

M1 autópálya – M100 autóút külön szintű csomópont Környezeti hatástanulmány – Hiánypótlási dokumentáció

Készítette:

UVATERV Út-, Vasútervező Zrt.
Környezetvédelmi és tájépítészeti tervező iroda

2025. március 24.

Előzmények

Az MKIF Zrt. és MKIF Undecima Zrt. (2040 Budaörs, Akron u. 2.) által megbízott Kontúr Csoport Kft. (1146 Budapest, Hungária körút 162-168.) alvállalkozójaként az UVATERV Zrt. készíti az „M1 – M100 – 103 külön szintű csomóponti rendszer tervezési feladatainak ellátása” tárgyú szerződés szerinti útszakasz terveit.

A környezeti hatástanulmányt (tervszám: 52.710), valamint környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatásának kérelmét az UVATERV Zrt., mint Tervező 2025. március 4-én nyújtotta be a Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztályhoz.

A Kormányhivatal **PE/KTFO/2311-5/2025.** ügyiratszámú végzésében hiánypótlás benyújtására szólította fel a Tervezőt, amelyet az alábbiakban teljesítünk:

Hiánypótlás

I. Levegőtisztaság-védelem, valamint zaj- és rezgés elleni védelem szempontjából:

1. A dokumentáció 4.4.6 fejezetében foglaltakat vizsgálja felül és egészítse ki a következők szerint. Az építési munkák levegővédelmi hatásait a jelenlegi tervfázisban rendelkezésre álló, vagy korábbi hasonló kivitelezések tapasztalatain alapuló adatok alapján – hasonlóan a 4.8.8. zajvédelmi fejezethez – mindenképpen be kell mutatni. Az építés levegővédelmi hatásainak bemutatásánál a deponálás hatásainak ismertetésére is ki kell térni.

Levegőtisztaság-védelem

A majdani kivitelező rendelkezésére álló géppark és az organizáció ismeretének hiányában csak becsülhető az építési munkák levegővédelmi hatása.

Általánosan egy útszakasz építésének főbb műveletei és azokhoz szükséges gépek a következők:

- földmunkák: kotrógép/markológép, homlokrakodó, vibrációs henger, tehergépjármű,
- pályaszerkezet építése: homlokrakodó, vibrációs henger, gréder (földgalyu), tehergépjármű,
- aszfaltozás: aszfaltterítő gép (finiser), henger, locsolókocsi, tehergépjármű.

Építéskor a tapasztalatok alapján egy kb. 100 m hosszú építési szakaszon egyszerre legfeljebb 3-5 munkagép dolgozik és azok sem szorosan egymás mellett, hanem egymástól 10-50 m-es távolságban.

Az újonnan elvégzett számítás alapján – immár 5 munkagép együttes működését feltételezve – a KHT-ban megadott alapadatok alapján a munkagépekből származó kibocsátás a munkaterület 142 m-es távolságában jelöli ki az építés hatásterületét.

Az építés miatt szükséges földmunkákból adódó porterhelés hatásának meghatározásához az alábbi tényezőket vettük figyelembe:

- szemcse átlagos kiülepedési sebessége: 0,11 m/s;
- kibocsátás magassága, azaz a kiülepedés kezdőpontja: 4 m;
- jellemző átlagos szélesebbesség: 3 m/s.

Fentiek alapján a kiülepedés távolsága 109 m.

A munkagépek kibocsátásból adódó hatásterület nagyobb a földmunkából származónál, ezért előbbi jelöli ki az építésre vonatkozó hatásterületet (142 m). A nyomvonal tengelyétől mért 1000 m-en belül nincs levegővédelem szempontjából releváns épület, így nem várható konfliktus a kivitelezés idején.

A deponált földanyagot újraterhasználásig a kiporzás elleni védelem érdekében rendszeres időközönként locsolni kell. A rézsűket – szintén a kiporzás csökkentése céljából – javasolt minél hamarabb füvesíteni.

2. Vizsgálja a dokumentációban az építési tevékenységhez kapcsolódó szállítás levegővédelmi, valamint zaj- és rezgésvédelmi hatásait.

