

PEST VÁRMEGYEI KORMÁNYHIVATAL
KÖRNYEZETVÉDELMI, TERMÉSZETVÉDELMI ÉS HULLADÉKGAZDÁLKODÁSI FŐOSZTÁLY

Tárgy: Budapest XV. kerületben, a Pólus Center és a World Mall közötti területen tervezett Szilas Liget Lakópark létesítésére vonatkozó előzetes vizsgálati eljárás ügyében a tényállás tisztázása érdekében kiegészítő adatok benyújtására felszólítás

Iktatószám: PE/KTHF/40635-38/2025.

Ügyintéző: Petruska Fanni

Tisztelt Kormányhivatal!

Fenti számú végzésükben előírtak szerint teljeskörűen, minden felvetésre kiterjedően megadjuk tárgyi ügyben Védegylet Egyesület ügyfélként (a továbbiakban: Ügyfél) benyújtott nyilatkozatban foglaltakra a válaszainkat.

Válaszaink a nyilatkozat egyes szakaszai szerint lentebb adjuk meg. Az elkülönítés érdekében a nyilatkozat *szövege dőlt betűvel, halványabb színnel* szerepel, ha a nyilatkozat idézi az EVD-t, azt halványabb színnel jelezzük, szintén a különbségtétel megkönnyítése elősegítéséért.

Tisztelettel:

Székesfehérvár, 2025. december 11.

Tisztelettel:



Kaleta János
ügyvezető

PROGRESSIO
Mérnöki Iroda Kft. 
1028 Budapest, Muhar utca 54.
Adószám: 13005098-2-41

„Indok: Az előzetes vizsgálati dokumentum összességében igen hiányos és nem alkalmas a tervezett létesítmény hatásainak előzetes vizsgálatára, a hatások bemutatására. A beruházás jelentősége alapján, az elővigyázatosság elve szerint a dokumentum megállapítása, miszerint „környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem indokolt” teljes mértékben helytelen. A jelen, egyetlen változatban vizsgált beruházás hatásait tekintve igen magas kockázatokat hordoz, így azok részletes környezeti hatásvizsgálata mindenképpen indokolt.”

Az előzetes vizsgálati dokumentáció a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerint, a kormányrendelet 4. számú mellékletében előírtak szerint készült. A tartalom megfelel 6. számú mellékletnek, vagyis a dokumentáció a környezeti hatástanulmány általános tartalmi követelményeinek is megfelel.

Az Ügyfél nem tett olyan megalapozott megállapítást, amely alapján a jelentős környezeti hatás valószínűsíthető lenne.

Az előzetes vizsgálati dokumentáció a jogszabályi előírásokon túlmutató részletességgel készült, ezért az Ügyfél által tett minősítés nem helytálló.

Védegylet Egyesület – Tájvédelmi és élővilág-védelmi szempontok szerinti észrevételei

„Maga az előzetes vizsgálati dokumentum – bár sok helyen tartalmaz korrekt megállapításokat – összességében igen hiányos és nem alkalmas a tervezett létesítmény hatásainak előzetes vizsgálatára, a hatások bemutatására.”

A hiányosságok jogszabályi indoklása nem található, az állítás nem alátámasztott.

„Főbb hiányosságok: • A dokumentum gyakorlatilag nem kezeli a 18 szint, 60 méter feletti épületmagasságból adódó hatásokat, azokat egyszerűen elintézi a kiemelő kormányrendeletnek való megfeleléssel, holott a hatások vizsgálata NEM jogszabályi megfelelést kellene, hogy célozza, hanem magukat a környezeti hatásokat.”

A dokumentáció részletesen ismerteti a hűtés-fűtési rendszert, a gépészetet, a felhasználni tervezett építőanyagokat, a hősziget hatást, az árnyékolást, a zöldfelületeket és a tervezett növénytelepítést, a csapadékvizek elvezetését, a közlekedés hatásait, a levegő- és zajterhelést, a tervezett vízfelhasználást és szennyvízelvezetést, a keletkező hulladékok elszállítását, a tájképi hatásokat.

Budapest nagyváros és a tervezési terület közvetlen szomszédságában is nagyvárosias beépítésű területek találhatók, amelyekhez a fejlesztés is illeszkedik.

A tervezett beruházás energiatakarékos megoldásokat alkalmaz, ami a Fővárosban példaértékű.

Városi vagy regionális szinten a magas házak kisebb területfoglalást eredményeznek, vagyis a természeti, termő- és további zöldfelületek bevonása így elkerülhető. Világszerte számos és hazai viszonylatban is több példa igazolja, hogy a települések vízszintes terjeszkedése miatt értékes területek vesznek el.

Táj- és élővilágvédelmi szakértői válasz:

A tervezett épületmagasságok, épülettömegek hatásait a tájképi és élővilágvédelmi hatások becslése során figyelembe vettük.

A tervezett beruházás vizsgálata a 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet szerinti tartalommal készült, ennek részeként vizsgáltuk a magasabb terveknek való megfelelést és az ezt befolyásoló egyéb, releváns szabályozásokat.

„• Változatelemzés: a projekthez egyszerűen nem készült. A „4. számú melléklet a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelethez, Az előzetes vizsgálati dokumentáció és a konzultációs kérelem tartalma” 1. pont alapján „Az 1. vagy a 3. számú mellékletbe tartozó tevékenységek esetén” b) alpont szerint „a tervezett tevékenység, továbbá, ha vannak más ésszerű telepítési, technológiai vagy egyéb változatai (a továbbiakban együtt: számításba vett változatok), akkor azok alapadatai” is bemutatandók. A tervezett lakópark a vonatkozó jogszabály 3. melléklet 128. pontja alá tartozik, a terület beépítésének pedig vannak „ésszerű telepítési” változatai, azaz ezek bemutatása nem elengedhető.”

A tervezési területre a korábbi tulajdonosok számos elképzelést készítettek, ezek mindegyike beépítést és nagyszámú parkolóhelyet irányzott elő. E korábbi tervek jelentősen nagyobb környezetterhelő hatásuk révén megmaradtak a szándék szintjén.

A „tervezett tevékenység”: lakó rendeltetésű és azokat kiszolgáló építmények fejlesztésére irányuló beruházás.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 4. melléklet 1. b) pontjában rögzítettek szerint „a tervezett tevékenység, továbbá, ha vannak más ésszerű telepítési, technológiai vagy egyéb változatai (a továbbiakban együtt: számításba vett változatok), akkor azok alapadatai” is bemutatandók.

Az előzetes vizsgálati dokumentáció rögzíti, hogy egy terv változat van a beruházásra vonatkozóan.

Az építészeti és településrendezési tervtanácsokról szóló 283/2024. (IX.30.) Kormányrendelet 31.§ (1) bekezdésének rendelkezései alapján történt a Tervtanács vizsgálata.

A dokumentációban vizsgált tevékenységre vonatkozóan az Országos Építészeti Tervtanács a tervdokumentációt engedélyezésre, valamint a dokumentáció alapján az építési tevékenységet megvalósításra ajánlotta.

Előzetes vizsgálati dokumentáció feladata, hogy az engedélyezésre javasolt beruházás hatásait bemutassa.

„• A dokumentáció, teljesen helyesen megállapítja, hogy a beruházás közvetett hatásterülete jelentős védett területeket (országos Ökológiai Hálózat mag és folyosó területe; Helyi jelentőségű védett természeti terület) érint, valamint azt is, hogy valószínűsíthetően ezek zavarása fokozódni fog.”

Táj- és élővilágvédelmi szakértői válasz:

A beruházás építési helyszíne természetvédelmi területet nem érint.

Az országos ökológiai hálózat elemei jogi értelemben nem minősülnek természetvédelmi oltalom alatt álló területnek, elsődlegesen területrendezési övezeti kategóriák. A Szilas-tó természetvédelmi terület szomszédos a területtel, így mint közvetett hatásterület része a vizsgálatnak.

A Tvt. és a végrehajtási rendeletek szerint a kezelési terv a védett terület részletes fenntartási és használati szabályait tartalmazza, beleértve a táj-, természetvédelmi és rekreációs szempontokat. Ugyanakkor a kezelési terv önmagában alapvetően iránymutatás a fenntartó és a hatóság részére. A Szilas-tó TT esetében a Budapest Főváros Önkormányzata 25/2013. (IV. 18.) rendelete határozza meg a védett terület határát, védelmi kategóriáját, és az alapvető kezelési korlátozásokat (pl. építési tilalom, egyes tevékenységek engedélykötelessé tétele).

