

PEST VÁRMEGYEI KORMÁNYHIVATAL

KÖRNYEZETVÉDELMI, TERMÉSZETVÉDELMI ÉS HULLADÉKGAZDÁLKODÁSI FŐOSZTÁLY

Tárgy: Budapest XV. kerületben, a Pólus Center és a World Mall közötti területen tervezett Szilas Liget Lakópark létesítésére vonatkozó előzetes vizsgálati eljárás ügyében a tényállás tisztázása érdekében kiegészítő adatok benyújtására felszólítás

Ügyiratszám: PE/KTHF/00722-10/2026.

Ügyintéző: Kamarásné Buchberger Edit
Petruska Fanni
Kapronczay Orsolya

Tisztelt Kormányhivatal!

Fenti számú végzésükben előírtak teljesítését az alábbiakban adjuk meg, követve a végzés számozását. Az *előírás dőlt* betűvel szerepel, azt követi a válasz.

Mellékletként csatoljuk Major Balázs zaj- és rezgésvédelmi szakértő számításokat tartalmazó munkarészét, amelynek szerkezete szintén hasonló.

„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”

Az előzetes vizsgálati dokumentáció bemutatja az építési beszállítás céljára igénybe venni tervezett úthálózatot („A tervezési terület az alapállapotban kizárólag közúton közelíthető meg a Szentmihályi út és a Nyírpalota út felől. 61. o.”), az érintett útszakaszok alapállapotban fennálló forgalmi terhelését (88. táblázat: A jelenlegi forgalomnagyság). A teherszállítás – jellegénél fogva – kizárólag a Szentmihályi úton történik.

Az alapállapot forgalma és a tervezett építési forgalom között legalább két nagyságrendnyi különbség várható, ami elhanyagolhatónak minősíthető. A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 4. számú melléklete (2. f) szerint: a tevékenység telepítése (...) az egyes környezeti elemekre várhatóan gyakorolt hatások előzetes becslése (...) a jogszabályi előírás.

A Hatóság által kért számítást Major Balázs zaj- és rezgésvédelmi szakértő munkarésze tartalmazza.

„valamint hogy az építkezés során naponta hány gépjármű elhaladásával számoltak,”

Az előzetes vizsgálati dokumentációból kiderül, hogy a munkagépek és a daruk a tervezési területen maradnak, forgalmat egyedül a mixer, egyéb teher és személyszállítójárművek generálnak, utóbbiak száma. Idézzük az előzetes vizsgálati dokumentációt:

3.8. Szükséges teher- és személyszállítás nagyságrendje

A szállítás nagyságrendje várhatóan nem okoz érzékelhető változást a település, illetve a csatlakozó közutak forgalmában.

A személyszállítás során 110 fő munkavállaló fuvarozásával (személygépjármű, kisteherautó, kisbusz) kell számolni.

Ütemenként tervezett géppark építkezés időszakára:

- 12 db mixer kocsi -alapozás
- 6 db toronydaru
- 8-8 db kotrógép, kotrórakodó gép -lavírsík kialakítása, földmunkák elvégzése
- kéziszerszámok
- 12-15 db négy tengelyes teherautó anyagok helyszínre szállítása
- 20 db személygépjármű helyszínen dolgozók részére

A toronydaruk, a kotrógépek, kotrórakodó gépek egyszeri oda- és elszállítása is generál forgalmat, de összesen kettő alkalommal.

A tervezett építkezés nappali átlagos óraforgalma a legintenzívebb időszakban 27 teherautó és 1-2 személyautó. (A személyautók esetében az óraforgalom úgy jön ki, hogy munkakezdésre odamennek, a műszak végén távoznak.) (60-61. o.) Mindez egybevág a 59. táblázat: A járművek légszennyező anyag kibocsátása táblázat adataival is.

„továbbá a beruházási terület megközelítésére és elhagyására szolgáló útvonalakat.”