Levegőtisztaság-védelem

A majdani kivitelező által használni kívánt bányák jelen tervfázisban nem ismertek, így a kapcsolódó szállítási útvonal is ismeretlen. Előreláthatóan azonban közeli, már meglevő bányából fog történni a beszállítás vagy külön engedélyeztetést követően megnyitott célkitermelőhelyről.

A telepítési helyhez legközelebbi bányatelkek egyrészt a Mátyás I. – dolomit és a Zsámbék I. – dolomit nevűek, ahonnan a 103. sz. főúton (a korábbi 1104. j. mellékúton - 2025. jan. 1-től a 103. sz. főút egy Zsámbék és Esztergom közötti út, mely négy mellékút egy-egy szakaszából került kijelölésre), majd az M1 autópályán történhet a beszállítás. Utóbbin a szállítási forgalom részaránya elenyésző, a főút forgalma ~5000 j/nap, amihez képest a napi ~80 tehergépjármű okozta többlet nem jelentős (+1,5%). A javasolt útvonal a lakott területeken elkerüli.

Az építőanyag szállítása során a kiporzás elkerülése érdekében a járművek leponyvázása szükséges.

A majdani vállalkozó a Kbt.-vel összhangban jogosult az itt felsorolt bányák helyett más bányákat, illetve ezzel összefüggésben más szállítási útvonalakat felhasználni. Az építés során az anyagszállításokat a kiviteli terv alapján a kivitelező által készítendő organizációs terv fogja tartalmazni.

Zaj- és rezgés elleni védelem

A majdani kivitelező által használni kívánt bányák jelen tervfázisban nem ismertek, így a kapcsolódó szállítási útvonal is ismeretlen. Előreláthatóan azonban közeli, már meglevő bányából fog történni a beszállítás vagy külön engedélyeztetést követően megnyitott célkitermelőhelyről. A telepítési helyhez legközelebbi bányatelkek egyrészt a Mátyás I. – dolomit és a Zsámbék I. – dolomit nevűek, ahonnan a 103. sz. főúton (a korábbi 1104. j. mellékúton - 2025. jan. 1-től a 103. sz. főút egy Zsámbék és Esztergom közötti út, mely négy mellékút egy-egy szakaszából került kijelölésre), majd az M1 autópályán történhet a beszállítás.

A 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet 7. §. (1) bekezdése szerint új tevékenység telepítéséhez, 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.

Úttervezői adatszolgáltatás alapján az építési munkálatokhoz az anyagszállítás volumenét napi 80 tehergépjárműre becsüljük. A 103. sz. főút érintett szakaszán a forgalom, és az abból kiszámított zajemisszió nagysága tehát a következőképpen alakul:

Út	ANF1 (j/nap)	ANF2 (j/nap)	ANF3 (j/nap)	Számított zajemisszió L _{Aeq25} [dB]		Változás mértéke [dB]	
						Nappal	Éjjel
103. sz. főút 5318-as számlálóállomás – jelenleg	4 463	255	132	63,1	55,0	+0,2	+0,2
103. sz. főút 5318-as számlálóállomás – építés alatt	4 463	255	212	63,3	55,2		

Látható, hogy a zajemisszió növekedése mindössze +0,2 dB, meg sem közelíti a jogszabályban foglalt +3 dB-es értéket, így az építéshez kapcsolódó beszállítás zajterhelésére hatásterületet nem lehet megállapítani.

A majdani vállalkozó a Kbt.-vel összhangban jogosult az itt bemutatott bányák helyett más bányákat, illetve ezzel összefüggésben más szállítási útvonalakat felhasználni. Az építés során az anyagszállításokat a kiviteli terv alapján a kivitelező által készítendő organizációs terv fogja tartalmazni.

3. Mutassa be a dokumentációban a közvetett levegővédelmi, illetve zajvédelmi hatásterületeket. Az előzőeken túl a közvetlen zajvédelmi hatásterületet - a levegővédelmi fejezetben foglaltakhoz hasonlóan - számszerűen is ([m] mértékegységben, az esetlegesen változó hatásterületi határokat -tól -ig kifejezve) ismertetni kell.

