27	90	-	-	-

A létesítéshez kapcsolódó forgalommal növelt óraforgalmat az alábbi táblázatban mutatjuk be:

Vizsgálat útszakasz	Óraforgalom akusztikai járműkategóriánként					
	nappal			éjjel		
	I	II	III	I	II	III
Szentmihályi út Nyírpalotai út, Bánkút utca között	1467	35	147	-	-	-
Szentmihályi út Nyírpalotai út, Ázsia Center között	1104	27	117	-	-	-

Az adatok alapján megállapítottuk az egyes útszakaszokra vonatkozó tervezett LAeq(7,5) értékeket a 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet 5. számú melléklete alapján.

A számítások során az utakon 50 km/h, sebességet és „B” akusztikai érdességi kategóriát vettünk figyelembe.

Az egyes útszakaszok zajkibocsátását az alábbi táblázatban mutatjuk be:

1. táblázat: Egyes útszakaszok zajkibocsátásának változása nappal

Vizsgálat útszakasz	Jelenlegi zajkibocsátás (LAeq(7,5), (dB(A)))	Tervezett beruházást követő zajkibocsátás (LAeq(7,5), (dB(A)))	Változás (dB(A))
Szentmihályi út Nyírpalotai út, Bánkút utca között	73,5	74,0	0,5
Szentmihályi út Nyírpalotai út, Ázsia Center között	71,7	72,2	0,5

Megjegyezzük, hogy a számításokat a legnagyobb forgalmat generáló időszakra végeztük el. Az erre az időszakra vonatkozó zajterhelés növekmény 0,5 dB. az utak zajkibocsátásával párhuzamosan az út menti lakóházak zajterhelése is ekkor amértékben nő. Ez a mennyiség érzékelhető változást nem okoz.

A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet a létesítéssel kapcsolatos zaj és rezgés elleni védelmi követelmények kapcsán a beszállítási útvonalakra az alábbi szabályt állapítja meg:

7. § (7) A környezeti hatásvizsgálat vagy egységes környezethasználati engedélyköteles tevékenységek létesítéséhez és megvalósításához kapcsolódó szállítási, fuvarozási útvonalakat úgy kell megválasztani, hogy hatásterületük a lehető legkisebb legyen. A kapcsolódó szállítás, fuvarozás zajterhelésére tekintettel a területi környezetvédelmi hatóság javaslatára a közlekedési feladatkörében eljáró fővárosi és vármegyei kormányhivatal megvizsgálja a meghatározott útvonal előírásának lehetőségét.

A fentiek alapján megállapítható, hogy jelen előzetes vizsgálati eljárásban is érvényesül a legkisebb hatásterület elve, jóllehet e szabályt a környezeti hatásvizsgálat vagy egységes környezethasználati engedélyköteles tevékenységek létesítéséhez és megvalósításához kapcsolódó szállítási, fuvarozási útvonalak megválasztására vonatkozik.

A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet hatásterülettel kapcsolatos jelen esetben releváns rendelkezése:

7. § (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.

A (2) bekezdésben rögzített konjunktív feltétel nem érvényesül, mert az alaptevékenység nem környezeti hatásvizsgálat vagy egységes környezethasználati engedély köteles, ezért közvetett hatásterületet nem kell lehatárolni. Mindazonáltal kiemelésre érdemes, hogy a számított növekmény nem közelíti meg a hatásterületi értéket.

**Hatósági előírás:** „A Dokumentáció (52. oldal) rögzíti, hogy a tervezett lakópark parkolóhelyeinek száma alapján a kapcsolódó úthálózaton forgalomnövekedés várható, azonban nem mutatják be azt, hogy a megnövekvő forgalom zajhatása milyen mértékben növeli a környezetben található védendő épületek zajterhelését és a zajterhelés csökkentésének lehetséges módjait.”

A dokumentációban a 3.5.7 fejezetben részletesen bemutattuk, hogy a tervezett lakópark mekkora forgalmat vonz.

Külön vizsgáltuk a belső utak által a legközelebbi védendő létesítményeknél várható zajterhelést (lásd 80. táblázat) és vizsgáltuk a forgalom hatását a környező utakra.

A dokumentáció 160. oldalán részletesen bemutattuk az egyes forgalmi irányokat.

A számításokat bemutattuk és az eredményeket a 91 és 92. táblázatban mutattuk be. A táblázatokban látható változás nappal 0,3-0,8 dB, míg éjjel 0,0-0,5 dB.

A zajkibocsátás változásának mértéke megegyezik a zajterhelés változásának mértékével.

Az út által okozott zajterhelés nagysága a védendő létesítmények környezetében ugyanekkora mértékben növekszik, mint amennyire az út zajkibocsátása.

**Hatósági előírás:** „A tervezett beruházás során 3711 parkolóhely létesül. A Dokumentáció azonban nem tartalmazza a Szentmihályi úton és a kapcsolódó utakon várható közlekedési zajterhelés távlati állapotának vizsgálatát, valamint nem mutatja be a határértékeknek való megfelelést sem.”

A dokumentáció 5.1.7.3 fejezetében bemutattuk a tervezési terület környezetének jelenlegi állapotát a jelenleg hatályos zajtérkép és helyszíni mérés segítségével.

A mérési eredményeket az 55. és 56. táblázatban mutattuk be.

A vonatkozó határértékek a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet tartalmazza. A rendelet 4. §-a alapján: 4. § (1) A közlekedési létesítményeket úgy kell megtervezni, hogy az általuk okozott zajterhelés nem haladhatja meg a 3. melléklet szerinti határértékeket. (4) A 3. melléklet határértékeinek új közlekedési zajforrás létesítése esetén a meglévő védendő területen kell teljesülniük.

Mindezek alapján a határértékek meglévő utakra nem vonatkoznak.

A zajtérképről és a helyszíni mérési adatokból is látható, hogy a Szentmihályi út jelenlegi forgalma jelentős zajterhelést okoz.

A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 14. §-alapján:

14. § (1) A közlekedési vonalas létesítmény létesítésre vonatkozó engedélyezési tervének zaj- és rezgésvédelmi munkarésében igazolni kell, hogy a külön jogszabály szerinti zajterhelési határértékek a távlati forgalom nagysága mellett teljesülnek.

A kormányrendelet vonalas létesítmény létesítésre vonatkozó engedélyeztetésekre tartalmaz rendelkezést.

Jelen eljárásban a tervezett lakópark hatásait vizsgáltuk. A Szentmihályi út, illetve az egyéb lakóparkon kívül eső utak nem részei az előzetes vizsgálatnak. Mindezek miatt a jogszabály alapján nem kell a távlati forgalomra vonatkozó zajterhelést meghatározni.

A Szilas park (amelynek felújítását elvégzik), illetve az újonnan létesülő feltáró út és azon belüli utak esetén a forgalmat a lakópark által vonzott forgalom adja. Ez a forgalom a létesülő parkolók alapján becsülhető.

Ennek a forgalomnak a növekedése a távlati időszakban nem valószínűsíthető.

Ezen utaknak a hatásait a határértékekkel összevetve a dokumentáció tartalmazza, a legközelebbi védendő létesítményekre. (lásd 80. táblázat).

Székesfehérvár, 2026. január 30.

Major Balázs  
zaj- és rezgésvédelmi szakértő (SZKV1.4.)