Amennyiben a kezelési terv szerint valami kerülendő vagy javasolt, de a rendelet ezt nem veszi át és nem tiltja vagy teszi kötelező érvényűvé az adott javaslatot, akkor az a kezelési terv részeként szakmai ajánlásként értelmezhető/érvényesíthető.

„A fejlesztés szembe megy a védett terület kezelési tervében foglaltakkal, többek között:”

Az Ügyfél kijelentése jogilag nem értelmezhető. Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének Budapest helyi jelentőségű védett természeti területeiről szóló 25/2013. (IV. 18.) önkormányzati rendeletének hatálya ugyanis nem terjed ki a fejlesztési területre:

1. § E rendelet hatálya kiterjed Budapest Főváros közigazgatási területén található valamennyi helyi jelentőségű védett természeti területre, amely lehet természetvédelmi terület, vagy természeti emlék.

A kezelési terv a természet védelmének általános szabályairól szóló 1996. évi LIII. törvény szerint sem „nyúlhat túl” a védett természeti terület határain:

3) A védetté nyilvánítást kimondó jogszabály tartalmazza

a) a védetté nyilvánítás tényét, a természetvédelmi értékek megnevezését,

b) terület esetében annak jellegét, kiterjedését, a védetté nyilvánítás indokát, természetvédelmi célját, a földrészletek helyrajzi számait, az e törvényben meghatározott egyes korlátozások és tilalmak alóli esetleges felmentést, továbbá a természetvédelmi hatóság engedélyéhez, illetve hozzájárulásához kötött – a 21. §-ban és a 38–39. §-ban nem szabályozott – tevékenységek körét, lehetőség szerint a földrészlet határvonalának töréspont koordinátáit, valamint a 36. § (1) bekezdésének megfelelően megállapított rendelkezéseket (természetvédelmi kezelési terv), továbbá;

c) az Európai Közösségek jogi aktaiban meghatározott védettségi kategóriába tartozás tényét. Fentiek okán a fejlesztés nem védett területen zajlik, így nem mond ellent a védett területekre vonatkozó kezelési tervnek.

„99. oldal a terület „lehetőség szerinti bővítése” – a jelenlegi zöldterület a fejlesztés északi oldalán még ad lehetőséget potenciális vizesélőhely bővítésre, amit a jelenlegi tervek végkép ellehetetlenítenek.”

A rendelet nem a védett területen kívüli bővítést irányozza elő, amint az a jogszabály szövegéből is kiderül:

4.1. Természetvédelmi gyakorlati célkitűzések

a) A területen található vizes élőhely, őshonos puhafás láperdő-vegetáció, ligeterdő és a hozzájuk kapcsolódó őshonos állatvilág megőrzése, aktív kezeléssel történő fenntartása, lehetőség szerinti bővítése.

A tervezési terület északi részét építkezés nem érinti, hiszen az védelmi erdő övezetébe sorolt. A Beruházó e területen fásítást, növénytelepítést tervez, mivel a területen fás növények elszórtan találhatók.

Táj- és élővilágvédelmi szakértői válasz:

A Budapest Főváros Önkormányzata 25/2013. (IV. 18.) rendeletben így szerepel az említett célkitűzés:

4.1. Természetvédelmi gyakorlati célkitűzések:

a) A területen található vizes élőhely, őshonos puhafás láperdő-vegetáció, ligeterdő és a hozzájuk kapcsolódó őshonos állatvilág megőrzése, aktív kezeléssel történő fenntartása, lehetőség szerinti bővítése.

A TvT. lehetővé teszi, amennyiben a XV. kerületi Önkormányzat bővíteni szeretné a helyi jelentőségű TT területét. A TvT. ugyanakkor kimondja, hogy a védett terület határát, kiterjedését és védelmi előírásait helyi rendeletben kell meghatározni. A terület bővítése mindig rendeletmódosítást igényel a kerületi képviselő-testület részéről. Ahol a módosításnak tartalmaznia kell az új terület határát, a védelmi kategóriát, a korlátozásokat (pl. építési tilalom, tájhasználat), esetleges kezelési előírásokat.

A beruházás területe jelenleg magántulajdonban áll, jelentős része a településrendezési tervekben beépítésre kijelölt területek alá tartozik.

Az EVD készítésekor/az adatszolgáltatás során nem volt tudomásunk/rendelkezésre álló információnk az Önkormányzat részéről tervezett módosításáról.

„100. oldal i) „A terület háborítatlanságának megőrzése, fokozása.” a projekt következtében egyértelműen sérül.”

A védett természeti terület háborítatlanságát közvetlenül csak az ott folyó tevékenység tudja befolyásolni. A beruházás nem érinti e területet, tehát közvetlen hatás nincs.

A közvetett hatásokat is jelentősen mérsékli a véderdő. A Kiemelő kormányrendelet előírása: a Szilas-patak tengelyétől számított 50,0 méteres védőtávolságon belül, növénytelepítésen kívül szabadterei rekreációs eszközök elhelyezése lehetséges (4/K. § (3) bek. 24. pont).

Táj- és élővilágvédelmi szakértői válasz:

A beruházás következtében fellépő zavaró tényezőket a hatások becslése során figyelembe vettük. Ugyanakkor kiemelnénk, hogy a szomszédos Szilas-tó TT területe jelenleg is jelentős terhelésnek és zavarásnak van kitéve.

A környező épületek és burkolt felületek (parkoló) még közelebb van a védett területhez, ennek ellenére a védett területre ez nem gyakorol közvetlen hatást.

A védett terület (098115/3 hrsz.) és az M3 autópálya (098095/4 hrsz.) közvetlenül határos egymással. A Közlekedési Információs Rendszer és Adatbázis szerint e szakaszon

az átlagos napi forgalom: 96.231;

a nehézgépjármű forgalom: 20.95.

Az M3 folyamatos zaj- és levegőterhelése mellett is változatos és értékes élővilág található a Szilas-tó természetvédelmi területen. Egy alapvetően lakófunkciót célzó fejlesztés esetén, amelyet ráadásul a Szilas-patak tengelyétől számított 50 m széles védősáv is véd, elég nehéz olyan hatást valószínűsíteni, ami ezt az élővilágot veszélyeztetné.

A védett természeti területhez lényegesen közelebb eső burkolt és beépített felületek irányából sem mutatható ki az élővilágot érő közvetlen hatás.

„„k) Az egyedülálló tájképi érték megóvása.” 18 szintes épületek tövébe szorítva ez lehetetlenség.”

Ismét rögzítjük, hogy a védett természeti területet a tervezett beruházás nem érinti.

A tervezési terület mellett a védett terület szélessége mintegy 90-100 méter. Az építkezéssel érintett területet a Szilas-patak tengelyétől számított 50,0 méteres védőtávolság választja el.

A védett természeti terület már az alapállapotban is egy nagyváros mellett helyezkedik el, vagyis a nagyváros maga a védett természeti területen meghatározó tájképi elem. A védett természeti területhez a legközelebbi épület ~22 méterre, a legközelebbi burkolt felületek pedig kevesebb, mint 10 méterre helyezkednek el. E helyzethez képest a Szilas-patak tengelyétől számított 50 méteres védőtávolságot állapít meg a Kiemelő kormányrendelet.

Rögzíteni szükséges, hogy sem a védett természeti terület, sem a tervezési terület nem része a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvényben meghatározott és a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendeletben kijelölt tájképvédelmi terület övezetének.

A tervezési helyszínnél mintegy ~90-100 méter széles természetvédelmi területhez legközelebb eső 18 emeletes épület ~250 méterre tervezett.

Táj- és élővilágvédelmi szakértői válasz:

A rendelet nem részletezi, mit tart egyedi tájképi értéknek.

A tájvédelmi munkarész során vizsgáltuk mind az egyedi tájértékeket, mint a beruházás és a hatásterület tájkarakterét (tájképi értékeit). (EVD 102-103. o.)

Ugyanakkor a Szilas-tó TT élőhelyei, mint egyedi tájképi értékek a beruházás következtében nem fognak sérülni.

„„f) Az értékes területrészek zavarásmentességének biztosítása.” egyértelműen sérül”

Ismét rögzítjük, hogy a védett természeti területet a tervezett beruházás nem érinti.