Az előzetes vizsgálati dokumentáció rögzíti: A tervezési terület az alapállapotban kizárólag közúton közelíthető meg a Szentmihályi út és a Nyírpalota út felől. (61. o.) A szövegkörnyezetből és a becsatolt térképekből kiderül, hogy a tervezési terület elhagyása is kizárólag ezekbe az irányokba történhet.

A Fővárosi Önkormányzat kezelésében lévő főútvonalak, közutak és közterületek kijelöléséről szóló 432/2012. (XII. 29.) Korm. rendelet értelmében

- a Szentmihályi út (a Régi Főti út – Rákospalotai határút közötti szakasza, tehát egésze), valamint
- a Nyírpalota utca (Madách utca – Szentmihályi út közötti szakasza, tehát egésze)

kiemelt forgalmú vagy országos közúti közlekedésben fontos szerepet játszó főútvonalaknak minősül a Kormányrendelet 2. melléklete szerint.

E kormányrendelet fogalommeghatározása szerint (2. § 2. pont): kiemelt forgalmú vagy országos közúti közlekedésben fontos szerepet játszó főútvonalak: olyan helyi közutak, amelyek országos vagy fővárosi jelentőségű útvonal részei;

A helyváltoztatás szabadságából, valamint az áruk szabad áramlásának elvéből következik, hogy a beruházási terület megközelítésére és elhagyására szolgáló útvonal bármi lehet, azonban a Szentmihályi út mindenféleképpen érintett, amire elvégezzük a 27 nehézgépjármű és 20 db személygépjármű zajterhelés vizsgálatát.

[illegible]

Budapest teherforgalmi stratégiája

A teherforgalom után díjfizetés történik, amely tartalmazza a környezet igénybevételének költségét is mind fővárosi, mind országos szinten.

„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.”

Az előzetes vizsgálati dokumentáció 5.3.7. Zaj fejezete Kapcsolódó forgalom okozta zajhatás alcímmel (külön számozással nem jelölve) 158-162. oldalakon ismerteti az üzemelés következményeit.

A zajterhelés csökkentésének lehetséges módjait a következőképpen ismertettük:

A 3.4.2. Tervezett állapot fejezet 3.4.2.4. Közlekedés műszaki leírása alfejezett (52-55. o.) részletesen ismerteti a tervezett forgalomtechnikai és közlekedésszervezési és -biztonsági intézkedéseket.

A Hatóság PE/KTHF/40635-38/2025 és PE/KTHF/40635-43/2025. végzéseiben előírta, hogy az eljárásba bejelentkezett ügyfelek, a Védegylet Egyesület, a XV. Kerület és a Főváros nyilatkozataiban és észrevételeiben foglaltakra teljeskörűen, minden felvetésre kiterjedően adjunk választ. Valamennyi Ügyfél zajjal kapcsolatos nyilatkozatával és észrevételével kapcsolatban teljeskörűen és minden felvetésre kiterjedően választ adtunk.

A XV. Kerület nyilatkozataiban és észrevételeiben foglaltak kapcsán előadtuk:

„Az alapállapot közötti zajterhelését az utak fenntartói útkarbantartással, valamint hatékony forgalom- és tömegközlekedés szervezéssel csökkenthetik.

A beruházáshoz szükséges, valamint azzal összefüggésben felmerülő, kezelők által előírt út- és forgalomtechnikai fejlesztéseket a Beruházó elvégzi.” (6. o.)

„Mindemellett a Beruházó a Budapest Közút Zrt., a Budapesti Közlekedési Központ, valamint a Kerület képviselőinek részvételével, velük egyeztetett módon a fejlesztéssel arányban meghatározott út-, és forgalomtechnikai infrastruktúra fejlesztéseket a beruházás létesítése során elvégzi.

A lakófejlesztéssel együtt a közlekedésinfrastruktúra fejlesztése is történik.” (10. o.)

„A beruházással együtt megvalósítandó út-, és forgalomtechnikai fejlesztések, közlekedés infrastruktúra bővítések meghatározása a Budapest Közút, Budapesti Közlekedési Központ, valamint a kerület képviselőinek részvételével zajló szakmai egyeztetések alapján, az azokon elhangzott fejlesztési elvárások beépítésével készült dokumentációban került koncepcióban kidolgozásra.

