



ENVIRO-EXPERT KFT.

4028 Debrecen, Hadházi út 7. I./5.

Mobil: +36 (20) 426-4352; Fax: +36 (52) 998-084

Email: enviroexpertkft@gmail.com

Hajdú-Bihar Vármegyei Kormányhivatal

Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály

4024 Debrecen, Piac u. 42-48.

Ügyiratszám: HB/17-IKV/01144-3/2025

Ügyintéző: [REDACTED]

Tárgy: Hiánypótlás

Tisztelt Környezetvédelmi Hatóság!

A környezetvédelmi, természetvédelmi és hulladékgazdálkodási hatáskörében eljáró Hajdú-Bihar Vármegyei Kormányhivatal a Folyópart Energia Kft. (1134 Budapest Váci út 33. 6. em.) által tervezett „FP-Újtikos-1 kút termelésbe állítása és az Újtikos 0138/2 hrsz.-ú és a Hajdúnánás 0445/1 hrsz.-ú ingatlanok között mezőbeni vezeték fektetése” c. projekt megvalósítása érdekében indult előzetes vizsgálati eljárás során hiánypótlásra hívja fel vállalkozásunk.

A felhívásban szereplő kérdésekre az alábbiakat válaszoljuk és az alábbi kiegészítéseket tesszük.

1. Az eljárási díj befizetésre került az ezt igazoló dokumentum becsatolásra került.

A befizető adószáma: 14176535-2-41, a számlázási címe: 1134 Budapest, Váci út 33. 6. em.

2. Oldja fel az ellentmondást a beruházás idején várható maximális napi járműszámmal kapcsolatban. Amennyiben szükséges, pótolja a megnövekedett járműforgalom okozta várható hatások bemutatását.

A beruházás idején várható maximális napi járműszám tekintetében az alábbi adatok a helyesek:

- vezetékfektetés: 2 db tehergépkocsi, 10 db személygépjármű,
- kútúrás: 5-10 db tehergépkocsi, 10 db személygépjármű,

A legkedvezőtlenebb állapotot vizsgálva egyszerre a maximális járműforgalom 12 db tehergépkocsi, 20 db személygépjármű.

Az alábbi fejezeteket érinti a módosítás:

6.2.1.1.5. A létesítés során a közúti forgalomnövekedés várható hatásai

6.2.1.2.2. A létesítés idején várható zajszint-emelkedés a beszállítási utak mentén

6.6.1. Telepítés („Létesítés”) idején várható hatótényezők eredményeként kialakuló hatásterületek

6.2.1.1.5. A létesítés során a közúti forgalomnövekedés várható hatásai

Az alapanyagok, építőanyagok, munkagépek szállítása levegőterheléssel jár. Mivel szállítás csak a nappali időszakban, 6-22 óra között történik, ezért a környező közutakon a szállítási tevékenység csak a nappali időszakban módosítja a közutak légszennyezettségét és ezáltal az út menti levegőterhelést. Az alapállapot számítását elvégezve úgy, hogy a létesítés járulékos járműforgalmával növeljük az érintett út forgalmát, az alábbiakban ismertetett eredményeket kapjuk.

A beruházás idején várható napi kétirányú járműszám:

- 12 db tehergépkocsi
- 20 db személygépkocsi és kistehergépkocsi

36 – Polgár-Nyíregyháza másodrendű főút

| Járműkategória | Napi forgalom a létesítés forgalmával növelve | Órás forgalom a létesítés forgalmával növelve | Forgalomszámlálás alapján a közút óras forgalma |
|-----------------|--|--|--|
| személygépkocsi | 2262 | 128,7 | 127,5 |
| tehergépjármű | 545 | 31,0 | 30,3 |
| busz | 42 | 2,4 | 2,4 |

