

Hajdú-Bihar Vármegyei Kormányhivatal

Környezetvédelmi, Természetvédelmi
Hulladékgazdálkodási Főosztály

Polyákné Apjok Judit Ilona
Ügyintéző részére

Tárgy: 481. számú főút fejlesztése érdekében lefolytatandó környezeti
hatásvizsgálati eljárás – hiánypótlási felhívás teljesítése

Tisztelt Polyákné Apjok Judit Ilona!

A 2025.01.21-i HB/17-IKV/00084-6/2025 ügyiratszámú hiánypótlási felhívásukra teljesítésként
megküldjük az alábbi válaszokat, kiegészítéseket.

1. Nyilatkozzon, hogy a tervezett beruházás összhangban van-e a Nemzeti Környezetvédelmi Program (NKP-5) célkitűzéseivel, illetve Magyarország azon környezet- vagy természetvédelmi kötelezettségeivel, amelyek teljesítését nemzetközi szerződésben vállalta.

A tárgyi projekt számos ponton összhangban van a Nemzeti Környezetvédelmi Program célkitűzéseivel, melyből az alábbiakat emeljük ki:

A közút kapacitásának növelése és a körforgalmú csomópontok építése csökkenti a forgalmi torlódások számát, részben tehermentesíti a város belső útjainak forgalmát, ezáltal a gépjárművek károsanyag kibocsátása okozta levegőszennyezés és zajterhelés csökkenésére lehet számítani. Ez illeszkedik többek között az NKP-5 levegőminőség-javítási stratégiájához.

A projekt részben újrahasznosított útburkolati anyagokat is alkalmaz, ami csökkenti az alapanyagigényt, így összhangban van az NKP-5 hulladékhasznosítási céljaival.

A LED közvilágítás alkalmazásával alacsonyan tartható az energiafogyasztás, támogatva az energiahatékonysági célkitűzéseket.

A beruházás várhatóan helyi vállalkozások bevonásával valósul meg, erősítve a regionális gazdaságot és csökkentve a szállítási lánc környezeti terhelését.

A Debrecen déli ipari övezet fejlesztése logisztikai hatékonyságot növel, hosszú távon csökkentve a városon belüli forgalmat.

A tanulmánytervben vizsgált változatok közül, - a Hortobágyi Nemzeti Park Igazgatósággal egyeztetve – az élővilágra legkevésbé érzékeny alternatíva került kiválasztásra, minimalizálva a természetvédelmi hatásokat.

A KHT-ban javasolt faszor telepítésével a projekt hozzájárul a klímavédelmi célok eléréséhez, a zöldfelületek védelméhez.

Összességében a 481. sz. főút fejlesztése tehát több NKP-5 célt is szolgál, hozzájárul az emberi egészség és az életminőség környezeti feltételeinek javításához, a környezetterhelés hatásainak csökkentéséhez, mivel biztonságosabb, könnyebb, gyorsabb elérést biztosít a város déli részén található szolgáltatások, intézmények, munkahelyek, lakóhelyek között.

2. Nyilatkozzon arról, hogy a tervezett beruházás nagyberuházásnak minősül-e.

A tárgyi projekt megvalósítója a debreceni Déli Gazdasági Övezet infrastrukturális fejlesztése előkészítéséhez és egyes elemek ütemezett megvalósításához szükséges intézkedésekről szóló 1025/2022. (I. 27.) Korm. határozat szerint az Építési és Közlekedési Minisztérium (továbbiakban: ÉKM).

Az Építési és Beruházási Minisztérium tulajdonosi joggyakorlása alá tartozó, 100%-os állami tulajdonban lévő gazdasági társaságok által ellátott feladatok központi költségvetési szerv általi átvételéről és a társaságok megszüntetéséről, az ezzel kapcsolatos eljárási kérdések rendezéséről szóló 362/2022. (IX. 19.) Korm. rendelet szerint a NIF Zrt. jogutódja az ÉKM.

A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény 7. §. 20. c) pontja szerint a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által kezelt beruházás **Nagyberuházásnak minősül.**

3. Indokolja, hogy miért hivatkozik több helyen a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (továbbiakban: Khvr.) 4. számú mellékletére.