Levegőtisztaság-védelem

A tárgyi autót út két országos közút – az M1 autópálya és az 1. sz. főút - között biztosít kapcsolatot.

Az előrebecsült forgalmi adatok (ld. KHT Műszaki leírásának 2. melléklete) alapján az M1 autópálya érintett szakaszán a teljes kiépítés esetén 13-19%-os lesz a forgalomműködés a távlati referenciaállapothoz képest (65e j/nap helyett 73-77e j/nap várható, ami a nagyságrend miatt nem jelentős növekedés).

Az 1. sz. főút esetében az új hálózati elem a főváros irányából érkező vagy oda tartó forgalmat helyezi át az autópályára, 72-78%-os csökkenést eredményezve, mely a főút menti lakóterületeket tekintve kedvező hatású.

A többi, alsóbbrendű közút esetében a beruházás következtében a csökkenés mértéke 15% alatti, nem jelentős.

Zaj- és rezgés elleni védelem

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból a tervezett létesítmény hatásával érintett terület (vizsgált terület) azon része tekinthető **közvetett hatásterületnek**, amelyen a tervezett létesítményhez kapcsolódó járműforgalom járulékos zajterhelést vagy zajterhelés-változást okoz. Azoknak a tervezési területen található országos közutaknak a forgalmát vizsgáljuk, amelyek esetében jelentős, $\pm 25\%$ -os forgalomváltozás tapasztalható a beruházás hatására. Ennek megállapításához a 2039. évi távlat nélküle (referencia) állapotra előrebecsült forgalom nagyságát vetjük össze a 2039. évi távlat vele állapotban várható forgalom mértékével, a forgalmak változását a következő táblázatban mutatjuk be.

Út	Útszakasz		Forgalom nagysága [j/n]			Változás mértéke [%]	
	-tól	-ig	Nélküle	Vele I. ütem	Vele II. ütem	Vele I. ütem esetén	Vele II. ütem esetén
1.	Biatorbágy	1101.j. út (Herceghalom)	10 454	1 700	1 561	-84	-85
1.	1101.j. út (Herceghalom)	8101.j. út (Etyek)	12 170	3 074	2 712	-75	-78
1.	8101.j. út (Etyek)	8101.j. út (Bicske)	12 468	11 576	11 101	-7	-11
1.	8101.j. út (Bicske)	M1 csomópont (Bicske)	7 530	6 875	6 858	-9	-9
1101.	M1 csomópont	1. sz. főút	4 066	3 922	3 887	-4	-4
8101.	8108.j. út	1. sz. főút (Bicske)	304	304	304	0	0
8101.	1. sz. főút (Bicske)	Bicske centrum	5 782	5 515	5 053	-5	-13

A fenti táblázatban foglalt adatok alapján megállapítható, hogy a tervezési területen található közutak forgalma előreláthatólag csökkenni fog a beruházás hatására. Kiemelendő az 1. sz. főút két mezőben foglalt két szakasza, ahol a csökkenés mértéke jelentős mértékben meghaladta a meghatározott $\pm 25\%$ -os vizsgálati paramétert.

A **közvetlen zajvédelmi szempontú hatásterület** számszerűsítését a következő táblázatban mutatjuk be:

Út	Útszakasz		Övezeti besorolás	Zajvédelmi szempontú hatásterület határa [dB]	Zajvédelmi szempontú hatásterület szélessége [m]
	-tól	-ig			
M100	M1 csomópont	Mány	Gazdasági terület	45	500
M100	M1 autópálya	1. sz. főút	Gazdasági terület	45	430

II. Hulladékgazdálkodási szempontból:

1. Nyilatkozzon arra vonatkozóan, hogy a tervezett beruházás megfelel-e 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 (a továbbiakban: 149/2024. Korm. rendelet) 17. §-ában foglalt valamennyi feltételnek.

Az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. nyilatkozatát mellékleteként csatoljuk.