84. táblázat Járműforgalom (jelenleg és létesítés idején)

| Út elhelyezkedése | Járműtípus | CO | CH | NO ₂ | SO ₂ | PM ₁₀ |
|-------------------|-----------------|---------|---------|-----------------|-----------------|------------------|
| külső területen | személygépkocsi | 0,14522 | 0,03909 | 0,05999 | 0,00022 | 0,00243 |
| | busz | 0,00216 | 0,00011 | 0,00074 | 0,00004 | 0,00011 |
| | tehergépjármű | 0,03453 | 0,00243 | 0,01614 | 0,00039 | 0,00377 |
| | Ei | 0,18191 | 0,04164 | 0,07687 | 0,00064 | 0,00631 |
| belterületen | személygépkocsi | 0,27173 | 0,04224 | 0,03820 | 0,00019 | 0,00215 |
| | busz | 0,00315 | 0,00042 | 0,00065 | 0,00004 | 0,00011 |
| | tehergépjármű | 0,04460 | 0,00313 | 0,01375 | 0,00037 | 0,00376 |
| | Ei | 0,31948 | 0,04580 | 0,05260 | 0,00060 | 0,00602 |

85. táblázat Ei – a vizsgált útszakaszon áthaladó teljes légszennyező anyag kibocsátása az i-edik szennyező anyag komponensből [mg/s m]

A jelenlegi és a létesítéskori légszennyező anyag emisszió különbsége a létesítés hatásait adja.

| Út elhelyezkedése | | CO | CH | NO ₂ | SO ₂ | PM ₁₀ |
|-------------------|--------------------------|---------|---------|-----------------|-----------------|------------------|
| külső területen | jelenleg | 0,17986 | 0,04124 | 0,07599 | 0,00063 | 0,00621 |
| | létesítés idején | 0,18191 | 0,04164 | 0,07687 | 0,00064 | 0,00631 |
| | Növekmény - ΔE_i | 0,00204 | 0,00040 | 0,00089 | 0,000010 | 0,00010 |
| | %-os változás | 1,14% | 0,97% | 1,17% | 1,66% | 1,68% |
| belterületen | jelenleg | 0,31948 | 0,04580 | 0,05260 | 0,00060 | 0,00602 |
| | létesítés idején | 0,32291 | 0,04624 | 0,05325 | 0,00061 | 0,00612 |
| | Növekmény - ΔE_i | 0,00343 | 0,00045 | 0,00065 | 0,000010 | 0,00010 |
| | %-os változás | 1,07% | 0,98% | 1,24% | 1,68% | 1,73% |

86. táblázat A létesítés idején a vizsgált útszakaszon áthaladó teljes légszennyező anyag növekmény az i-edik szennyező anyag komponensből [mg/s m] (ΔE_i)

A létesítés járműforgalma átlagosan külső területen és belterületen ~1,3%-os légszennyező anyag kibocsátás növekedést okoz.

A tevékenység közvetlen közelében kialakuló maximális légszennyező anyag koncentrációja, valamint annak meghatározása, hogy a 4/2011. (I. 14.) VM rendelet szerinti határértékre milyen távolságban csökken a légszennyező anyag koncentrációja.

| | Meteorológiai állapot | Légszennyező anyag | Maximális koncentráció (µg/m³) | Határérték (µg/m³) | Határértékig az alábbi távolságban csökken a koncentráció (m) | „A” feltétel (m) | „B” feltétel (m) | „C” feltétel (m) |
|-----------------|-----------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------|---|------------------|------------------|------------------|
| külső területen | Átlagos | CO | 60,5 | 10000 | - | - | - | 2,4 |
| | | CH | 13,9 | 500 | - | - | - | 2,4 |
| | | NO _x | 25,6 | 200 | - | 2,6 | - | 2,4 |
| | | SO ₂ | 0,2 | 250 | - | - | - | 2,4 |
| | | PM ₁₀ | 2,1 | 50 | - | - | - | 2,4 |
| | Kedvezőtlen | CO | 213,0 | 10000 | - | - | - | 2,4 |
| | | CH | 48,8 | 500 | - | - | - | 2,4 |
| | | NO _x | 90,0 | 200 | - | 21,3 | 11,1 | 2,4 |
| | | SO ₂ | 0,8 | 250 | - | - | - | 2,4 |
| | | PM ₁₀ | 7,4 | 50 | - | 3,8 | 3,1 | 2,4 |
| belső területen | Átlagos | CO | 107,4 | 10000 | - | - | - | 2,1 |
| | | CH | 15,4 | 500 | - | - | - | 2,1 |
| | | NO _x | 17,7 | 200 | - | - | - | 2,1 |
| | | SO ₂ | 0,2 | 250 | - | - | - | 2,1 |
| | | PM ₁₀ | 2,0 | 50 | - | - | - | 2,1 |
| | Kedvezőtlen | CO | 378,2 | 10000 | - | - | - | 2,1 |
| | | CH | 54,2 | 500 | - | 1,0 | - | 2,1 |
| | | NO _x | 62,4 | 200 | - | 11,4 | 5,5 | 2,1 |
| | | SO ₂ | 0,7 | 250 | - | - | - | 2,1 |
| | | PM ₁₀ | 7,2 | 50 | - | 3,1 | 2,5 | 2,1 |