A KHT azért hivatkozik több esetben a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (továbbiakban: Khvr.) 4. számú mellékletére, **mert a Khvr. 6. számú mellékletének 2. pontjának a) alpontja is a 4. számú mellékletre hivatkozik**, illetve annak részletezését írja elő az alábbiak szerint:

„2. A tervezett tevékenység – ideértve a kapcsolódó műveleteket és létesítményeket is – számba vett változatainak részletes leírása, különösen az előzetes vizsgálathoz vagy az előzetes konzultációhoz benyújtott dokumentáció szerinti alapadatok [4. számú melléklet 1. b) pontja] részletezése...”

4. A benyújtott dokumentáció 36-38. oldal fejlécét, valamint a 227. oldalon szereplő elírást javítani szükséges.

Mellékelten csatoljuk a fent jelölt oldalakon található elírások javítását tartalmazó pdf-et.

5. Adják meg és sorolják be a kivitelezés során, az üzemeltetés során évente, illetve a felhagyás során képződő veszélyes, és nem veszélyes hulladékokat, valamint azok mennyiségét.

Az országos vagy helyi közúton végzett állami beruházások kapcsán, valamint az országos vasúti pályahálózaton és a térségi, elővárosi vasúti pályahálózaton végzett építési tevékenységekhez kapcsolódó hulladékképződés megelőzésével kapcsolatos tevékenységek részletes szabályairól szóló 149/2024. (VI.28.) Korm. rendelet előírásait is be kell tartani a kivitelezés folyamán. A rendelet hatálya az állami beruházások építettségére (a továbbiakban: építési tevékenységet végző), valamint az állami beruházásokkal érintett létesítményeknek a nemzeti vagyonról szóló törvény szerinti vagyonkezelőjére (a továbbiakban: vagyonkezelő) terjed ki.

A 3. § értelmében a hulladékképződés megelőzése érdekében az építési tevékenység során kitermelődő humuszos termőréteget és az építési-bontási anyagot – ha műszaki szempontból lehetséges – az eredeti rendeltetési céljára kell felhasználni. Ha a fel nem használt építési-bontási anyagnak a kitermelődés helyén történő építési célú közvetlen felhasználása nem biztosítható, az építési tevékenységet végző gondoskodik ezen építési-bontási anyagnak a megfelelő tárolásáról és az általa végzett más építési tevékenység során történő felhasználásáról vagy hasznosításáról. A kitermelt építési-bontási anyag újbóli felhasználása csak akkor lehetséges, ha az építési tevékenységet végző a kitermelt építési-bontási anyag újbóli felhasználhatóságára vonatkozó minősítési eljárás során biztosítja, hogy a kitermelt építési-bontási anyag újbóli felhasználásának környezetre gyakorolt hatása nem kedvezőtlenebb, mint az azonos funkciójú, új építési termék felhasználása. Az építési tevékenységet végző az építési-bontási anyag újbóli felhasználásáig történő kezelésére vonatkozó belső szakmai szabályokat úgy köteles meghatározni, hogy a kitermelt építési-bontási anyag tárolásának és szállításának környezetre gyakorolt hatása ne legyen kedvezőtlenebb, mint az azonos funkciójú, új építési anyag tárolása és szállítása.

A 7. § szerint útépítési beruházások esetén – a bontási eljárás során alkalmazott technológiától függetlenül – építési-bontási anyagnak minősül

- a) az útpályaszerkezet,
- b) a földműszerkezet,
- c) a vízelvezető rendszer,
- d) a közutak műtárgya,
- e) az úttartozékok

bontásából kitermelődő anyag.