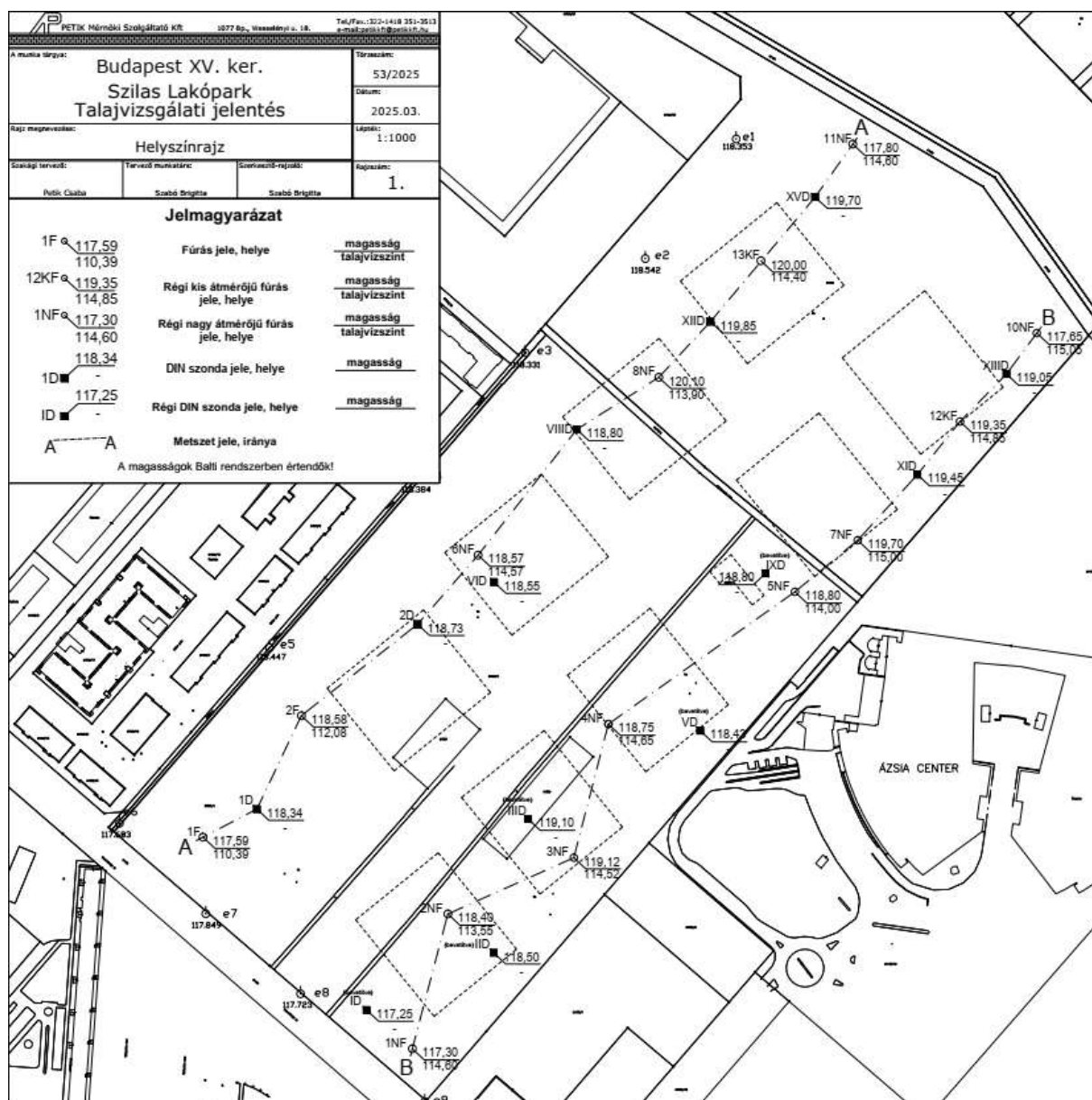
A közvetett hatásokat is jelentősen mérsékli a véderdő.

Táj- és élővilágvédelmi szakértői válasz:

A beruházás következtében fellépő zavarásokat a hatások becslése során figyelembe vettük. Ugyanakkor kiemelnénk, hogy a szomszédos, Szilas-tó TT területét az alapállapotban érő jelentősebb hatásokat fent ismertettük.

„„g) A terület vízellátása érdekében nem engedélyezhető olyan beavatkozás, amely csökkenti a terület vízkészletét.” az igen nagyfokú terület burkolás, csapadékvízelvezetéssel párosítva valószínűsíthetően ront a felszínalatti vízkészletek állapotán, így a felszín alatti vizektől függő ökoszisztémán, a vizesélőhelyen is. A zöldtetőkkel felnövelt zöldfelületek minőségben nem tudják megközelíteni a szabad talajkapcsolt felületek funkciót.””

A talajvíz áramlása – mint az a Talajvizsgálóati jelentés 2007. és 2025. évi adataiból is látszik – a Duna irányába, északkelet felől délnyugat felé történik, a Szilas-patak közvetlen közelében érvényesül leszívó hatás, de ez azokat a területeket érinti, amelyre a tervezett lakóépületépítés nem terjed ki.



Forrás: Petik Kft. Talajvizsgálóati jelentés 2025

A Talajvizsgálóati jelentés talajvízszint adatai

A talajvízszintekből megállapítható a talajvízáramlás iránya.

„102. oldal „4.3.1.7. Táj- és kultúrtörténeti értékek: A tervezési területnek és környékének tájképi jellegét meg kell őrizni.” – a környék tájképi jellegén egy 60 méter feletti új épületeket tartalmazó beruházás igen jelentős változásokat idéz elő.”

A kezelési terv nem állapíthat meg a Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének Budapest helyi jelentőségű védett természeti területeiről szóló 25/2013. (IV. 18.) önkormányzati rendeletrendelet hatálya alá nem tartozó területekre kötelezettséget, mégis érvényesül e követelmény. (A rendelet szövegében szereplő tervezési terület nyilvánvalóan nem azonos a beruházás tervezési területével.) A két terület nem érintkezik.

A beruházás területe Ökoszisztéma-alaptérképe (<http://alapterkep.termeszetem.hu/>) szerint az alapállapotban is agglomerálódó nagyvárosi tájkarakter-típusba tartozik.

Táj- és élővilágvédelmi szakértői válasz:

A távédelmi szakmai munkarész készítése során kiemelten foglalkozunk az egyedi tájértékekkel, a tájkarakterrel és a településképpel. (EVD 102-103. o.)

Véleményünk szerint szakmailag elsősorban a látványkapcsolatokra és a rálátásokra (azaz a Szilas-tó TT, mint tájérték érvényesülésére) vonatkoztatható. A Szilas-tó területén jelenlévő élőhelyek – úgy, mint kiemelt tájképi értékek – érvényesülését figyelembe vettük a hatások becslése során.

„107. oldal alapján a beavatkozási területen potenciálisan megjelenhetnek a védett területek védett fajai...”

Magyarország szinte bármely területén megjelenhetnek nem csupán a védett területek, hanem a nem védett területek védett fajai is. Legjobb példák erre az énekesmadarak, amelyek Budapest belsőbb kerületeiben is előfordulnak. A védett fajokat előfordulásuktól függetlenül védelem illeti meg.

Az élővilágvédelmi megfigyelésekből – amelyekkel a szakirodalmi adatokkal és a Duna–Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság adataival is egybevágnak – a következők állapíthatók meg:

- A beruházási területen alapvetően jellegtelen élőhelyek találhatók.
- A terület az alapállapotban jelentősen zavart, az itt található élőhelyek mindegyikének természetessége a Németh-Seregélyes féle skála alapján: 1-es.
- A közvetlen élővilágvédelmi területen védett növény fajok előfordulását nem észleltük, továbbá erre vonatkozóan irodalmi adatot nem találtunk.
- Az alapállapotban a cserjeszint egy-két folttól eltekintve hiányzik, a gyepszint rendszeresen kaszált.
- A faállomány a területen alig található.
- A terület – különösen a beruházással érintett része – fészkelési lehetőséget gyakorlatilag nem kínál.
- A madarak esetlegesen táplálkozóhelyként használják a területet.
- A tervezési terület szélesebb körzetében is kizárólag olyan védett fajok fordulnak elő, amelyek az állandó és nagyszámú emberi jelenlétet elviselik.
- Fokozottan védett faj az alapállapotban a tervezési területen nem él, ilyen megtelepedése a jövőben sem valószínűsíthető.
- Védett növényfajt a vizsgált területen és a közvetlen hatásterületen nem találtunk és a meglévő tájhasználat miatt sem feltételezhető megjelenésük. Védett növényfajok megjelenésére potenciálisan alkalmas élőhely a beruházás során tehát nem szűnik meg, illetve nem sérül.