87. táblázat A 306/2010. Korm. rendelet vonatkozó rendelkezéseit szerint speciális feltételekhez tartozó hatástávolságok

Az út hatástávolságát külső területen az „A” feltétel és a nitrogén-oxidok határozzák meg, míg belső területen átlagos meteorológiai viszonyok között a „C” feltétel, kedvezőtlen körülmények között az „A” feltétel és a nitrogén-oxidok határozzák meg.

Az út hatástávolsága

| | | | |
|-----------------|---|--------|------------------|
| külső területen | átlagos meteorológiai körülmények mellett | 2,6 m | növekmény: 0,1 m |
| | kedvezőtlen meteorológiai körülmények mellett | 21,3 m | növekmény: 0,3 m |
| belső területen | átlagos meteorológiai körülmények mellett | 2,1 m | nincs növekmény |
| | kedvezőtlen meteorológiai körülmények mellett | 11,4 m | növekmény: 0,3 m |

3501 – Polgár-Hajdúnánás összekötő út

| Járműkategória | Napi forgalom a létesítés forgalmával növelve | Órás forgalom a létesítés forgalmával növelve | Forgalomszámlálás alapján a közút óras forgalma |
|-----------------|---|---|---|
| személygépkocsi | 1048 | 59,6 | 58,5 |
| tehergépjármű | 223 | 12,7 | 12,0 |
| busz | 19 | 1,1 | 1,1 |

88. táblázat Járműforgalom (jelenleg és létesítés idején)

| Út elhelyezkedése | Járműtípus | CO | CH | NO ₂ | SO ₂ | PM ₁₀ |
|-------------------|-----------------|---------|---------|-----------------|-----------------|------------------|
| külső területen | személygépkocsi | 0,06728 | 0,01811 | 0,02779 | 0,00010 | 0,00113 |
| | busz | 0,00098 | 0,00005 | 0,00033 | 0,00002 | 0,00005 |
| | tehergépjármű | 0,01413 | 0,00100 | 0,00661 | 0,00016 | 0,00154 |
| | Ei | 0,08239 | 0,01916 | 0,03473 | 0,00028 | 0,00272 |
| belső területen | személygépkocsi | 0,12460 | 0,01937 | 0,01752 | 0,00009 | 0,00098 |
| | busz | 0,00143 | 0,00019 | 0,00029 | 0,00002 | 0,00005 |
| | tehergépjármű | 0,01766 | 0,00124 | 0,00544 | 0,00015 | 0,00149 |
| | Ei | 0,14368 | 0,02080 | 0,02325 | 0,00025 | 0,00252 |

89. táblázat Ei – a vizsgált útszakaszon áthaladó teljes légszennyező anyag kibocsátása az i-edik szennyező anyag komponensből [mg/s m]

A jelenlegi és a létesítéskori légszennyező anyag emisszió különbsége a létesítés hatásait adja.

| Út elhelyezkedése | | CO | CH | NO ₂ | SO ₂ | PM ₁₀ |
|-------------------|--------------------------|---------|---------|-----------------|-----------------|------------------|
| külső területen | jelenleg | 0,08034 | 0,01876 | 0,03385 | 0,00027 | 0,00262 |
| | létesítés idején | 0,08239 | 0,01916 | 0,03473 | 0,00028 | 0,00272 |
| | Növekmény - ΔE_i | 0,00204 | 0,00040 | 0,00089 | 0,000010 | 0,00010 |
| | %-os változás | 2,54% | 2,13% | 2,62% | 3,94% | 4,00% |
| belső területen | jelenleg | 0,14368 | 0,02080 | 0,02325 | 0,00025 | 0,00252 |
| | létesítés idején | 0,14710 | 0,02125 | 0,02390 | 0,00026 | 0,00263 |
| | Növekmény - ΔE_i | 0,00343 | 0,00045 | 0,00065 | 0,000010 | 0,00010 |
| | %-os változás | 2,39% | 2,15% | 2,80% | 4,00% | 4,12% |