A 8. § alapján az uniós közbeszerzési értékhatárt elérő vagy meghaladó útépítési beruházások esetében az építési tevékenység végzője köteles az előkészítés során – amennyiben az műszakilag lehetséges – a környezeti és gazdasági szempontból az adott projekt tekintetében legkedvezőbb technológia megválasztása során figyelembe venni azokat, amelyek alkalmazásával a beruházáson belül kitermelődő építési-bontási anyag lehető legnagyobb mértékben történő, ugyanazon beruházáson belüli újbóli felhasználása biztosítható. Az építési tevékenység végzője feltárja a beruházással érintett terület nyolcvan kilométeres környezetében rendelkezésre álló, építési-bontási anyag átmeneti tárolását szolgáló helyen tárolt, korábbi építési tevékenység során kitermelődött, újbóli felhasználásra alkalmas építési-bontási anyagokat, megvizsgálja ezek esetleges alkalmazhatóságát. A gazdasági számítások elvégzése során az építési tevékenység végzője kalkulációt készít arra az esetre is, ha a rendelkezésre álló újbóli felhasználású építési-bontási anyagok beépítésre kerülnek.

A műszaki tervezés jelenleg tanulmánytervi fázisban tart, ezért az alábbiakban szerepeltetett mennyiségek a szaktervezők mérnöki becslésén alapulnak és a teljes mennyiséget tükrözik.

Összesített táblázat az útépítés kapcsán keletkező hulladékokról:

Útépítésből származó bontott anyagok	Hulladék azonosító	I. szakasz m ³	t	II. szakasz m ³	t	Összesített mennyiség
bevágásból kikerülő föld – alkalmatlan fedőréteg	17 05 04 föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól	15 720	25 938	156	257	26195
mart aszfalt	17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től	695	1 599	236	543	2142
bontott aszfalt	17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től	1 840	4 232	1 326	3 050	7282
bontott beton	17 01 01 beton	233	559		-	559
burkolatalap bontás	17 01 01 beton	1 825	4 380	1 105	2 652	7032

Mart aszfalt újrafelhasználása

A beruházás hatásainak mérséklése a felhasznált új építőanyagok mennyiségének csökkentése által elősegíthető. Javasolt az építés során a bontott anyagok (aszfalt, Ckt, bontott beton, közlekedési táblák, szalagkorlátok stb.) és kitermelt bevágási földanyag lehetőség szerinti felhasználása a megfelelő minőségi követelmények figyelembevételével. A beruházás során elbontott anyagok mennyisége és a kivitelezési helyszín közelében meglévő egyéb felhasználható bontott anyagok mennyisége a későbbi tervfázisokban lesz megállapítható, de az újrafelhasználást elve már jelen tervfázisban is rögzítendő.

Az engedélyezési terv része kell, hogy legyen burkolattechnológiai szakvélemény. A szakvélemény bemutatja a meglévő útszakaszok jelenlegi burkolattípusait és azok állapotát, a meglévő pályaszerkezeteket. Ezen adatok alapján pedig lehetőség van az egyes új útszakaszok/pályaszerkezet típusok esetén javaslatot tenni a bontott anyagok újrafelhasználására. A bontott anyag felhasználása lehetséges például nemesített padka, kapubehajtók, mezőgazdasági utak stb. kialakítása során.

A mart aszfaltot, a közút kezelője, jelen esetben részben a Magyar Közút NZrt. minden esetben kéri a beszállítani az általa megadott telephelyre. Ugyanez vonatkozik a jellemzően fém úttartozékokra is (pl: oszlopok, fém vezetőkorlát, forgalomtechnikai táblák), melyeket szintén kér beszállítani a Magyar Közút NZrt. Esetleges meghibásodásuk, sérülésük után így a további kezelés, elhelyezés már a közútkezelő hatáskörébe tartozik. A mart aszfalt jelen beruházás keretében felhasználható aszfalt rétegek adalékanyagaként (kopóréteg, kötő- és alaprég) az e-ÚT 05.02.11/M1 Útügyi Műszaki Előírásban rögzített arányban (a jelenlegi szabályozás szerint 10-20% közötti az arány), valamint padkába és földutak stabilizációjához is beépíthető. A cél, hogy minél több aszfalt legyen hasznosítva a beruházás keretein belül, megtakarítva ezzel szállítási és anyagköltséget, valamint csökkentve a környezeti terhelést. Ugyancsak fel lehet használni szállítási útvonalak kialakításánál, és használat utáni rendbetételénél.