Ezen vizsgálati anyagban rögzített, kezelők által meghatározott és elvárt út-, és forgalomtechnikai infrastruktúra fejlesztéseket kell a tervezett lakófejlesztéssel együttesen elvégezni.” (24. o.)

„A tervezett létesítményekkel párhuzamosan a Szilas utca meglévő rossz minőségű útburkolata új burkolatot kap” (158. o.)

A Főváros nyilatkozataiban és észrevételeiben foglaltak kapcsán előadtuk:

„A tervezett fejlesztéssel összefüggésben szükséges, Beruházó által átvállalt közlekedés infrastruktúra fejlesztések a Budapest Közút Zrt., Budapesti Közlekedési Központ, kerület által meghatározott tartalommal kerültek megállapításra. Ennek részeként a közösségi közlekedés fejlesztése, parkolók kialakítása, út-, és forgalomtechnikai fejlesztések, épületek megközelítését szolgáló gyalogos és gépjármű közlekedési utak kialakítása is szakmailag, műszakilag egyeztetésre kerültek kezelőkkel.” (17. o.)

„A Beruházó a közutak terhelésének várható növekedését megvizsgálta és egyeztetette a Budapesti Közlekedési Központtal és a Budapest Közút Zrt.-vel, kerülettel, ez az előzetes vizsgálati dokumentációban is ismertetésre került. A várható forgalom növekmény figyelembevételével kerültek megállapításra a szükséges, Beruházó által megterveztetendő és kivitelezhető, költségét viselő (átvállalendő) út-, és forgalomtechnikai fejlesztések.” (18. o.)

„A közlekedési infrastruktúra fejlesztéséhez a Beruházó a Budapesti Közlekedési Központtal és a Budapest Közút Zrt.-vel egyeztetett módon hozzájárul kerületi és fővárosi út-, és forgalomtechnikai fejlesztésekhez.” (32. o.)

A Beruházó nem kezelője sem a Szentmihályi útnak, sem a Szilas park utcának, sőt a tervezési terület közforgalom részére megnyitott utakat kerületi vagy fővárosi tulajdonba adja kezelői jogosultságok szerint. Az utak zajkibocsátásért az út kezelője felel.

Az előzetes vizsgálati dokumentáció az üzemelés időszakára vonatkozó fő megállapítása az egyes útszakaszok zajkibocsátása kapcsán: Az elvégzett számítások alapján megállapítható, hogy a beruházást követően az utak zajkibocsátása csak minimális mértékben 1 dB(A) alatt változik. (162. o.) E növekmény az emberi fül számára nem érzékelhető, így a környezetben található védendő épületek zajterhelését ez érdemben nem változtatja, a zajterhelés csökkentésére külön nincs szükség. A tervezett út-, és forgalomtechnikai fejlesztések azonban a környezetben található védendő épületek zajterhelését mérséklék.

„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.”

Parkolóhelyek száma

A beruházás során 2910 parkolóhely létesítésül (EVD 44.; 87. o.), a 3711 parkolóhely a Védegylet Egyesület dátumozás nélküli, a Hatóság PE/KTHF/40635-38/2025. végzésében továbbított beadványában szerepel.

Várható zajterhelés – Szentmihályi út

A Szentmihályi úton és a kapcsolódó utakon várható közlekedési zajterhelés távlati állapotának vizsgálatával kapcsolatban Major Balázs zaj- és rezgésvédelmi szakértő munkarésze tartalmaz részletes választ.

Határértékeknek megfelelés

Az előzetes vizsgálati dokumentáció az alábbiakat rögzíti.

