

Pest Vármegyei Kormányhivatal
Környezetvédelmi, Természetvédelmi
és Hulladékgazdálkodási Főosztály

Ügyiratszám: PE/KTHF/27048-35/2025

Téma: Tényállás tisztázás

Tisztelt Hatóság!

Alulírott Baloghné Gaál Zsófia (Scarabeus Kft.) Bodicsi József (KÜJ: 103009333, lakcím: 2750 Nagykőrös, Pálfai Bánom dűlő 32.) megbízásából a PE/KTHF/27048-35/2025. ügyiratszámú végzésben foglaltakkal kapcsolatban az alábbi nyilatkozatot teszem.

1-4. A vizsgált motocross pályán 2026. április 11-én újabb ellenőrző zajmérésekre került sor. A zajmérésről készült jegyzőkönyvet az 1. mellékletbe csatoljuk, mely alapján az alábbiak állapíthatók meg:

A mérések szabványos körülmények között, hitelesített műszerekkel, zajvédelmi szakértő által, a vonatkozó akusztikai mérési előírások betartásával történtek. A zajterhelési értékeket a legközelebbi védendő területeken határozták meg.

A kapott eredmények alapján megállapítható, hogy a telephely összes zajforrásából származó együttes zajterhelés egyik vizsgált ponton sem haladta meg a 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet 1. számú melléklet 1. pontjában, a terület funkciójának megfelelő kategóriában előírt zajterhelési határértékeket. A mért egyenértékű A-hangnyomásszintek (LAeq) minden esetben a határérték alatt maradtak.

A helyszínen tapasztalt és mért zajkibocsátás alapján a szakértő azt állapította meg, hogy a pálya használatának kapacitása 12 motorosra maximalizálható. A 12 motoros pályahasználatától származó zajkibocsátás biztonsággal megfelel a határértéknek a hatásterületen lévő ingatlanok védendő homlokzata előtt 2 m-re. Ennél több motoros biztonságosan nem is tudja használni a pályát, tehát a biztonsági szabályok miatt sem engednénk soha ennyi motorost, kizárólag a mérés idejére szerveztük le, hogy a maximális terhelést tudjuk bemutatni. Az átlagos terhelés 7 motoros egyidőben.

A maximális kapacitásra vonatkozó hatásterület ábrázolását a 2. mellékletben csatoljuk.

Megállapítható továbbá, hogy a karbantartás időszakának zajvédelmi hatása elhanyagolható még a locsolóautó és a homlokrakodó együttes működése estén is (ami megint csak kizárt, mivel egy ember üzemelteti).

5. A Nagykőrös 11698 (20/A) hrsz.-ú ingatlannal kapcsolatban tisztázandó, hogy az a tulajdonosok felajánlásából a pálya részét képezi. A keresetet benyújtók nincsenek vele tisztában, de a terület tulajdonosaival történt megegyezés alapján a terület a pálya része (földhasználat csere történt), erről a zajmérést végző szakértőt is tájékoztattuk. Mivel a terület a pálya része, így nem tekintendő védendőnek. A terület tulajdonosainak nyilatkozatát a 3. mellékletként csatoljuk.

6. Forgalmi zajra vonatkozó megállapítások: A jelenlegi állapotra mérési vagy forgalomszámolási adatok nem állnak rendelkezésre. Az átlagos napi forgalom a vizsgált területhez menő mezőgazdasági utakon nem számottevő, jelentős közúti forgalom nincs. 100 elhaladás gépjárműszámot feltételezünk, amelynek számottevő része I. akusztika járműkategóriájú gépjárműveket tartalmaz.

A napi forgalom akusztikai járműkategóriák alapján az alábbi táblázatban mutatjuk be:

Napi forgalom akusztikai járműkategóriánként

Út száma	I	II	III
mezőgazdasági utak	98	0	2

A fenti adatokból a stratégiai zajtérképek, valamint az intézkedési tervek készítésének részletes szabályairól szóló a 93/2007. (XII.18.) KvVM. rendelet 5. melléklete alapján meghatároztuk az tervezett úthoz tartozó vonatkoztatási egyenértékű A hangnyomás-szintet. ($L_{Aeq(7,5)}$).