Az utak felhagyása általában nem jellemző. Ha útként a létesítmény már nem szükséges, jellemzően egy inkább másik funkciót találnak a meglévő létesítmény hasznosítására. Azonban, ha mégis teljes elbontás szükséges, úgy jellemzően a beépített mennyiségek kerülnek ki hulladékként a létesítményből.

Ez esetben azonban már egy meglévő 2x1 sávós főút anyagait is figyelembe kell venni az anyagmennyiségek becslésénél. Természetesen az újra használható és újrahasznosítható anyagok köre ebből a mennyiségből leszámításra kerül. Ilyenek az út fém tartozékai (pl: oszlopok, fém vezetőkorlát, forgalomtechnikai táblák), illetve az újrahasznosításra kerülő mart és bontott aszfalt, valamint az utak alaprétegében található beton. A hasznosítás mértéke a felhagyáskor érvényes jogszabályi kötelezettségek és a technikai feltételek függvénye, így a keletkező hulladékok mennyisége nehezen becsülhető, mindössze az anyagmennyiségek nagyságrendje határozható meg.

Az út felhagyásával és teljes elbontásával az alábbi anyagmennyiségek (újrahasznosítás esetén nem hulladék) keletkezése várható:

Útépítésből származó bontott anyagok	Hulladék azonosító	I. szakasz m ³	t	II. szakasz m ³	t	Összesített mennyiség [t]
töltés elbontása a bevágás rekultivációját is figyelembe véve	17 05 04 föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól	558904	922 192	72396	119453	1 041 645
elbontott aszfalt	17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től	19962	45913	7374	16960	62873
bontott beton	17 01 01 beton	16580	39792	4698	11275	51067
védőréteg (homokos kavics)	19 12 09 Ásványi anyagok (pl. homok, kövek)	49829	82218	7397	12 205	94423

Műtárgyakra vonatkozó mennyiségek:

Az építés során keletkező hulladékok becslése az építéstechnológiától függ, amely a tanulmányterv tervfázisban még nem áll rendelkezésre. Minél több előregyártott elemet lehet beépíteni a műtárgyakba, a zsaluanyag, ami a fő hulladékforrás minimalizálható.

Az alábbi műtárgyakat érintő mennyiségek a felhagyásra, a műtárgyak teljes elbontására vonatkoznak. A szaktervezők az építéskor szükséges anyagmennyiségeket adták meg, mérnöki becsléssel, mivel a jelenleg tanulmánytervi szinten álló műszaki tervek erre adnak lehetőséget. A tervezett műtárgyak szerkezete vasbetont is tartalmaz. Felhagyáskor történő elbontás alkalmával a betonból a fémeket kinyerik, így mindkét keletkező anyag újrahasznosítása lehetségessé válik. A beton mechanikai aprítással útalapba, mechanikai stabilizáló rétegbe építhető, míg az acél ipari nyersanyagforrást jelent, melyet kohászati úton hasznosítanak újra. A vasbetont a fentiek miatt 95% beton – 5% acél arányában tüntettük fel a mennyiségek között. A felhagyáskor érvényes jogszabályi előírásoknak megfelelő arányban szükséges a keletkező anyagmennyiségeket újrahasznosítani, míg a fennmaradó anyagmennyiség válik hulladékká.

Műtárgyak bontásából származó anyagok	Hulladék azonosító	Üzemi út műtárgya	Tócsa-patak műtárgya	Távlati vasút műtárgya	Meglévő vasút műtárgya	Wallau úti műtárgy	Összesített mennyiség
bontott aszfalt [t]	17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től	107,5	-	408	240	-	755,5
bontott beton [t]	17 01 01 beton	593	1482	2257	798	467	5597
vas és acél [t]	17 04 05 vas és acél	32	78	119	42	25	296