1. táblázat: Egyes útszakaszok zajkibocsátásának változása nappal

Vizsgálat útszakasz	Jelenlegi zajkibocsátás ($L_{Aeq(7,5)}$, (dB(A)))	Tervezett beruházást követő zajkibocsátás ($L_{Aeq(7,5)}$, (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	72,0	0,3
Nyírpalotai utca Szentmihályi út - Páskom liget	72,6	73,4	0,8

2. táblázat: Egyes útszakaszok zajkibocsátásának változása éjjel

Vizsgálat útszakasz	Jelenlegi zajkibocsátás ($L_{Aeq(7,5)}$, (dB(A)))	Tervezett beruházást követő zajkibocsátás ($L_{Aeq(7,5)}$, (dB(A)))	Változás (dB(A))
Szentmihályi út Nyírpalotai út, Bánkút utca között	68,5	68,5	0,0
Szentmihályi út Nyírpalotai út, Ázsia Center között	67,4	67,5	0,1
Nyírpalotai utca Szentmihályi út - Páskom liget	68,0	68,5	0,5

Az elvégzett számítások alapján megállapítható, hogy a beruházást követően az utak zajkibocsátása csak minimális mértékben 1 dB(A) alatt változik.

A közlekedési zajterhelés határértékei kiemelve a Szentmihályi út esetében releváns adatok

Zajtól védendő terület	Határérték (L_{TH}) az $L_{AM'k0}$ megítélési szintre (dB)					
	kiszolgáló úttól, lakóúttól származó zajra		az országos közúthálózatba tartozó mellékutaktól, a települési önkormányzat tulajdonában lévő gyűjtőutaktól és külterületi közutaktól, a vasúti mellékvonaltól és pályaudvarától, a repülőtértől, illetve a nem nyilvános fel- és leszállóhelyektől származó zajra		az országos közúthálózatba tartozó gyorsforgalmi utaktól és főutaktól, a települési önkormányzat tulajdonában lévő belterületi gyorsforgalmi utaktól, belterületi elsőrendű főutaktól és belterületi másodrendű főutaktól, az autóbusz-pályaudvartól, a vasúti fővonalától és pályaudvarától, a repülőtértől, illetve a nem nyilvános fel- és leszállóhelytől származó zajra	
	nappal 06–22 óra	éjjel 22– 06 óra	nappal 06–22 óra	éjjel 22–06 óra	nappal 06–22 óra	éjjel 22–06 óra
Üdülőterület, különleges területek közül az egészségügyi terület	50	40	55	45	60	50
Lakóterület (kisvárosias, kertvárosias, falusias, telepszerű beépítésű), különleges területek közül az oktatási létesítmények területei és a temetők, a zöldterület	55	45	60	50	65	55
Lakóterület (nagyvárosias beépítésű), a vegyes terület	60	50	65	55	65	55
Gazdasági terület	65	55	65	55	65	55

Forrás: 3. melléklet a 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelethez

Az adatok alapján megállapítható, hogy a vizsgálati útszakaszokra vonatkozó alapállapotbeli zajkibocsátás értéke a határértéket meghaladja.

A környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek teljesítésének kapcsolatban a következő hatályos jogszabályi rendelkezések figyelembevételét kérjük:

A környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet 3. mellékletében a közlekedési zajforrásokra megállapított határértékek (nappal: 65 dB; éjjel 55 dB) a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 14. § (1) bekezdése, valamint a 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet 4. § (1) bekezdése szerint tervezési határértékek, meglévő közlekedési zajforrások esetében betartásuk hatósági úton történő kikényszerítésének nincs jogszabályi alapja.

A Szentmihályi útra vonatkozó fenti – mért, számított, jogszabályban megállapított határérték – adatokat az alábbi táblázatok összesítik.

Egyes útszakaszok zajkibocsátásának változása nappal

Vizsgálat útszakasz	Jelenlegi zajkibocsátás ($L_{Aeq(7,5)}$, (dB(A))	Tervezett beruházást követő zajkibocsátás ($L_{Aeq(7,5)}$, (dB(A))	Változás (dB(A))	Határérték (dB)	Jelentős túllépés (dB)
Szentmihályi út Nyírpalotai út, Bánkút utca között	73,5	74,0	0,5	65	75
Szentmihályi út Nyírpalotai út, Ázsia Center között	71,7	72,0	0,3	65	75
Nyírpalotai utca Szentmihályi út - Páskom liget	72,6	73,4	0,8	65	75