- Az építési munkák a védett fajok közül néhány gyakori énekesmadár előfordulását, alkalmi fészkelését zavarhatják, az üzemelés idején e zavaró hatás megszűnik.
- Az alapállapotban a tervezett építési területen lévő fákon nem láttunk fészket. A beruházást követően új fák telepítésére kerül sor, vagyis potenciális élőhelyek jönnek létre.

Az élővilágra vonatkozó hatótényezőket és hatásokat az alábbi táblázat foglalja össze.

| Hatótényező | Hatás értékelése | Megjegyzés |
|---|------------------|--|
| ÉPÍTÉS (LÉTREHOZÁS) SORÁN | | |
| <i>Fakivágások</i> | elviselhető | Egészségügyi okból kivágandó: 13 db (2 db kiszáradt fa; 1 db Fraxinus ornus; 1 db Acer platanoides; 2 db Ulmus pumila; 2 db Populus alba; 4 db Acer negundo; 1 db Ailanthus altissima). Építés miatt kivágandó: 6 db (4 db Populus alba, 1 db Ailanthus altissima; 1 db Betula pendula) |
| <i>Biológiaiilag aktív felület megszűnése</i> | elviselhető | az építési munkák során a biológiaiilag aktív felület a közvetlen hatásterületen megszűnik, a többi területet lekerítik, majd az építkezéssel érintett terület jelentős részén új zöldfelületet alakítanak ki |
| <i>Gépjármű-forgalom</i> | elviselhető | a szállító járművek lég- (kipufogógáz) és zajkibocsátásával terhelik a környezetet (a dokumentáció részletesen ismerteti e hatásokat) |
| <i>Munkagépek</i> | elviselhető | a munkagépek üzemelés közben lég- (kipufogógáz) és zajkibocsátással terhelik a környezetet (a dokumentáció részletesen ismerteti e hatásokat) |
| <i>Zöldfelületek kialakítása</i> | javító | Újültetésű fák, cserjék telepítésével az alapállapotban kevés fával benőtt véderdő aktív zöldfelület lesz |
| ÜZEMELÉS SORÁN | | |
| <i>Emberi forgalom</i> | elviselhető | a Főváros és a közlekedési infrastruktúra közelsége miatt ez a környezeti terhelés az alapállapotban is fennáll |
| <i>Fenntartási munkák</i> | javító | a létrejövő zöldterületeken a fákat ápolják, a beépített területek zöldfelületei is folyamatosan ápoltak lesznek, a kertészeti munkák környezetterhelése minimális (nem számszerűsíthető) |
| <i>Fényterhelés</i> | elviselhető | A fényszennyezést csökkentő technikai megoldások ellenére is lesz fényterhelés: a lámpatestek körül éjjel a rovarvilág éjjeli madarakat és esetleg denevéreket csálhat oda táplálkozni, illetve néhány madárfajt éneklésre ösztönözhet (vörösbegy, fekete rigó), de egyéb hatása nem ismert. |

Táj- és élővilágvédelmi szakértői válasz:

A felmérés során előkerült állatfajokat ismertettük. A terepbejárás során védett növényfaj nem került elő.

„110. oldal a beavatkozási terület füsti fecskék fészekanyag gyűjtő helye.”

Ez a jövőben is biztosított lesz, mivel a tervezési területen és a környéken, például a patak mentén továbbra is elegendő hely áll rendelkezésre fészekanyag gyűjtésére.

Táj- és élővilágvédelmi szakértői válasz:

A füsti fecskék fészkeket főként iszabpál és nyálból készítik, míg a külső burkolatot pedig növényi szálakkal, szőrrel, tollakkal bélelik. Valóban a második élővilág-védelmi felmérés során tapasztaltuk, miszerint a füsti fecskék gyűjtöttek sarat a területről. Erre a magyarázat, hogy a helyszíni bejárást megelőző napon esett, így a korábban a területen dolgozó (cirkusz/vursli építésének céljából jelenlévő több tonnás) munkagépek által kitaposott mélyedésekben összegyűlt vízből alkalmuk nyílt a madaraknak erre.

A jelenséget a hatások becslése során figyelembe vettük.

„152. oldal „már most is jelentős fényszennyezés éri a vizsgált területet” a meglévő fényszennyezés nem ad mentességet további jelentős fényszennyezésre, aminek az igen magas (60 méter feletti) épületek miatt a jelentősége is jóval nagyobb lesz.”

„Az éjszakai égbolt kifényesedése, s ezáltal a fényszennyezés általános hazai helyzetképe szempontjából is jellemző körülmény, hogy Magyarországon szinte nincs olyan hely, ahonnan éjszaka ne lenne érzékelhető mesterséges világítás, mert a horizonton nagy valószínűséggel megjelenik valamelyik település fénykupolája. Budapest különösen jelentős fénykibocsátó: 100 km-es körzetében egyértelműen érezteti a hatását az éjszakai égbolt háttérfényességében.” – állapítja meg az Agrárminisztérium Környezetügyért Felelős Államtitkársága és a Hortobágyi Nemzeti Park Igazgatóság által kiadott A fényszennyezésről– világosan! című kiadvány (9. o.).

A tervezett beruházásnak a Kiemelő kormányrendelet által nem érintett releváns építésügyi szabályoknak is meg kell felelnie. Ennek megfelelően alkalmazandók az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (OTÉK) vonatkozó előírásai, így különösen a fényszennyezés tilalmára vonatkozó rendelkezéseinek is érvényesülnie kell. (vö. Kiemelő kormányrendelet 4/K. § (1) bek. a) pont)

A Beruházó a közterületi megvilágításhoz magas színhőmérsékletű (3000 K) világítótesteket tervez használni.

A fényszennyezést csökkentő technikai megoldások ellenére is lesz fényterhelés: a lámpatestek körül éjjel a rovarvilág éjjeli madarakat és esetleg denevéreket csalhat oda táplálkozni, illetve néhány madárfajt éneklésre ösztönözhet (vörösbegy, fekete rigó), de egyéb hatása nem ismert.

Táj- és élővilágvédelmi szakértői válasz:

A hatások és a változások mértékének becslése során kiemelten fontos figyelembe venni a terület jelenlegi adottságait és tervezett beavatkozás által okozott hatásokat.

Így az idézett megállapítás erre vonatkozik. A terület jelenlegi adottságai – Budapest egyik legforgalmasabb kerületrésszében található, intenzív közlekedéssel és meglévő jelentős fényszennyezéssel – alapvetően meghatározzák a befogadó környezet állapotát.

„Lényeg 152. oldal: „A beruházás megvalósulása révén, az antropogén bolygatottság/zavarás növekedésével a szomszédos Szilas-patak és a Szilas-tó TT nagyvárosi szövetben elhelyezkedő természetközeli maradványterületének élőhelymozaik-jellege tovább erősödik, a közvetett hatásterületen – a tervezett beruházás vonalában – az élőhelyek stabilitása csökkenhet.”

Az Ügyfél elfelejtette befejezni az idézetet, amely szerint: „A tervezett beruházás ökológiai hálózat fragmentációját nem okozza, ugyanakkor befolyásolja, de várhatóan nem lehetetleníti el a szomszédos terület ökológiai magterület övezeti és természetvédelmi funkcióját.”

Fontos adalék, hogy a természetvédelmi munkarész még az előtt készült, hogy a Beruházó az alapállapotban fával csekély mértékben borított véderdő befásításáról döntött volna.

Az építkezés a szaporodási helyek, fészkelőhelyek, pihenőhelyek, táplálkozóhelyek, vonulóhelyek nyugalomát legfeljebb kis mértékben befolyásolhatja, az üzemelés idején e hatás megszűnik, hiszen az alapállapotban is csak az emberi jelenlétet tűrő fajok vannak jelen a területen.

Az építkezés az egyedek állományai közötti szabad mozgás meglétét legfeljebb kis mértékben befolyásolhatja, az üzemelés idején e hatás megszűnik.

Sem az építkezés, sem az üzemelés nem befolyásolja a védett terület egyedei és élőhelyei fennmaradásához szükséges egyéb környezeti tényezőket – különösen a táplálékállatok vagy -növények elérhetőségét, a talajszerkezet, a vízháztartást vagy a mikroklimatikus tényezőket.

Az üzemelés során az emberi jelenlét hozzászokott és ahhoz kötődő fajok megtelepedése várható az épület közvetlen közelében. A környező erdővel borított részeken a jelenlegi fajkészlet fennmaradására lehet számítani.