Az út és hozzá kapcsolódó műtárgyak üzemeltetése a közútkezelő feladata (Ez esetben MKIF és Magyar Közút Nonprofit Zrt. Hajdú-Bihar Megyei Igazgatósága (MK)). Az üzemeltetés során a közútkezelő gondoskodik a kommunális hulladékok összegyűjtéséről, valamint a megrongálódott vagy

elhasználódott úttartozékok cseréjéről, újrahasználatairól, újrahasznosításáról, illetve a növényzet karbantartásáról, kaszálásáról, nyírásáról. A fenntartási tevékenységet, így a hulladékok gyűjtését, az anyagok újrahasználatait, újrahasznosítását az útszakaszhoz legközelebb eső mérnökségi telepen végzik, illetve koordinálják (MKIF: Hajdúböszörményi Apm., MK: Debreceni üzemmérnökség).

A tervezett útszakaszon pihenőhely, üzemmérnökség létesítése nem tervezett, így a keletkező kommunális hulladék az illegális elhagyásból származhat, amely mennyisége nem becsülhető. Az út menti növényzet karbantartásából származó növényi hulladék komposztálása szükséges, amelyet a közútkezelővel szerződésben álló kezelő végez.

Az út és tartozékai időszakos karbantartási feladatai szintén a közútkezelőt terheli. Az ezzel kapcsolatban a keletkező anyagok (jellemzően úttartozékok és mart, illetve bontott aszfalt) szintén az üzemmérnökségekre kerülnek beszállításra, ahol jellemzően újrahasználataukról, illetve újrahasznosításukról gondoskodnak.

6. Határozza meg valamennyi diffúz levegőszennyező forrás kibocsátásának hatásterületét és ábrázolja térképen a hatásterületeket, a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet 2. § 12c. pontjában meghatározott (a), b) és c) alpontok szerinti) meghatározás szerint, amennyiben valamely pontra vonatkozó hatásterület meghatározás nem ad eredményt, úgy erről nyilatkozzon.

Diffúz levegőszennyezésre a humusz leszedés, deponálás és a töltés építés során lehet számolni.

Jelenleg a humusz leszedés pontos mennyisége nem ismert. A Humuszgazdálkodási terv későbbi fázisban fog elkészülni. Az Építési és Közlekedési Minisztérium rendelkezésre bocsátotta a 'Debreceni Nemzetközi Repülőtér az M35 autópályába bekötő út' Kiviteli tervéhez készített geotechnikai munkarészt. Az abban szereplő humuszvastagság szerint határozzuk meg hozzávetőlegesen a humusz mennyiségét.

A töltésépítéshez felhasználandó anyagmennyiségeket a KHT 2.5.3. Anyagfelhasználás fejezet tartalmazza.

Az elképzelhető depónia helyszíneként számításba vehető a 481. sz. főút és a földút, illetve az É-i irányba, a különszintű csomópont (481. sz. főút 3+000 szelvényében) által határolt terület, a Wallau utcai csomópont által határolt terület.

A letermelt humuszt várhatóan a depónia területeken fogják elhelyezni. A töltésépítéshez beszállított anyag azonnal felhasználásra kerül. A Tócsa-patak és a vasúti keresztezéshez várhatóan óránként 6 nehéztehergépjármű 20 m³-es mennyiségben fogja beszállítani az anyagot és 20-30 cm-ert építenek ki egyszerre. A kb. 9 m-es magas töltés építése kb. 1 évig fog tartani. A Wallau csomópont kiépítése kb. 0,5 évig fog tartani.

A levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendelet 1. melléklete rögzíti az egészségsügyi határértéket.

Levegőterheltségi szint egészségügyi határértékek ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)			
Légszennyező anyag	Órás	24 órás	Éves
Szálló por (PM_{10})	-	50	40

A hatásterület lehatárolását a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Kormányrendelet 2.§ szerinti 12c bekezdése tartalmazza diffúz forrásra vonatkozóan.