90. táblázat A létesítés idején a vizsgált útszakaszon áthaladó teljes légszennyező anyag növekmény az i-edik szennyező anyag komponensből [mg/s m] (ΔE_i)

A létesítés járműforgalma átlagosan külső területen és belső területen ~3%-os légszennyező anyag kibocsátás növekedést okoz.

| | Meteorológiai állapot | Légszennyező anyag | Maximális koncentráció ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) | Határérték ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) | Határértékig az alábbi távolságban csökken a koncentráció (m) | „A” feltétel (m) | „B” feltétel (m) | „C” feltétel (m) |
|-----------------|-----------------------|--------------------|---|---|---|------------------|------------------|------------------|
| külső területen | Átlagos | CO | 24,1 | 10000 | - | - | - | 2,4 |
| | | CH | 5,6 | 500 | - | - | - | 2,4 |
| | | NO _x | 10,1 | 200 | - | - | - | 2,4 |
| | | SO ₂ | 0,1 | 250 | - | - | - | 2,4 |
| | | PM ₁₀ | 0,8 | 50 | - | - | - | 2,4 |
| | Kedvezőtlen | CO | 96,5 | 10000 | - | - | - | 2,4 |
| | | CH | 22,4 | 500 | - | - | - | 2,4 |
| | | NO _x | 40,7 | 200 | - | 6,9 | 2,4 | 2,4 |
| | | SO ₂ | 0,3 | 250 | - | - | - | 2,4 |
| | | PM ₁₀ | 3,2 | 50 | - | - | - | 2,4 |
| belső területen | Átlagos | CO | 43,0 | 10000 | - | - | - | 2,1 |
| | | CH | 6,2 | 500 | - | - | - | 2,1 |
| | | NO _x | 7,0 | 200 | - | - | - | 2,1 |
| | | SO ₂ | 0,1 | 250 | - | - | - | 2,1 |
| | | PM ₁₀ | 0,8 | 50 | - | - | - | 2,1 |
| | Kedvezőtlen | CO | 172,3 | 10000 | - | - | - | 2,1 |
| | | CH | 24,9 | 500 | - | - | - | 2,1 |
| | | NO _x | 28,0 | 200 | - | 2,9 | - | 2,1 |
| | | SO ₂ | 0,3 | 250 | - | - | - | 2,1 |
| | | PM ₁₀ | 3,1 | 50 | - | - | - | 2,1 |

91. táblázat A 306/2010. Korm. rendelet vonatkozó rendelkezéseit szerint speciális feltételekhez tartozó hatástávolságok

Az út hatástávolságát átlagos meteorológiai körülmények között a „C” feltétel, kedvezőtlen állapot esetén az „A” feltétel és a nitrogén-oxidok határozzák meg.

Az út hatástávolsága

| | | | |
|-----------------|---|-------|------------------|
| külső területen | átlagos meteorológiai körülmények mellett | 2,4 m | nincs növekmény |
| | kedvezőtlen meteorológiai körülmények mellett | 6,9 m | növekmény: 0,3 m |
| belső területen | átlagos meteorológiai körülmények mellett | 2,1 m | nincs növekmény |
| | kedvezőtlen meteorológiai körülmények mellett | 2,9 m | növekmény: 0,1 m |

A megnövekedett forgalomnak humán egészségügyi kockázata nincs.

A megnövekedett forgalom hatására az út közvetlen környezetében átlagos és kedvezőtlen meteorológiai körülmények között sem éri el a légszennyező anyagok maximális koncentrációja az immissziós határértéket.

Létesítés idején az utak hatástávolsága lényegében nem növekszik a jelenlegihez képest.

A várható létesítéskori járműforgalom nem okoz levegőminőség romlást, a hatás csak időszakos és csak a be- és elszállításának idejére korlátozódik.