„Patak: A dokumentum, helyesen bemutatja a vonatkozó Vízügyi gazdálkodási tervben foglalt állapotértékelés adatait, a víztest integrált állapotát (rossz). Viszont nem tartalmazza a VGT-ben a víztestre vonatkozó célkitűzést és nem tartalmazza a víztestre előírt intézkedéseket sem, így a projekt hatása a víztestre nem vizsgálható. A beruházásnak nem csak a meglévő állapoton nem szabad rontania, de az előírt célkitűzés elérését sem gátolhatja, így az előírt intézkedéseket sem. Ezek nem kerültek megvizsgálásra a dokumentációban. A patak morfológiai minősítése gyenge, azaz nagy valószínűséggel egy ökológiai helyreállításhoz a meder morfológia természetességét kell céloznia, ami szélesebb, sekélyebb és őshonos fás növényzettel jobban benőtt meanderező morfológiát jelent. Ehhez a jelenlegi ároknál jóval szélesebb sávra van szükség, ami elvileg rendelkezésre is áll, ha a tervezett beruházás nem szűkíti le túlságosan a patak számára rendelkezésre álló teret. Ennek vizsgálata elmaradt. Több helyen előkerülnek a patak közjóléti funkcióit erősítő beavatkozások, a szabadtéri bútoroktól kezdve a kerékpárútig. Természetesen egy élő vízfolyás esetén is szükséges települési környezetben a lakosság hozzáféréseinek biztosítása, de az ilyen jellegű infrastruktúra semmiképpen sem lehet fölérendelve az ökológiai funkcióknak. A hivatkozott települési tervek sajnos még akkor készültek, mikor a vízfolyások helyreállítása igen alacsony prioritás volt, így például a patakmenti kerékpárút is fenntartásokkal kezelendő. A dokumentum semmilyen információt nem tartalmaz az aktuális ökológiai helyreállítási koncepciókból.”

A VGT az alapállapot rögzítése kapcsán szerepel a Dokumentációban. Miután a tervezett beruházás hatása a vizek vonatkozásában semleges, a Beruházó a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény szerint nem minősül vízhasználónak, így a VGT célkitűzései rá nem vonatkoznak.

A tervezett beruházás vizet nem vesz ki a Szilas-patakból, a területen keletkező szennyvizet elvezetik és megtisztítják, az üzemelés idején a csapadékvizek elvezetése is a hatályos jogszabályokban előírtaknak megfelelően fog történni. A tervezett beruházásnak a felszín alatti vizek közül egyedül a talajvízre van hatása, a Hidrogeológiai szakvélemény alapján ez is csekély mértékű. A talajvíz áramlási iránya miatt e minimális hatás sem érinti a Szilas-patakat.

A Dokumentáció továbbá rögzíti azt is, hogy a patak fővárosi önkormányzati tulajdon, valamint, hogy a mederrendezés a közelmúltban megtörtént, utóbbit a Szilas-patak Fejlesztése Megvalósíthatósági Tanulmány és Mesterterv című dokumentum idézésével támasztja alá. Ennek figyelembevételével az az állítás, amely szerint „a dokumentum semmilyen információt nem tartalmaz az aktuális ökológiai helyreállítási koncepciókból”, nem helytálló.

A nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. (III. 14.) Korm.

rendelet értelmében a parti sáv a partvonalától számított 3 méter (2. § (3) bek. c) pont), amelyet a tervezett beruházás nem érint.

A meanderezés kapcsán megjegyezzük, hogy

1. adott vízhozam mellett e jelenségről beszélni inkább az elméleti lehetőségek közé tartozik,
2. a tervezési terület melletti kanyar formája már évszázadokkal ezelőtt kialakult. A 2. katonai felmérés térképein jól látható, hogy a tervezési terület patakpart melletti része lényegesen magasabb, mint a patak völgy síkja, így az Ügyfél által elképzelt meanderezés itt tud megvalósulni.

A Szilas-patak szabályozására – nagy árvízket követően – 1964-ben került sor. A terület árvízmentes, a patak azóta szabályozott.



Forrás: 2. katonai felmérés

A patakmenti kerékpárútról önkormányzati döntés született.

Táj- és élővilágvédelmi szakértői válasz:

A patak rendezés témája nem tartozik a beruházás hatásai alá.

„Zaj: a dokumentum azon megállapítása, hogy a hűtésre használt 'split' klímák zajhatása elhanyagolható, erősen megkérdőjelezhető. Mind a klíma készülékek abszolút száma (a több, mint 3000 lakásra jutó közel 5000 db készülék), mind a sűrűsége (18 szintes épületek ilyen koncentrációja) alapján feltehető, hogy az egyenként nem jelentős hatás, akár már egészségkárosító is lehet (lásd alvászavarok).”

A projektben tervezett pontos kültéri egység darabszám 3.868 db, ahol 3.106 db a kisebb méretű lakásokhoz tartozó 1 db klíma, és 762 db a nagyobb lakásokhoz tartozó 2 db klíma.

A kültéri egységek a kisebb lakások esetén a nappali homlokzati fala előtt, a nagyobb lakások esetén a nappali homlokzati fala és a szülői hálószoba tömör homlokzati felülete előtt tervezett.

A tervezett épületek energiahatékonysága magas (pl. szigetelt falak és ablakok), vagyis a légkondicionáló használat aránya várhatóan alacsonyabb lesz, mint más, rossz energiahatékonyságú lakások esetében. A lakásokat igény szerint telepített redőnnyel alakítják ki.

A klímaberendezések kültéri egységeire egyre szigorúbb zajvédelmi előírások vonatkoznak.

Az egyedi légkondicionáló berendezésekre vonatkozó jogszabályi előírásoknak meg kell felelni.

Az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (bizonyos kivételekkel már nem hatályos) előírása:

92. § (1) A huzamos tartózkodásra szolgáló helyiségeket természetes szellőzéssel kell ellátni, kivéve, ha a rendeltetészerű használatukhoz mesterséges légcsera alkalmazása is szükséges.

(2) A homlokzaton – e rendelkezés hatálybalépését megelőzően használatba vett, meglévő építményen – mesterséges szellőzéshez kivezetést létesíteni, továbbá helyiségzellőztető vagy klimatizáló berendezést elhelyezni az épület külső megjelenésével összhangban, takartan, illetve építészeti eszközökkel megoldva akkor lehet, ha a tervezett megoldás és a működés hatása

a) az épület állékonyságát nem veszélyezteti, a homlokzatot nem károsítja,
b) az épített környezet értékeinek védelmére vonatkozó (településkép, építészeti érték vagy műemlékvédelmi, továbbá táj- és természetvédelmi) érdeket nem sért,
c) a kivezetés a környezetet bűz-, mérgező-, zaj-, rezgés- vagy más káros hatással nem szennyezi, az építmény rendeltetés szerinti használatát nem zavarja, ártalmas mértékű páralecsapódást nem okoz.

(3) A frisslevegővétel a legkevésbé szennyezett helyen legyen. A beszívó nyílás (légbevezető) helyének meghatározásakor a környezeti turbulens hatásokat és a jellemző szélirányt is figyelembe kell venni.

(4) A frisslevegő-vételi és a szennyezett levegőt kibocsátó nyílást egymástól legalább 3,0 m távolságra úgy kell elhelyezni, hogy sem gravitációs, sem szélhatás ne eredményezzen visszaáramlást.

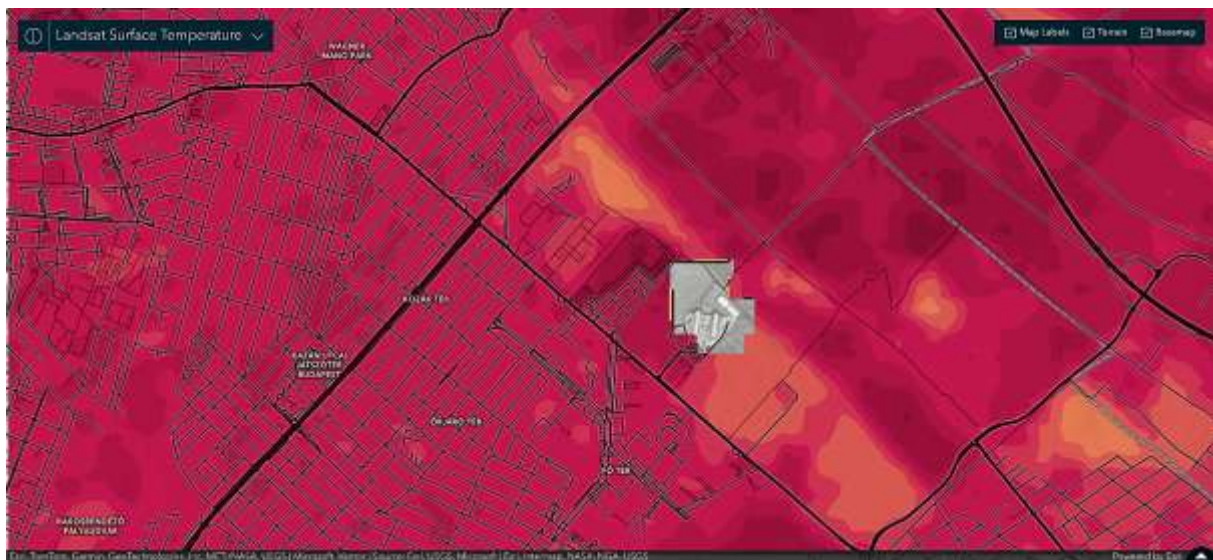
(5) A légsebesség a padlófelülettől mért 2,0 m-es magasságon belül nem haladhatja meg a 0,25 m/sec értéket.