„a vizsgált diffúz forrás körül lehatárolható azon legnagyobb terület, ahol a diffúz forrás által maximális kapacitáskihasználás, ennek hiányában jellemző üzemállapot mellett kibocsátott – műszaki becsléssel meghatározható – légszennyező anyag terjedése következtében a légszennyező diffúz forrás környezetében a talajközeli és magaslégköri meteorológiai jellemzők mellett, a füstfáklya tengelye alatt a vonatkoztatási időtartamra számított várható talajközeli levegőterheltség-változás

- a) az egyórás (PM_{10} esetében 24 órás) légszennyezettségi határérték 10%-ánál nagyobb,
- b) a terhelhetőség 20%-ánál nagyobb, vagy
- c) az egyórás (PM_{10} esetében 24 órás) maximális érték 80%-ánál nagyobb.”

A projekt keretében a tervezési terület térségében a zónabesorolás (12. Debrecen környéke) által megadott légszennyezettségi értékek tekinthető alapállapotként.

A fajlagos PM_{10} emissziót max $0,8 \text{ kg}/\text{m}^3$ mozgatótt föld értékkel lehet számolni. 1000 m^3 beépítési kapacitás esetén száraz állapotban keletkező PM_{10} mennyiség kb. $800 \text{ kg}/6 \text{ óra}$.

Hatásterület lehatárolása tekintetében az így meghatározott koncentrációk az alábbiak:

PM_{10} $\mu\text{g}/\text{m}^3$				
	Nyomvonal építés	Depónia	Tócó patak és vasút keresztezés	Wallau csomópont
a)	5	5	5	5
b)	-	-	-	-
c)	264	43	255	78

A számított legnagyobb koncentrációt adó értékek alapján a nyomvonal építések az a) feltétel esetében lehetett a legnagyobb hatásterületet (279 m) lehatárolni.

A depónia, deponálás, a Tócó-patak és a vasúti keresztezés töltésének kialakításakor és a Wallau csomópont esetében is kisebb hatásterületet lehetett lehatárolni.

A diffúz forrásokra vonatkozó hatásterület lehatárolás a jelenlegi tanulmánytervi szinten elérhető információk alapján került meghatározásra. A pontos mennyiségek és a depónia helyszínek a következő fázisokban, az engedélyezési, majd a kiviteli terv szinten tud pontosodni, legvégül az Organizációs tervben tud véglegesedni.

A hatásterület (279-279 m) ábrázolását az alábbi kivágat szemlélteti:



7. Indokolja, hogy miért a földalap építése tevékenység jelenti a legnagyobb környezeti terhelést.

Útépítési folyamatok közül ez jelenti a leghosszabb folyamatot, amely során a legtöbb munkagép alkalmazásra kerül. A földalap építése az útépítési folyamat jelentős részét teszi ki. Nagytömegű földmű építése történik, ahol a szkréper, kotró, dózer, gréder, henger, seprűs (locsoló) gép, tehergépjármű, stb. dolgoznak egyszerre több ütemben, illetve anyagmozgatás történik vonali szinten. A földmű tömörségének meg kell felelnie a szabványoknak.

Már önmagában a Tocó-patak és a vasúti keresztezés kb. 9 m-es magas töltés építése kb. 1 évig fog tartani. A Wallau csomópont kiépítése kb. 0,5 évig fog tartani.

8. Nyilatkozzon arra vonatkozóan, hogy zaj- és rezgésvédelmi szempontból a Debrecen 0511/3, 0511/4 és 515/116 hrsz-ú ingatlanokon lévő épületeket miért nem vették figyelembe a hatástanulmány elkészítése során. Indokolt esetben a hatástanulmánynak ki kell térnie az azokat érő hatások vizsgálatára is.

A benyújtott környezeti hatástanulmányban vizsgált létesítmény alapadatait a KHT 2-es fejezete tartalmazza. A meglévő, tervezéssel érintett főút földrajzi helyét a T_00_KHT_0301_V01 Átnézeti helyszínrajzon ábrázoltuk. A hiánypótlási felhívás indoklási részében említett 8. és 39. ábrán megjelenő „távlati elkerülő” a „Debrecen keleti elkerülő 47. sz. főút és a 354. sz. főút közötti szakaszának előkészítése” megnevezésű projekt részét képező útszakasz. Ez a szakasz tehát a tárgyi 481. sz. főút beruházási projektjének nem képezi részét, attól függetlenül megvalósuló fejlesztés, melyet a KHT 2.4.2. „A létesítményhez környezetében várható egyéb út- és vasútépítési fejlesztések” c. fejezetében felsorolás szinten be is mutattunk.

