NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTÉRIUM
GÉPJÁRMŰ-KÖZLEKEDÉSI ÉS VASÚTI FŐOSZTÁLY

EMLÉKEZTETŐ

Helyszín: Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
1011 Budapest, Fő utca 44-50., B. ép. 403. tárgyaló
Időpont: 2016. november 28. 10.00-12.00
Jelen vannak: jelenléti ív szerint.

Tárgy: a 10-es út új szakaszának forgalmából eredő zajjal kapcsolatos lakossági panaszról szóló megbeszélés

I. Előzmények:

Dr. Dollenstein István úr beadvánnyal fordult a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumhoz (NFM) a 10. sz. főút új, Kocsis Sándor út - Ürömi-úti körforgalom közötti szakasza által okozott zajterheléssel kapcsolatban. Beadványa szerint az Üröm-hegy és a Harsány-lejtő a 10-es főút régi nyomvonalának használata esetén csendes, kertvárosi beépítésű hely volt, eltekintve a közvetlenül a Bécsi útmenti ingatlanoktól. A 10-es út forgalmának zaját az út melletti építmények, növények felfogták. A Harsány-lejtő irányában pedig egy meglévő fasor tompította a zajt. A nyílt mező közepére, annak szintjéből kiemelve épített útnál a korábbi zajárnyékoló hatások nem érvényesülnek. A zaj akadály nélkül terjed a házak irányába, több ezer ember életminőségét rontva. Azt állítani, hogy ez megfelel a környezetvédelmi előírásoknak, álláspontja szerint abszurd és elfogadhatatlan.

Az NFM Gépjármű-közlekedési és Vasúti Főosztálya a beadványt megválaszoló levelében kifejtette, hogy az említett útszakasz a környezetvédelmi engedélyben meghatározottaknak megfelelően került megépítésre. A környezetvédelmi engedély nem írta elő zajvédelmi fal megépítését. Az előzetes és utólagos zajmérések alapján megállapítható, hogy a 10. sz. főút megépülésével a referencia pontokon a közlekedési eredetű származó zajszint minden mérési ponton csökkent, tehát a megépült út a zajkibocsátás szempontjából is kedvező állapotot mutat. A 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. sz. mellékletében meghatározott hangnyomásszint határértékek a vizsgálati pontokon is teljesülnek. A mértékadó A-hangnyomásszint sem nappal sem éjjel nem haladja meg a határértéket. A Jeles utca térsége a mérési referencia pontok felett, az úttól távolodva 300 - 400 m távolságra van, ahol a vizsgálati pontoktól távolabb lévő építményeknél a zajszint még alacsonyabb.

Dr. Dollenstein úr az NFM válasza után személyes találkozást kért, amely véleménye szerint lehetőséget ad a több ezer embert érintő zajprobléma bonyolultságának és súlyosságának bemutatására, és segíti a probléma megértését és a megoldás megtalálását.

II. Megbeszélés rövid tartalmi összefoglalása:

- **Mészáros Imre úr** az NFM Környezetvédelmi Osztályának vezetője köszöntette a résztvevőket, és rövid bemutatkozások után a megbeszélés előzetesen egyeztetett napirendje szerint felkérte a NIF képviselőjét a kérdéses beruházás bemutatására.

- **Hollósi László úr (NIF)** tájékoztatást adott a 10-es úttal kapcsolatos beruházás részleteiről, az új, a vasút szintbeli keresztezését megszüntető elkerülő szakasz indokoltságáról, az engedélyezési eljárásról, a beruházás tervezésére, előkészítésére vonatozó szigorú európai uniós előírások betartásáról, az előzetes és utólagos zajvizsgálatokról, amelyek a Bécsi úton a környezeti állapot javulását igazolják. Megemlíti, hogy, a kivételezés megkezdése előtt volt lakossági fórum, ahol a mostanihoz hasonló zajproblémák a lakosság részéről nem merültek fel. A környezetvédelmi felügyelőség közmeghallgatást is tartott.

- **Dr. Bite Pálné (Vibrocomp)** prezentáció keretében mutatta be a beruházással kapcsolatos környezetvédelmi és zajvizsgálati előírásokat, a mérési módszerek jogszabályi követelményeinek való megfelelését a szabályozási környezetet, a hatásterület lehatárolását, amely az érintettek ügyféli jogállását meghatározza. Az engedélyezési eljárás során minden a jogszabályok betartása mellett történt. Az EU forrásból végrehajtott fejlesztés szabályszerűségét, műszaki és környezeti megfelelőségét az EU JASPER ellenőrző szervezete is ellenőrizte, anélkül a beruházás nem is kerülhetett volna engedélyezésre Brüsszelbe.

- **Igali Erzsébet asszony** (Jeles utcát képviselve) elmondta, hogy drámaian romlott az életük az új út megépítése óta, folyamatos morajló zajt kell elviselniük. Nem tudják használni a kertet a zaj miatt, nem lehet nyitott ablak mellett megmaradni, aludni. Zárt nyílászárók mellet kellene élniük. Komoly anyagi áldozatot vállaltak azért, hogy csendes, minőségi környezetben élhessenek, és most ezt látják elveszni. Álláspontja szerint a beruházás szabályszerűégétől függetlenül megoldást kell találni a lakóterületüket érő zaj csökkentésére.

- **Futó Judit asszony** (Háromhegyek Egyesület alelnöke) és többen csatlakoztak és megerősítették az Igali Erzsébet asszony által mondottakat. Futó Judit asszony megjegyezte, hogy a lakossági fórum és közmeghallgatás idején még nem voltak kellően"profik" a zaj ügyekben, ezért nem merült fel a mostanihoz hasonló súllyal a zajvédelem ügye.