6.2.1.2.2. A létesítés idején várható zajszint-emelkedés a beszállítási utak mentén

Az alapanyagok, építőanyagok, munkagépek szállítása zajterheléssel jár. Mivel szállítás csak a nappali időszakban, 6-22 óra között történik, ezért a környező közutakon a szállítási tevékenység csak a nappali időszakban módosítja a közutak zajkibocsátását és ezáltal az út menti zajterhelést. A továbbiak elsőként az alapállapot számítását végezzük el, majd a számítás elvégezzük úgy, hogy a létesítés járulékos járműforgalmával növeljük az érintett utak forgalmát, az alábbi fejezetben ismertetett eredményeket kapjuk.

36 – Polgár-Nyíregyháza másodrendű főút

Az átlagos napi forgalom az alábbi táblázat szerint változik.

| Járműkategória | Várható | Növekmény |
|--|---------|-----------|
| személy- és kisteher-gépkocsi | 2244 | 20 |
| szóló autóbusz | 42 | 0 |
| csuklós autóbusz | 0 | 0 |
| könnyű tehergépkocsi | 113 | 12 |
| szóló nehéz tehergépkocsi | 57 | 0 |
| tehergépkocsi szerelvény | 375 | 0 |
| motorkerékpár és segédmotoros kerékpár | 18 | 0 |

101. táblázat ÁNF (létesítés forgalmával növelt)

Két esetet vizsgálunk, vagyis a bel- és külterületen különböző sebességgel mozgó járműveket, figyelembe véve a beépítettséget (érdességet) és az útburkolati korrekciókat is.

Külterületi szakasz

| Akusztkai járműkategória | $Q_{\text{napköz}}$ Napközben 06-18 óra | $V_{\text{megengedett}}$ | A | $Q_{\text{napköz}}$ (sáv) | V_x -napköz | V_x -napköz (változás) |
|--------------------------|---|--------------------------|------|---------------------------|---------------|--------------------------|
| I. | 146,23 | 90 | 26,3 | 92,72 | 86,61 | -0,05 |
| II. | 3,89 | 70 | 24,9 | | 66,46 | -0,05 |
| III. | 35,33 | 70 | 24,9 | | 66,46 | -0,05 |

12. táblázat Járműforgalom és mértékadó sebesség v, km/óra

Vonatkoztatási távolság d_{ref} : 7,5 m; $[K]_{g,s,t,j,i}$ útburkolat miatti korrekció: 0,49; c értéke: 0,1; $P_{g,s,t,j,i}$ értéke: 0,1

| Időszak | Akusztkai járműkategória | $[K_t]_{g,s,t,j,i}$ | $[K_D]_{g,s,t,j,i}$ | $L_{\text{Aeq}(7,5)g,s,t,j,i}$ |
|-----------|--------------------------|---------------------|---------------------|--------------------------------|
| napközben | I. | 81,82 | -14,03 | 67,79 |
| | II. | 82,47 | -28,63 | 53,84 |
| | III. | 85,65 | -19,04 | 66,60 |

203. táblázat $L_{\text{Aeq}(7,5)g,s,t,j,i}$ számításának táblázatos megjelenítése

| Időszak | Az egyes út- és időszakaszokhoz tartozó vonatkoztatási egyenértékű A hangnyomásszint ($L_{\text{Aeq}(7,5)g,s,t,j,i}$) | Határérték (LTH) az $L_{\text{AM}}^{\text{kö}}$ megítélési szintre* | Túllépés (dB) |
|------------------|---|---|---------------|
| jelenleg | 70,27 | 65,00 | 5,27 |
| létesítés idején | 70,35 | 65,00 | 5,35 |

304. táblázat Egyenértékű A-hangnyomásszint a vonatkoztatási távolságban napszakonként

Belterületi szakasz

| Akusztkai járműkategória | $Q_{\text{napköz}}$ Napközben 06-18 óra | $V_{\text{megengedett}}$ | A | $Q_{\text{napköz}}$ (sáv) | V_x -napköz | V_x -napköz (változás) |
|--------------------------|---|--------------------------|------|---------------------------|---------------|--------------------------|
| I. | 146,23 | 50 | 23,5 | 92,72 | 46,34 | -0,05 |
| II. | 3,89 | 50 | 23,5 | | 46,34 | -0,05 |
| III. | 35,33 | 50 | 23,5 | | 46,34 | -0,05 |