A hatástanulmány zaj- és rezgésvédelmi fejezete a tervezési projekt tágabb környezetében is vizsgálta a védendő létesítmények elhelyezkedését, ugyanakkor a hiánypótlási pontban említett ingatlanok már számottevő távolságban találhatóak mind a vizsgált útszakasztól, mind annak zajvédelmi hatásterületétől, így nem kerültek be a mértékadó vizsgálati pontok közé. Jelen, tárgyi projekt zajvédelmi hatásterületét a KHT részletesen bemutatta, annak földrajzi elhelyezkedését az Átnézeti helyszínrajzon ábrázoltuk; a hiánypótlási pontban említett ingatlanok ebbe nem esnek bele. A védendő létesítmények vizsgálatánál figyelembe vettük az egyes területek Településrendezési Terv szerinti – hatályban lévő – övezeti, továbbá az épületek tulajdoni lap szerinti besorolását is, illetve az út tengelyétől mért távolságát. Elsősorban azon épületek/létesítmények/területek esetében jelöltünk ki mértékadó vizsgálati pontokat, melyek lakó funkcióval rendelkeznek, és közelebb helyezkednek el a tervezett nyomvonalhoz, illetve a jelenlegi kialakítás végcsomópontjának térségében vannak.

9. Oldja fel az ellentmondást a rezgésvédelmi hatásterület vonatkozásában.

A hatástanulmány rezgésfejezete az alábbi megállapítást tartalmazza: „A rezgésterhelés esetében közvetlen hatásterületként azt a területsávot értelmezzük, melyen belül a tervezett létesítmény hatásaként védelmi intézkedések nélkül a védendő létesítményeknél a mértékadó (lakóépület esetében az éjjeli) időszakra vonatkozóan határérték feletti terhelés várható. Az új építésű, nagy teherbírásra méretezett utak és műtárgyak esetében nagy biztonsággal állíthatjuk, hogy a nyomvonal tengelyétől vett 10-10 méteres távolságon kívül az üzemi állapotban határérték feletti terhelés nem várható.” A KHT

továbbá azt írja, hogy rezgésvédelmi szempontból a tervezett útszakasz a meglévő épületek rezgésterhelése szempontjából nem jelent majd érdemi változást. A 284/2007. (X.29.) Korm. rendelet 8. §-a értelmében a környezeti rezgésforrás hatásterülete az a terület, ahol a forrástól származó környezeti rezgés rezgésterhelés-növekedést okoz. Összességében tehát a hatástanulmány vizsgálatai, illetve korábbi tapasztalatok alapján kijelenthetjük, hogy érdemi rezgésterhelés-növekedést a beruházás nem okoz annak környezetében, így a nyomvonal tengelyétől vett 10-10 méteres távolságot nagy biztonsággal értelmezzük a létesítmény hatásterületeként. Ezen távolságon belül védendő létesítmény nem található, hisz a legközelebbi zajtől és rezgéstől védendő terület, illetve épület is minimum 200 méterre helyezkedik el.

10. Készítse el és pótolja a közérthető összefoglalót, kitérve abban a tevékenység lényegének ismertetésére, a hatásfolyamatok és hatásterületek bemutatására, a környezeti hatások becslésére és értékelésére, a környezeti állapotváltozások által érintett emberek egészségi állapotában, életminőségében és életmódjában várható változásokra, továbbá a környezet és az emberi egészség védelmére foganatosítandó intézkedésekre, valamint a lehetséges igénybevettséget, zavarást, veszélyeztetést, szennyezettséget, károsítást és kipusztulást elkerülő, megelőző, csökkentő, kiegyenlítő intézkedések bemutatására.

Mellékelten csatoljuk a közérthető összefoglalót T_00_KHT_0103_V01_kozertheto elnevezésű fájlként.