(6) A mesterséges szellőztető berendezésekben a levegő nedvesítésére csak ivóvíz minőségű víz használható.

„Hő: az 5000 db klíma készülék egyenként 2,5 kW teljesítménye külső hőleadásban nyilvánul meg, több, mint 10 MW teljesítményben. Ez a kérdés a dokumentumban elő sem kerül, pedig a legjelentősebb katasztrófakockázati tényező a hősziget effektus (lásd: <https://www.katasztrofavedelem.hu/application/uploads/documents/2025-06/86142.pdf> és 72. oldalon hőségnapok számának növekedése)”

A Dokumentáció ismerteti a hősziget hatást, amely alapállapotban is érvényesül a területen.

Egyedi klímaberendezés csak takartan helyezhető el, illetve szükség szerint további zajvédelemmel látható el a kültéri egység.



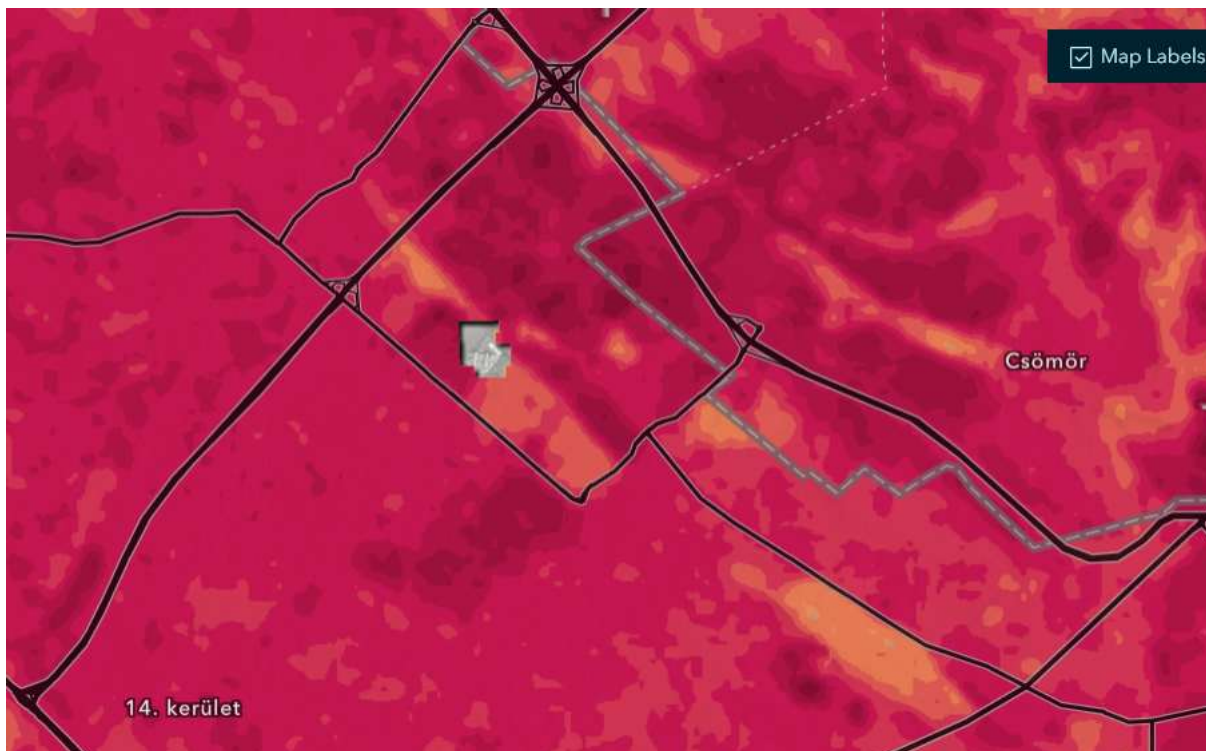
Forrás: Landsat Surface Temperature

A tervezési terület és környéke távérzékelte (Landsat 9 műhold) felszíni hőmérsékleti térképe 2025. augusztus 9-én

A hibás pixelek sajnos más időpontokban is kitakarják a tervezési terület ÉK-i sarkát és a World Mall (korábbi Asia) centert.

Az 1%-os felhőborítás mellett készült felvételen a leghűvösebb (+32°C) területet a sárga, míg a legmelegebb (+52°C) területet sötétvörös szín jelzi.

Látható, hogy a tervezési terület az alapállapotban is a melegebb területek közé tartozik, hiszen ebben az időszakban kiégett fű borította. A hűvösebb foltok az erdőterületek, vagyis a véderdő fákkal történő beültetése e hatás mérsékelni fogja.



Forrás: Landsat Surface Temperature

A tervezési terület és szélesebb környéke távérzékelte felszíni hőmérsékleti térképe 2025. augusztus 9-én (fentebbivel megegyező adatokkal)

A tervezési területet jól beazonosíthatóvá teszik részben takaró hibás pixelek.

Itt jobban látható, hogy a városi beépítettség nem feltétlenül jelent nagyobb felületi hőmérsékletet, hiszen az egyik legmelegebb terület az ún. Újpalotai kutyasétáltató rét, valamint a szántóföldek. A hősziget hatás ellen a növényzet, illetve az épített környezet esetében a megfelelő anyagválasztás nyújt segítséget.

A hősziget hatás kialakulásában nem az adott felület burkoltsága a meghatározó, hanem az adott felület hőelnyelő és hőtároló képessége.

Az egyedi klímarendszer – a funkciómegosztás miatt – nagyobb biztonsággal (nincs általános leállás) és lényegesen kisebb költségekkel üzemeltethető. Komplex rendszerek esetén a meghibásodás esélye is nagyobb, valamint kisebb az egyedi szabályozás lehetősége. Utóbbi miatt általános az egyfunkciós épületek (pl. irodák) esetében, míg lakófunkció esetén ez hátrányos lehet.

A légkondicionálás alapvető feladata a tér hőmérsékletének csökkentése, ami villamos energia felhasználásával és a kinyert hő külső környezetbe történő leadásával jár. A központi rendszer hatékonysági előnye azonban leginkább egyenletes és nagyobb terhelés mellett érvényesül. Egy lakóépületben az egyedi, változó igények és a gyakran alacsony részterhelés miatt a központi rendszer elméleti hatékonysága gyakorlatilag csökken, ami szűkíti a két rendszer közötti hatásfok-különbséget. A változó, alacsony részterhelés, a hosszú csővezetékek és az egyedi igények mind lerontják a központi klíma hatékonyságát, az előny tehát csökken, sőt akár el is veszhet.

„Látvány: a dokumentum gyakorlatilag teljesen mellőzi a látvány látványképeken való bemutatását, ami 60 méter feletti épületekből álló lakópark esetén kritikus hiány. A dokumentumban illusztrációként felhasznált képek mind az „alacsonyabb” épületeket mutatják, lásd címlapkép. Az igen jelentős hatású 18 szintes épületekről nem tartalmaz sem az elhelyezésükre, sem a látványukra képeket. A 196. oldalon lévő árnyékolást bemutató képek nevetségesen alacsony színvonalúak, szakmaiatlanok. A dokumentációból is kiderül, hogy kritikus a téli, koratavaszi árnyékolás, a képeken pedig a feliratok alapján a tervezett június 20. 8-9 órai állapotok láthatók.”

Az építészeti és településrendezési tervtanácsokról szóló 283/2024. (IX.30.) Kormányrendelet 31.§ (1) bekezdésének rendelkezései alapján történt a Tervtanács vizsgálata.