105. táblázat Járműforgalom és mértékadó sebesség v, km/óra

Vonatkoztatási távolság d_{ref} : 7,5 m; $[K]_{g,s,t,j,i}$ útburkolat miatti korrekció: 0,49; c értéke: 0,1; $P_{g,s,t,j,i}$ értéke: 0,1

| Időszak | Akusztikai járműkategória | $[K_t]_{g,s,t,j,i}$ | $[K_D]_{g,s,t,j,i}$ | $L_{Aeq(7,5)g,s,t,j,i}$ |
|-----------|---------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------|
| napközben | I. | 74,53 | -11,31 | 63,22 |
| | II. | 78,15 | -27,07 | 51,08 |
| | III. | 81,64 | -17,48 | 64,17 |

106. táblázat $L_{Aeq(7,5)g,s,t,j,i}$ számításának táblázatos megjelenítése

Az egyes út- és időszakaszokhoz tartozó vonatkoztatási egyenértékű A-hangnyomásszint a vonatkoztatási távolságban

| Időszak | Az egyes út- és időszakaszokhoz tartozó vonatkoztatási egyenértékű A hang-nyomásszint ($L_{Aeq(7,5)g,s,t,j,i}$) | Határérték (LTH) az $L_{AM}^{kő}$ megítélési szintre* | Túllépés (dB) |
|------------------|---|---|---------------|
| jelenleg | 66,77 | 60,00 | 6,77 |
| létesítés idején | 66,85 | 60,00 | 6,85 |

407. táblázat Egyenértékű A-hangnyomásszint a vonatkoztatási távolságban napszakonként

Látható, hogy a létesítéshez kapcsolódó szállítási tevékenység okozta additív terhelés külterületen és belterületen is 0,08 dB (<3 dB), vagyis a forgalomból származó zaj növekménnyel nem kell számolni. Az út zajterhelésére vonatkozó határérték-túllépések jelenleg is megfigyelhetők.

3501 – Polgár-Hajdúnánás összekötő út

Az átlagos napi forgalom az alábbi táblázat szerint változik.

| Járműkategória | Várható | Növekmény |
|--|---------|-----------|
| személy- és kisteher-gépkocsi | 1041 | 20 |
| szóló autóbusz | 18 | 0 |
| csuklós autóbusz | 1 | 0 |
| könnyű tehergépkocsi | 63 | 12 |
| szóló nehéz tehergépkocsi | 36 | 0 |
| tehergépkocsi szerelvény | 124 | 0 |
| motorkerékpár és segédmotoros kerékpár | 7 | 0 |

108. táblázat ÁNF (létesítés forgalmával növelt)

Külterületi szakasz

| Akusztikai járműkategória | $Q_{napköz}$ Napközben 06-18 óra | $V_{megengedett}$ | A | $Q_{napköz}$ (sáv) | $V_{x-napköz}$ | $V_{x-napköz}$ (változás) |
|---------------------------|----------------------------------|-------------------|------|--------------------|----------------|---------------------------|
| I. | 68,03 | 90 | 26,3 | 42,15 | 88,43 | -0,05 |
| II. | 1,62 | 70 | 24,9 | | 68,35 | -0,05 |
| III. | 14,66 | 70 | 24,9 | | 68,35 | -0,05 |

509. táblázat Járműforgalom és mértékadó sebesség v, km/óra

Vonatkoztatási távolság d_{ref} : 7,5 m; $[K]_{g,s,t,j,i}$ útburkolat miatti korrekció: 0,49; c értéke: 0,1; $P_{g,s,t,j,i}$ értéke: 0,1

| Időszak | Akusztikai járműkategória | $[K_t]_{g,s,t,j,i}$ | $[K_D]_{g,s,t,j,i}$ | $L_{Aeq(7,5)g,s,t,j,i}$ |
|-----------|---------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------|
| napközben | I. | 82,07 | -17,44 | 64,63 |
| | II. | 82,81 | -32,56 | 50,26 |
| | III. | 85,98 | -22,99 | 62,99 |