2. Amennyiben a tervezett beruházás a 149/2024. Korm. rendelet 17. §-ában foglalt valamennyi feltételnek megfelel, abban az esetben mutassa be bontási tevékenységenként elkülönítve a beruházás során várhatóan keletkező, a 149/2024. Korm. rendelet 7. §-a szerinti előírásoknak megfelelő építési-bontási anyagokat és azok 149/2024. Korm. rendeletben foglaltak szerinti átmeneti tárolásának és felhasználásának tervezett körülményeit.

8101 j. út 13+800 – 14+300 km szelvények közötti szakasz megszüntetése bontással cca. 500 fm hosszban:

a) az útpályaszerkezet bontása során keletkező anyagok:

➤ mart aszfalt:

Bontás utáni minősítés alapján kezelést követően újrafelhasználható lehet. Tárolása építési területen újrafelhasználásig vagy ha mennyisége meghaladja tervezett beruházásban újrafelhasználható mennyiséget, akkor Kérelmező telephelyén vagy bérleményében kerül tárolásra más beruházásában történő felhasználásig.

➤ bontott rakott útalap (kőanyag):

Bontás utáni minősítés alapján kezelést követően újrafelhasználható lehet. Tárolása építési területen újrafelhasználásig vagy ha mennyisége meghaladja tervezett beruházásban újrafelhasználható mennyiséget, akkor Kérelmező telephelyén vagy bérleményében kerül tárolásra más beruházásában történő felhasználásig.

b) a földműszerkezet bontása során keletkező anyagok:

➤ bontott javító/fagyvédő réteg (homokos kavics):

Bontás utáni minősítés alapján kezelést követően újrafelhasználható lehet. Tárolása építési területen újrafelhasználásig vagy ha mennyisége meghaladja tervezett beruházásban újrafelhasználható mennyiséget, akkor Kérelmező telephelyén vagy bérleményében kerül tárolásra más beruházásában történő felhasználásig.

1.sz. főút K1 j. körforgalom építéséhez kapcsolódó bontási munkák az 1. sz. főút 27+200 és 27+400 km szelvénye között cca. 200 fm hosszban a bal oldali pihenő bontásával együtt:

a) az útpályaszerkezet bontása során keletkező anyagok:

➤ mart aszfalt:

Bontás utáni minősítés alapján kezelést követően újrafelhasználható lehet. Tárolása építési területen újrafelhasználásig vagy ha mennyisége meghaladja tervezett beruházásban újrafelhasználható mennyiséget, akkor Kérelmező telephelyén vagy bérleményében kerül tárolásra más beruházásában történő felhasználásig.

➤ bontott CKT útalap (beton):

Bontás utáni minősítés alapján kezelést követően újrafelhasználható lehet. Tárolása építési területen újrafelhasználásig vagy ha mennyisége meghaladja tervezett beruházásban újrafelhasználható mennyiséget, akkor Kérelmező telephelyén vagy bérleményében kerül tárolásra más beruházásában történő felhasználásig.

b) a földműszerkezet bontása során keletkező anyagok:

➤ bontott javító/fagyvédő réteg (homokos kavics):

Bontás utáni minősítés alapján kezelést követően újrafelhasználható lehet. Tárolása építési területen újrafelhasználásig vagy ha mennyisége meghaladja tervezett beruházásban újrafelhasználható mennyiséget, akkor Kérelmező telephelyén vagy bérleményében kerül tárolásra más beruházásában történő felhasználásig.

➤ zúzottkő alaprég (zúzottkő):

Bontás utáni minősítés alapján kezelést követően újrafelhasználható lehet. Tárolása építési területen újrafelhasználásig vagy ha mennyisége meghaladja tervezett beruházásban újrafelhasználható mennyiséget, akkor Kérelmező telephelyén vagy bérleményében kerül tárolásra más beruházásában történő felhasználásig.

e) az úttartozékok bontása során keletkező anyagok:

➤ bontott közúti jelzőtáblák:

Bontás utáni minősítés alapján újrafelhasználható lehet. Tárolása építési területen újrafelhasználásig vagy ha mennyisége meghaladja tervezett beruházásban újrafelhasználható mennyiséget, akkor Kérelmező telephelyén vagy bérleményében kerül tárolásra más beruházásában történő felhasználásig.