Egyes útszakaszok zajkibocsátásának változása éjjel

Vizsgálat útszakasz	Jelenlegi zajkibocsátás ($L_{Aeq(7,5)}$, (dB(A))	Tervezett beruházást követő zajkibocsátás ($L_{Aeq(7,5)}$, (dB(A))	Változás (dB(A))	Határérték (dB)	Jelentős túllépés (dB)
Szentmihályi út Nyírpalotai út, Bánkút utca között	68,5	68,5	0,0	55	65
Szentmihályi út Nyírpalotai út, Ázsia Center között	67,4	67,5	0,1	55	65
Nyírpalotai utca Szentmihályi út - Páskom liget	68,0	68,5	0,5	55	65

A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 3. § (1) bekezdésében általános szabályként rögzíti a veszélyes mértékű zaj okozásának tilalmát, a meglévő közlekedési zajforrások esetében azonban jogkövetkezményt csak a határértékek 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet 8. § a) alpontja szerinti jelentős mértékű túllépése esetére („zaj esetén 10 dB-nél nagyobb mértékű”) állapít meg.

A megállapított jogkövetkezményre vonatkozó szabályozást a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 14. § (2) bekezdése állapítja meg:

Ha az üzemelő közlekedési zaj- és rezgésforrás által okozott zaj jelentős mértékben meghaladja a külön jogszabály szerinti közlekedési zajtól származó határértékeket, és a létesítményre nem készült külön jogszabály szerinti zajvédelmi intézkedési terv vagy zajvédelmi program, akkor a környezetvédelmi hatóság

- a közlekedési vonalas létesítmény mindenkori üzemeltetőjét zajvédelmi szempontú részleges környezetvédelmi felülvizsgálatra kötelezi,
- b)

E jogszabályi rendelkezésből következik, hogy a jelentős mértékű túllépése esetén a közlekedési vonalas létesítmény mindenkori üzemeltetője a kötelezett, nem pedig a beruházó vagy az utak jövőbeni használói.

Mindazonáltal a Beruházó jó szándékát mutatják az fentebb idézett, a tervezési területen kívüli közutakkal kapcsolatos, a fenntartókkal egyeztetett intézkedési tervek.

A környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet 3. mellékletében szereplő határértékek épületek homlokzata előtti teljesülése nem követelhető meg a megvalósítani tervezett védendő létesítmény beruházótól sem, mert sem a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet, sem a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet nem határoz meg ilyen kötelezettséget részére.

A környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet csak a zajterhelés jelentős mértékű túllépését tiltja, ebből következően az ennek alatta maradó zajterhelést nem tiltja, korlátozza, nem állapít meg egyéb feltételeket, intézkedéseket.

Várható zajterhelés – kapcsolódó utak

A meglévő Szilas park utca és a tervezett belső utak tekintetében az előzetes vizsgálati dokumentáció bemutatja be a határértékeknek való megfelelést. (85. táblázat 159. o.)

A várható közlekedési zajterhelés távlati állapotának vizsgálatával a következő részlet foglalkozik.


„A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 14. § (1) szerint „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 Szentmihályi út és a Szilas park utca a tervezési területen kívül eső meglévő vonalas létesítmény, így e jogszabályi rendelkezés erre nem vonatkozik.

A tervezési területen belül tervezett vonalas létesítmények esetében a távlati forgalom az előzetes vizsgálati dokumentációban számítottnál nem lehet nagyobb, hiszen ezek az utak kizárólag a lakóparkot szolgálják ki, tulajdonképpen zsákutcarendszerrel van szó, ahol a jövőben sem valószínűsíthető átmenő forgalom, a parkolóhelyek száma pedig nem növelhető, vagyis az előzetes vizsgálati dokumentáció 85. táblázatában bemutatottnál nagyobb zajterhelés nem valószínűsíthető.

Székesfehérvár, 2026. február 03.

Tisztelettel:


Kaleta János
ügyvezető

PROGRESSIO
Mérnöki Iroda Kft. ①
1028 Budapest, Múhar utca 54.
Adószám: 13005098-2-41