110. táblázat $L_{Aeq(7,5)g,s,t,j,i}$ számításának táblázatos megjelenítése

| Időszak | Az egyes út- és időszakaszokhoz tartozó vonatkoztatási egyenértékű A hang-nyomásszint ($L_{Aeq(7,5)g,s,t,j,i}$) | Határérték (LTH) az $L_{AM}^{kő}$ megítélési szintre* | Túllépés (dB) |
|------------------|---|---|---------------|
| jelenleg | 66,81 | 65,00 | 1,81 |
| létesítés idején | 66,99 | 65,00 | 1,99 |

111. táblázat Egyenértékű A-hangnyomásszint a vonatkoztatási távolságban napszakonként

Belterületi szakasz

| Akusztkai járműkategória | $Q_{\text{napköz}}$ Napközben 06-18 óra | $V_{\text{megengedett}}$ | A | $Q_{\text{napköz (sáv)}}$ | $V_{\text{x-napköz}}$ | $V_{\text{x-napköz (változás)}}$ |
|--------------------------|--|--------------------------|------|---------------------------|-----------------------|----------------------------------|
| I. | 68,03 | 50 | 23,5 | 42,15 | 48,27 | -0,05 |
| II. | 1,62 | 50 | 23,5 | | 48,27 | -0,05 |
| III. | 14,66 | 50 | 23,5 | | 48,27 | -0,05 |

1126. táblázat Járműforgalom és mértékadó sebesség v , km/óra

Vonatkoztatási távolság d_{ref} : 7,5 m; $[K]_{\text{g,s,t,j,i}}$ útburkolat miatti korrekció: 0,49; c értéke: 0,1; $P_{\text{g,s,t,j,i}}$ értéke: 0,1

| Időszak | Akusztkai járműkategória | $[K_t]_{\text{g,s,t,j,i}}$ | $[K_D]_{\text{g,s,t,j,i}}$ | $L_{\text{Aeq}(7,5)\text{g,s,t,j,i}}$ |
|-----------|--------------------------|----------------------------|----------------------------|---------------------------------------|
| napközben | I. | 74,98 | -14,81 | 60,17 |
| | II. | 78,62 | -31,04 | 47,58 |
| | III. | 82,07 | -21,48 | 60,60 |

1137. táblázat $L_{\text{Aeq}(7,5)\text{g,s,t,j,i}}$ számításának táblázatos megjelenítése

Az egyes út- és időszakaszokhoz tartozó vonatkoztatási egyenértékű A-hangnyomásszint a vonatkoztatási távolságban

| Időszak | Az egyes út- és időszakaszokhoz tartozó vonatkoztatási egyenértékű A hang-nyomásszint ($L_{\text{Aeq}(7,5)\text{g,s,t,j,i}}$) | Határérték (LTH) az $L_{\text{AM}^{\text{kö}}}$ megítélési szintre* | Túllépés (dB) |
|------------------|---|---|---------------|
| jelenleg | 63,31 | 60,00 | 3,31 |
| létesítés idején | 63,51 | 60,00 | 3,51 |

1148. táblázat Egyenértékű A-hangnyomásszint a vonatkoztatási távolságban napszakonként

Látható, hogy a létesítéshez kapcsolódó szállítási tevékenység okozta additív terhelés külterületen és belterületen 0,18-0,20 dB (<3 dB), vagyis a forgalomból származó zaj növekménnyel nem kell számolni. Az út zajterhelésére vonatkozó határérték-túllépések jelenleg is megfigyelhetők.

A létesítéshez kapcsolódó forgalomváltozás miatt a megközelítési út mentén minimális zajszint emelkedés várható. A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 7§-a kimondja, hogy 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. A szállítási tevékenység okozta additív terhelés nem éri el a 3 dB-es határt, vagyis az additív forgalomból származó zajnövekmény nem jelentős, hatásterület kijelölésére nincs szükség.