1.sz. főút jobb oldali pihenő bontása 27+100 km szelvény környezetében cca. 180 fm hosszban:

a) az útpályaszerkezet bontása során keletkező anyagok:

➤ mart aszfalt:

Bontás utáni minősítés alapján kezelést követően újrafelhasználható lehet. Tárolása építési területen újrafelhasználásig vagy ha mennyisége meghaladja tervezett beruházásban újrafelhasználható mennyiséget, akkor Kérelmező telephelyén vagy bérleményében kerül tárolásra más beruházásában történő felhasználásig.

➤ bontott CKT útalap (beton):

Bontás utáni minősítés alapján kezelést követően újrafelhasználható lehet. Tárolása építési területen újrafelhasználásig vagy ha mennyisége meghaladja tervezett beruházásban újrafelhasználható mennyiséget, akkor Kérelmező telephelyén vagy bérleményében kerül tárolásra más beruházásában történő felhasználásig.

b) a földműszerkezet bontása során keletkező anyagok:

➤ bontott javító/fagyvédő réteg (homokos kavics):

Bontás utáni minősítés alapján kezelést követően újrafelhasználható lehet. Tárolása építési területen újrafelhasználásig vagy ha mennyisége meghaladja tervezett beruházásban újrafelhasználható mennyiséget, akkor Kérelmező telephelyén vagy bérleményében kerül tárolásra más beruházásában történő felhasználásig.

➤ zúzottkő alapréteg (zúzottkő):

Bontás utáni minősítés alapján kezelést követően újrafelhasználható lehet. Tárolása építési területen újrafelhasználásig vagy ha mennyisége meghaladja tervezett beruházásban újrafelhasználható mennyiséget, akkor Kérelmező telephelyén vagy bérleményében kerül tárolásra más beruházásában történő felhasználásig.

e) az úttartozékok bontása során keletkező anyagok:

➤ bontott közúti jelzőtáblák:

Bontás utáni minősítés alapján újrafelhasználható lehet. Tárolása építési területen újrafelhasználásig vagy ha mennyisége meghaladja tervezett beruházásban újrafelhasználható mennyiséget, akkor Kérelmező telephelyén vagy bérleményében kerül tárolásra más beruházásában történő felhasználásig.

3. Indoklással egybekötve ismertesse, hogy a kérelmezett tevékenység egyes fázisaiban szükséges-e hulladékkezelő létesítmény létesítése.

Tekintettel a hivatkozott tanulmány 4-38. táblázatában szereplő lehetséges befogadók listájára (OKIR -ból legyűjtve), valamint arra, hogy a befogadók felsorolása során tervező törekedett olyan befogadók megadására, amelyek megfelelnek a közelség elvének, hulladékkezelő létesítmény létesítésére nem kerül sor.

4. Hulladékgazdálkodási szempontból pontosítsa a környezeti hatástanulmány 4.2.4.2. pontjában foglaltakat.

A III.4. pontban hivatkozott bekezdés helyébe az alábbi bekezdés lép:

A tározó szikkasztó és szűrőképességének a kolmatáció miatti kimerülése a felső, technikailag még megoldható, legvékonyabb 10 cm vastag réteg eltávolításával és pótlásával helyreállítható. Mivel az eredmények azt mutatják, hogy ez a réteg erősen szennyezett lesz, a kitermelt homokot a veszélyes hulladékként kell besorolni. A szállítás és elhelyezés nagy költségeire tekintettel, fontos megállapítás, hogy nem kell a teljes szűrőréteget cserélni, és elhelyezni.

III. Egyéb:

1. A Kormányhivatal számára küldje meg a Kérelmező közvetlen meghatalmazását arra vonatkozóan, hogy a kérelem benyújtása, valamint a környezeti hatásvizsgálati eljárás során a Kérelmező helyett és nevében eljárhat.

A Kérelmező közvetlen meghatalmazását mellékleteként csatoljuk.