A dokumentációban vizsgált tevékenységre vonatkozóan az Országos Építészeti Tervtanács a tervdokumentációt engedélyezésre, valamint a dokumentáció alapján az építési tevékenységet megvalósításra ajánlotta.

A kifogásolt ábra sematikus, egyetlen célja van, az árnyékolás szemléltetése.

Az árnyékolás kapcsán ki kell emelni, hogy a szomszédos épületek esetében a jogszabályban előírt benapozási érték megvalósul.

„Bár zöldfelületi arányszámítást tartalmaz a dokumentáció, de egy főre jutó nettó zöldfelületet már nem. Ilyen kis területen ekkora lakosságkoncentrációnál ez igencsak kritikus érték az emberi élhetőség szempontjából. Az egy főre jutó zöldfelület mellett igen fontos lenne látni az egy főre jutó természetes talajkapcsolt zöldfelület nagyságát is, mert a kulturális ökoszisztéma szolgáltatások értékében minőségi különbség van a kettő között.”

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet sem zöldfelületi arányszámítást, sem egy főre jutó nettó zöldfelületet számítást nem ír elő; azt rendeli vizsgálni, hogy a tervezett tevékenység megfelel-e a területrendezési szabályoknak, így különösen a zöldfelületekre vonatkozó előírások teljesülésének.

Megállapítható, hogy a hatályos jogszabályokban előírt zöldfelületi arányoknak megfelel a tervezett beruházás.

A kulturális ökoszisztéma szolgáltatás vizsgálata még közvetetten sem szerepel a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendeletben.

Benkhard Borbála és Csákvári Edina a Debreceni Egyetem Földtudományi Intézete Tájvédelmi és Környezetföldrajzi Tanszékének munkatársaira hivatkozva idézzük a kérdés kapcsán az alábbi áttekintést:

„Az ökoszisztémák javainak, szolgáltatásainak tipizálása, elemzése, értékelése során egyes szerzők az ökoszisztémák elemeiből indulnak ki (Norberg 1999), más szerzők az emberi szükségleteket helyezik előtérbe (Blicharská et al. 2017; Gonczlik 2004; Wallace 2007), de legtöbbször valamilyen funkcióalapú kategorizálás a jellemző (de Groot 2006; Hein et al. 2006).

Az eltérő meghatározás, illetve a fogalmak tisztulása a turizmus és az ökoszisztéma szolgáltatások kapcsolata esetén is megfigyelhető (Kulczyk et al. 2018; Pueyo-Ros 2018):

- a MEA (Millenium Ecosystem Assessment) definíciója szerint a kulturális ökoszisztéma-szolgáltatások (KÖSZ-ök), az ökoszisztémák azon nem materiális jellegű hasznai, amelyek spirituális gazdagodás, kognitív fejlődés, önreflexió, rekreáció és esztétikai élmény formájában jelennek meg (MEA 2005; de Groot 2005). Az ökoszisztéma-szolgáltatásokkal való kapcsolat folytán a MEA az ökoturizmusra összpontosít, illetve az összes KÖSZ-t egyazon kategóriába sorolja,

- a TEEB (The Economic of Ecosystems and Biodiversity) szolgáltatás szinten értelmezi az adott KÖSZ-t (TEEB 2010), és két alkategóriáját határozza meg (Pueyo-Ros 2018): 1., a hely lelki, vallási, esztétikai és inspiráló ereje a meghatározó; 2., a hely rekreációs, ökoturisztikai, kulturális örökségből adódó, valamint oktatási jelentősége a fontos. Tehát ez a felosztás már elkülöníti a rekreációt és a turizmust, mely utóbbiba értendő a mindennapi környezeten kívülre tett utazás,

- a CICES (Common International Classification of Ecosystem Services) definíció pedig úgy fogalmaz, hogy a KÖSZ-ök a természet elemeinek olyan tulajdonságai, amelyek kulturális javakkal és szolgáltatásokkal látják el az embereket (Haines 2010). Ezek ugyan nem materiális javak, de az emberek az ökoszisztémákból merítik őket (pl. spirituális gazdagodás, kognitív fejlődés, tanulás, elmélkedés, kikapcsolódás, esztétikai élmény stb.) Tehát a CICES az ökoszisztémákkal való kapcsolatok elemzésekor figyelembe vesz többféle fizikai és szellemi kapcsolódási pontot is, ami különböző rekreációs, illetve turisztikai tevékenységekben valósul meg.

Az ökoszisztéma-szolgáltatásokkal foglalkozó tudományos munkákban világszerte a CICES felosztása a leggyakoribb (Pueyo-Ros 2018), a 2016-ban indult KEHOP 4.3.0. – Nemzeti Ökoszisztéma-szolgáltatás Térképezés és Értékelés Projekt (NÖSZTÉP) is a CICES 4.3-as kategóriarendszerből kiindulva készítette el saját tipizálását az ország ellátó, szabályozó és fenntartó, valamint kulturális szolgáltatásainak felmérésére.

Ennek 3 típusa közül a turizmus (illetve a rekreáció) a kulturális ökoszisztéma szolgáltatások közé sorolandó. Ebbe a kategóriába sorolható minden szépség, ihlet és a felüdülés, ami lelki jólétünkhöz (jól-létünkhöz) hozzájárul.”

Forrás: Benkhard, Borbála & Csákvári, Edina. (2019). A kulturális ökoszisztéma-szolgáltatások a gyalogos természetjárás szempontjából, Budapest környéki hegységeinkben, in Tájak működése és arculata (Szerkesztette: Fazekas István, Lázár István) MTA DTB Földtudományi Szakbizottság, Debrecen, 2019 (ISBN: 978-963-7064-39-5) 169-170. o.

Jóllehet a kulturális ökoszisztéma-szolgáltatás fogalma egyelőre tisztázatlan, annyi mégis megállapítható, hogy a tervezési terület az alapállapotban sem nyújt ilyen szolgáltatást, hovatovább e szolgáltatások nagyobb területi egységek (kerület, városrész, település stb.) esetében vizsgálándók. A tervezési terület beépíthetővé minősítése zárta ki annak lehetőségét, hogy itt kulturális ökoszisztéma-szolgáltatásról lehessen beszélni. Egy kivétel azonban valóban van, nevezetesen a véderdő területe, amely azonban az alapállapotban nem nyújtja ezt a szolgáltatást.

„Katasztrófakockázat, havária fejezet: nem került bemutatásra a releváns katasztrófavédelmi kapacitás rendelkezésre állása sem. 60 méter szint felett a tűzbiztonsági mentések is igen kockázatosak. Milyen kapacitások, hol, milyen kiérkezési idővel állnak rendelkezésre az illetékes tűzoltóságnál (lásd londoni lakásági toronyház katasztrófa).”

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet hatásvizsgálat esetében írja elő az ipari baleseteknek és a természeti katasztrófáknak való kitettségéből eredő várható hatások vizsgálatát (6. § (1b) és a 6. számú melléklet 2 ab); 2 db) és 4 e pontok).

Az, hogy az EVD mégis foglalkozik a kérdéssel, két dolgot bizonyít:

1. a Dokumentáció formailag előzetes vizsgálat, tartalma azonban megfelel a hatásvizsgálatnak,
2. nem helytálló az Ügyfél által a Dokumentációra vonatkozó „igen hiányos” minősítés.

A tervezett fejlesztéshez tűzvédelmi szakértő által készített tűzvédelmi műszaki leírások

- az 1996. évi XXXI. tv. a tűz elleni védekezésről, a műszaki mentésről és tűzoltásról kiadott törvény
- a hatályos Országos Tűzvédelmi Szabályzatról szóló 54/2014. (XII.05.) BM rendelet (továbbiakban: OTSZ);
- kiadott Tűzvédelmi Műszaki Irányelvekben (továbbiakban: TvMI) meghatározott tűzvédelmi szabályok és tűzvédelmi követelmények betartásával
- a 281/2024. (IX. 30.) Korm. rendelet az építésügyi hatósági eljárásokról és ellenőrzésekről, valamint az összes egyéb, külön fel nem sorolt, hatályos tűzvédelmi jogszabály és előírás figyelembevételével készült.

A tűzvédelmi dokumentációk és a nyilatkozatok a vonatkozó követelményeket kielégítik. A tervezett épületek megfelelnek a vonatkozó hatályos tűzvédelmi követelményeknek.