6.6.1. Telepítés („Létesítés”) idején várható hatótényezők eredményeként kialakuló hatásterületek

Az összefoglaló fejezetben az új eredmények alapján a javított szövegrészek:

Létesítés során a 36. sz. főút hatástávolságát külterületen az „A” feltétel és a nitrogén-oxidok (átlagos: 2,6 m; kedvezőtlen: 21,3 m – növekmény: 0,1-0,3 m) határozzák meg, míg belterületen átlagos meteorológiai viszonyok között a „C” feltétel (2,1 m), kedvezőtlen körülmények között az „A” feltétel és a nitrogén-oxidok határozzák meg (11,4 m – növekmény: 0,3 m). A 3501 sz. összekötő út hatástávolságát átlagos meteorológiai körülmények között a „C” feltétel (külterület: 2,4 m, belterület: 2,1 m), kedvezőtlen állapot esetén az „A” feltétel és a nitrogén-oxidok határozzák meg (külterület: 6,9 m – növekmény: 0,3 m, belterület: 2,9 m – növekmény: 0,1 m).

A létesítéshez kapcsolódó szállítási tevékenység okozta additív terhelés külterületen és belterületen a 36 sz. út esetében 0,08 dB (<3 dB), a 3501 sz. út esetén 0,2 dB (<3 dB), vagyis a forgalomból származó zaj növekménnyel nem kell számolni.

3. Pontosítsa a vizsgált térség légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló 4/2002. (X. 7.) KvVM rendeletben foglaltak szerinti zónacsoportba sorolását.

Tisztelettel köszönjük az észrevételt, javítjuk az érintett fejezetrészt.

A vizsgált térség a légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló 4/2002. (X. 7.) KvVM rendelet szerint az „13. Az ország többi területe, kivéve az alább kijelölt városokat” zónacsoportba tartozik.

| Kén-dioxid | Nitrogén-dioxid | Szén-monoxid | PM ₁₀ | Benzol | Talajközeli ózon |
|--------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|--|------------------|
| F | F | F | E | F | O-I |
| PM ₁₀ Arzén (As) | PM ₁₀ Kadmium (Cd) | PM ₁₀ Nikkel (Ni) | PM ₁₀ Ólom (Pb) | PM ₁₀ benz(a)-pirén (BaP) | |
| F | F | F | F | D | |

149. táblázat Zónacsoport tulajdonságai

A-tól F kategóriáig tartó, javuló minősítést jelző besorolás szerint a térség országos és nemzetközi (EU) viszonylatban a szennyezettek közé tartozik. Az F kategória olyan terület, ahol a légszennyezettség az alsó vizsgálati küszöböt nem haladja meg, az E csoport esetében pedig a légszennyezettség egy vagy több légszennyező anyag tekintetében a felső és az alsó vizsgálati küszöb között van. A D csoportba tartozó területeken a levegőterheltségi szint egy vagy több légszennyező anyag tekintetében a felső vizsgálati küszöb és a levegőterheltségi szintre vonatkozó határérték között van. A C csoport: azon terület, ahol a levegőterheltségi szint egy vagy több légszennyező anyag tekintetében a levegőterheltségi szintre vonatkozó határérték és a tűréshatár között van. A B csoport azon terület, ahol a levegőterheltségi szint egy vagy több légszennyező anyag tekintetében a levegőterheltségi szintre vonatkozó határértéket és a tűréshatárt meghaladja. Az O-I csoportba tartozó területeken a talaj közeli ózon koncentrációja meghaladja a célértéket.

A vizsgálati mérések alapján megállapítható, hogy a vizsgálati területen és annak térségében a szilárd PM₁₀ vagyis a 10 µm méret alatti koncentrációja a felső vizsgálati küszöb és a levegőterheltségi szintre vonatkozó határérték között van. A talajközeli ózon koncentrációja a törvényben meghatározottnak megfelelően – az O–I kategóriába lett sorolva, azaz az egész ország területén meghaladja a célértéket. Az egyéb szennyező anyagok közül a PM₁₀ - benz(a)-pirén koncentrációja a vizsgálati területen a D kategóriába sorolható, míg a PM₁₀ a légszennyezettség egy vagy több légszennyező anyag tekintetében a felső és az alsó vizsgálati küszöb között van. A többi zónacsoport az F kategóriába sorolható, vagyis a légszennyezettség az alsó vizsgálati küszöböt nem haladja meg.

Kérjük a hiánypótlásra adott válaszaink elfogadását.

Debrecen, 2025. július 2.

Barna Sándor

környezetvédelmi szakértő

Székhelye:

Szakértői engedély száma: SZKV/09-1037