- **Dr. Dollenstein István úr** megismételte az előzmények kapcsán már leírt álláspontját. Véleménye szerint a zavarás, az ott élők életminőségének romlása tény és számolniuk kell az ingatlanok értékcsökkenésével is. A határértékre, a környezetvédelmi engedélyre hivatkozást nem fogadja el, fontosabbnak kell tekinteni az embereket a paragrafusoknál, meg kell építeni a zajvédő falat és meg kell valósítani a lehetséges zajvédelmi intézkedést.

- **Dr. Szoboszlay Miklós (KTI)** nem vitatva és sajnálva az újonnan megjelenő zaj zavaró hatását, emlékeztet arra, hogy a hatásterületre vonatkozóan a beruházás kivitelezője számára előírt zajvizsgálat során a mért és számított zajszintek jelentősen határérték alattiak, továbbá a III. kerületi Önkormányzat által az Üröm hegy magasabban fekvő részén, a Jeles utcában végeztetett 24 órás zajmérés eredménye is nappal 16 dB-vel, éjjel 7 dB-vel határérték alatti zajszintet igazol. Ennek alapján az NFM részéről zajcsökkentő intézkedés kezdeményezése nem indokolt. Zajcsökkentő intézkedéseket elsősorban a határérték feletti zajjal terhelt területen kell végrehajtani, a környezeti állapoton alapuló prioritási sorrend figyelembe vételével, rendelkezésre álló anyagi forrásokhoz igazodva.

- **Tóth András úr** az NFM Vasúti Infrastruktúra Osztály vezetője megerősíti, hogy a minisztérium a fejlesztési döntések során kötve van a jogszabályokban előírtakhoz. A követelményeknek zajvédelmi létesítmények nélkül is megfelelő objektum esetében zajvédő fal építése indokolatlan ráfordításnak, a rendelkezésre álló anyagi eszközök pazarlásának minősülne. A 10 út új szakaszának megépítése, a közúti fejlesztés vasúti EU-s forrásból történő megvalósításának brüsszeli elfogadtatása eleve nehéz feladat volt, ezt tovább terhelni jogszabályi követelménnyel nem alátámasztott részekkel nem lehet.

- **Czeglédy Gergő úr** (III. kerületi Önkormányzati képviselő, Jeles utca) függetlenül attól, hogy jelen pillanatban nem látszik lehetőség zajvédő fal megépítésére, célszerűnek tartaná annak megtervezését, esetleg egy későbbi állapotra, az M0 gyorsforgalmi út tovább építésére és a kérdéses szakasz tervbe vett 2x2 sávos kiépítésére is tekintettel. Tapasztalata szerint sok esetben azzal utasítanak el kezdeményezést, hogy még az terv szinten sem létezik.

- **Tóth András úr** válaszolva elmondta, hogy a minisztériumnak a jelen helyzetben, a jogszabályi követelmények teljesülése miatt, a zajvédő fal terveztetésére sincs lehetősége. Jelenleg nem lehet megjósolni a további fejlesztések időpontját és következményeit. Ami a további fejlesztés környezeti következményeit illeti, a 2x2 sávos kiépítés megkezdése előtt minden bizonnyal új környezeti hatásvizsgálati eljárásra kerül sor, ami kiterjed a zajhelyzet értékelésére, új közmeghallgatást és lakossági fórumot, végül környezetvédelmi engedélyt jelent.

Ezután a megbeszélés résztvevői valamilyen pozitív kimenetet keresve áttekintették a zaj által okozott zavarás mérséklésének lehetőségeit az alábbiak szerint.

- Az út menti fásítás zajvédő erdősávként megfelelő szélesség (40-60 méter) esetén képes csökkenteni a zajt. Zajvédő erdősáv (esetleg szerényebb igényű fásítás) megvalósításához kisajátítás szükséges, mert az út menti területek nincsenek állami tulajdonban. A kisajátítás költsége magas, továbbá az útszakasz megemelt vonalvezetése miatt a fákat is töltésre kellene telepíteni. A pusztán vizuális hatású, az utat kitakaró fasor ültetése olyan virtuális lépés, amelyet a későbbiekben felesleges pénzkidobásként lehet interpretálni, így vállalhatatlan.

- Csendes aszfalt burkolat építése, a meglévő burkolatra kopórétegként terítése csak átmeneti, rövid idejű javulást eredményezne. A forgalom a burkolat nyitott pórusait behengerli, megszüntetve a zajcsillapítást. Addig pedig megnehezíti, költségesebbé teszi a téli síkosság mentesítést.

- Az új szakaszon a 70 km/h, illetve egy részén 60 km/h megengedett sebesség betartatása telepített radarrendszerrel és fokozott rendőri ellenőrzéssel, továbbá a megengedett sebesség további éjszakai mérséklésével. A lehetőség reális, célszerű lenne a III. kerületi Önkormányzat részéről a BM megkeresése, amelyet az NFM szakmai oldalról támogat.

- Elvi lehetőségként merült fel lakossági képviselők részéről – Dr. Bite Pálné által is említve – a zajhatárértékek megfelelőségének kérdése. A környezetvédelmi előírások kidolgozása, karbantartása az FM feladat és felelősségi körébe tartozik, e tekintetben az NFM nem illetékes.

- **Mészáros Imre úr** megköszönte a részvevők aktív közreműködését a felmerült kérdések tisztázása és a lehetséges megoldások mérlegelése érdekében, és berekesztette a megbeszélést.

Készült: Budapest, 2016. december 7.

Készítette: Király Attila

Jóváhagyta: Mészáros Imre