Számításaink során a tervezett út, az átlagos éjszakai forgalmat lebonyolító utak közé soroltuk és az ehhez tartozó napszak forgalomaránnyal (93/2007. (XII.18.) KvVM rendelet. 5. melléklet 4.3.4.2 jelleg: 3 –kicsi) számítottuk ki a jármű/óra adatokat. Az aktuális számítási útszakaszt nem osztottuk résszakaszokra ($r=1$), a forgalom időfüggésével nem számolunk ($f=1$), az adott útszakaszon belül azonos útburkolati minőséget és emelkedési viszonyokat tételeztünk fel ($n=1$), ezért az indexek elhagyhatók.

Az út 1 forgalmi sávossal, a rajta zajló forgalmat egyenletesnek tekintettük. Az útburkolati korrekció értékét $K=0$ -nak választottuk. A terhelési paraméter zérus. Az adott útszakasz látószöge 180° . A gépjárművek sebessége 30 km/h. A terjedés számítása során csak a

távolságtól függő K_d és a többszörös visszaverődés miatti $K_{r,több}$ korrekciót vettük figyelembe.

A létesítmény csak a nappali időszakban működik, éjszakai forgalmat nem rendelünk a tervezett útszakaszhoz.

Az útszakaszra jellemző, az útpálya akusztikai középvezetől 7,5 m-re fellépő zajkibocsátás a 93/2007. (XII.18.) KvVM. rendelet 5. mellékletében előírt számításokat alkalmazva:

$$L_{Aeq} (nappal) = 45,7 \text{ dBA}$$

A pályához kapcsolódó napi forgalom maximum 30 elhaladás (15 db) gépjárműszámot feltételezünk, amely az I. akusztika járműkategóriájú gépjárműveket tartalmaz.

főközlekedési út	Zajkibocsátás nélküle/vele $L_{Aeq} (nappal)$
mezőgazdasági utak	45,7/46,7

A vizsgált létesítményhez kapcsolódó forgalom miatt bekövetkező zajterhelés változása 1,0 dB.

Belátható, hogy a zajvédelmi szempontból a kapcsolódó forgalomnak számottevő hatása nincs.

7. Rezgésvédelemre vonatkozó megállapítások

A vizsgált szabadidős tevékenység rezgésvédelmi szempontú hatása elhanyagolható. A motocross pálya működése során keletkező mechanikai rezgések döntően lokális jellegűek, és a talajban való terjedésük a forrástól való távolsággal gyorsan lecseng. Ennek oka egyrészt a rezgéskeltés időben szakaszos és nem állandó jellege, másrészt a laza, többnyire nem kötött pályaszerkezet (föld, homokos talaj), amely jelentős csillapítást eredményez.

A belső égésű motorral hajtott motorkerékpárok által keltett rezgések amplitúdója és energiája lényegesen kisebb, mint a rezgésvédelmi szempontból kritikus ipari források (pl. cölöpverés, robbantás, nehézgépjármű-forgalom burkolt úton) esetében. Emellett a rezgések spektrális összetétele és terjedési jellemzői nem kedveznek a nagy távolságra történő hatékony energiaátadásnak.

A kapcsolódó járműforgalom szintén nem tekinthető jelentős rezgésforrásnak, mivel az alacsony forgalmi intenzitás, a jellemzően kis sebesség, valamint a nem merev burkolatú közlekedési felületek tovább csökkentik a rezgések kialakulását és terjedését.

A fentiek alapján megállapítható, hogy a rezgésvédelmi kérdések feszegetése a keresetet benyújtók részéről erőltetett. A vizsgált tevékenységből származó rezgésterhelés a védendő létesítményeknél biztosan nem éri el az érzékelhetőség, illetve a vonatkozó határértékek közeli tartományát sem, ezért külön rezgésvédelmi vizsgálat elvégzése szakmailag nem indokolt.

Tisztelettel kérjük a hatóságot a felülvizsgálati eljárás lezárására és az engedély kiadására.

Nagykőrös, 2026. április 29.



Baloghné Gaál Zsófia
környezetvédelmi szakértő