Az építésügyi hatósági eljárásokról és ellenőrzésekről szóló 281/2024. (IX. 30) Kormány rendelet 3. melléklet 11. sora értelmében, mivel a lakóépületek MK mértékadó kockázati osztályba soroltak, ezért a Fővárosi Kormányhivatal illetékes Tűzvédelmi és Iparbiztonsági Osztály, mint elsőfokú tűzvédelmi szakkérdésben eljáró hatósága részt vesz a tárgyi épület engedélyezési és használatbavételi eljárásában.

A sajnálatos londoni tüzeset (Grenfell Tower fire) 2017. júniusában történt, amikor a 67,3 m magas lakóépület kigyulladt. Ismereteink szerint a tragédia oka egy hűtőgép miatt kiütött tűz továbbterjedése volt, amelyet az épület homlokzatburkolata tett lehetővé.

Megvizsgáltuk, hogy a tragédia miként befolyásolta a londoni magasház építéseket. Egyrészt levonták a szükséges következtetéseket, amelyeket alkalmaznak az időközben több mint kétszeresére nőtt magasház állomány esetében. (2017-ben 57 db több, mint 100 méter magas épület volt Londonban, míg 2025-ben e szám 132 db-ra nőtt.)

„Az az állítás, hogy ennek a teljes mértékben idegen (18 szintes épületekből álló) fejlesztésnek az épített környezetre való hatása javító igencsak megkérdőjelezhető.”

Korszerű, közel nulla energiaigényű lakások építése budapesti és hazai viszonylatban javítónak minősül.

„További fejlesztési szükségletek hatásai igen elnagyoltan kerültek elintézésre 151. oldal: „A beruházás távlatilag további fejlesztéseket generálhat, amely hatást gyakorol a befoglaló tájrészlet tájhasználatára is (pl. megnövekedett forgalom).” ennyi, semmi részletezés a további hatásokról...”

A tervezési terület melletti kereskedelmi és szolgáltató egységek pl. kifejezetten üdvözik a várhatóan megnövekedő forgalmat, akárcsak a Kerület lassan üresedő oktatási intézményei. Sőt maga a kerület is, amely a Központi Statisztikai Hivatal adatai szerint 1995 év vége óta lakónépességéből 13 756 főt veszített el.

Táj- és élővilágvédelmi szakértői válasz:

Az EVD célja, hogy a tervezett beruházás várható környezeti hatásait feltárja, értékelje és dokumentálja, így megalapozva a további engedélyezési folyamatot, és biztosítva a környezetvédelmi szempontok érvényesítését a 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet szerinti tartalommal.

„A fentiek alapján az a vélemény, hogy a beruházás élővilágra gyakorolt hatásai összességében elviselhető, nem alátámasztott.”

Az Ügyfél kijelentései és „számadatai” nincsenek kellően alátámasztva.

Táj- és élővilágvédelmi szakértői válasz:

Mindenkinek önálló, szuverén joga, hogy véleményt alkosson, az EVD kereteit viszont jogszabályok adják meg, a szakértők 20 éves szakmai tapasztalat alapján foglaltak állást, a szakmai gyakorlatban elfogadott relatív minősítési skálát alkalmazva. A hatás mértékét a hatótényező mellett a hatásviselő természeti értéke, sérülékenysége stb. határozza meg.

„A beruházás jelentősége alapján, az elővigyázatosság elve szerint a dokumentum megállapítása, miszerint „környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem indokolt” teljes mértékben helytelen. A jelen, egyetlen változatban vizsgált beruházás hatásait tekintve igen magas kockázatokat hordoz, így azok részletes környezeti hatásvizsgálata mindenképpen indokolt.”

„Az elővigyázatosság elve olyan kockázatkezelési megközelítés, amely, amennyiben valamely adott politika vagy fellépés esetlegesen ártalmas a közérdekre vagy a környezetre nézve, illetve a kérdést illetően nem született még tudományos konszenzus, lehetővé teszi a szóban forgó politika vagy fellépés végrehajtásának mellőzését. A politika vagy fellépés azonban felülvizsgálható, amikor további tudományos információ válik elérhetővé. Az elvet az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 191. cikke írja elő.

Az elővigyázatosság elvének fogalmát először egy 2000 februárjában elfogadott európai bizottsági közlemény határozta meg, amelyben a Bizottság – a fogalom meghatározása mellett – előíranyozta annak alkalmazási módját.

Az elővigyázatosság elve kizárólag valamely kockázat lehetséges fennállása esetén érvényesíthető, és nem használható önkényes döntések jogalapjaként.

Az EU többek között a vegyi anyagok kezelésének keretszabályozása (1907/2006/EK rendelet vagy REACH) és az élelmiszerjogra vonatkozó általános szabályozás (178/2002/EK rendelet) kapcsán alkalmazta az elővigyázatosság elvét.”

Forrás: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=LEGISSUM:precautionary_principle

A fentiek kapcsán annak kiemelése érdemes, hogy a lakásépítések vonatkozásában a tudományos konszenzus már huzamosabb ideje kialakultnak tekinthető.

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény fogalom meghatározása szerint:

elővigyázatosság: a környezeti kockázatok mérsékléséhez, a környezet jövőbeni károsodásának megelőzéséhez vagy csökkentéséhez szükséges döntés és intézkedés; (4. § 30. pont)

A környezet védelmének alapelvei

Az elővigyázatosság, a megelőzés és a helyreállítás

6. § (1) A környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy

a) a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő;

b) megelőzze a környezetszennyezést;

c) kizárja a környezetkárosítást.

(2) A környezethasználatot az elővigyázatosság elvének figyelembevételével, a környezeti elemek kíméletével, takarékos használatával, továbbá a hulladékképződés csökkentésével, a természetes és az előállított anyagok visszaforgatására és újrafelhasználására törekedve kell végezni.

(3) A megelőzés érdekében a környezethasználat során a leghatékonyabb megoldást, továbbá a külön jogszabályban meghatározott tevékenységek esetén az elérhető legjobb technikát kell alkalmazni.

Az elővigyázatosság elvéből következik pl. az előzetes vizsgálat intézménye.

A dokumentációból kiderül, hogy az előregyártott elemek és korszerű munkagépek használata, az elektromos gépjárművek aránya mind a legkisebb mértékű környezeti terhelést és igénybevételt célozza, hiszen az építőelemek legyártása nem a helyszínen, hanem zárt üzemekben történik, vagyis az építők jelenléte időben korlátozott.

A pontforrások hiánya, a közel nulla energiaigényű lakások építése megelőzi a környezetszennyezést.

Az építésre vonatkozó biztonsági szabályok és a hatósági ellenőrzések a környezetkárosítás kizárását célozzák.

„Míg nagyértékű ingatlanok, nagyvárosi magasépületes fejlesztési körzetek alkalmasak lehetnek toronyház jellegű irodaépületek fejlesztésére, addig ugyanez külvárosi, városszéli területeken, lakó funkciókkal már nem értelmezhető, a hazai településfejlesztési gyakorlattól idegen, enyhén kifejezve is újszerű. Ilyen újszerű fejlesztések esetén a kitekintés mind a hazai, mind a nemzetközi (hasonló környezetben lévő) gyakorlatra, megvalósulásra, annak eredményeire, problémák (elidegenítő falanszter hatás) kezelésére nem elengedhető. Az egyedül álló, történelmileg víztorony funkciókat is hordozó víztoronyház nem tűnik sem arányaiban, sem léptékében összevethető mintának jelen beruházásban elkészülő épületblokkokhoz képest.”

A nagyméretű épületekre vonatkozó eszmefuttatást a környezetjog szempontjából nem értelmezhető, hiszen nincs ezzel kapcsolatos jogi rendelkezés. A településrendezési eszközök állapítanak meg ilyen rendelkezéseket, amelyeknek a tervezett beruházás megfelel.

A tervezési terület belterület, a Budapest városhatárától mintegy ~2 km távolságra fekszik, ezért nem tekinthetőkülvárosinak vagy városszéli területnek.

A „hazai településfejlesztési gyakorlattól idegen, enyhén kifejezve is újszerű” Ügyfél által tett kijelentést cáfolja például Békásmegyér, Székesfehérvárott a Palotavárosi lakónegyed, Pécsen a Kertváros lakónegyed, amelyekben a lakások mind a mai napig keresettek. Ide sorolható a tervezési terület melletti lakótelep is a Víztoronyházzal együtt.

Hazai viszonylatban a nagyvárosias beépítések városközponton kívülre telepítésének célja a történelmi belvárosok védelme, nemzetközi szinten erre a legjelentősebb példa Rómában az EUR vagy Bécsben az ENSZ negyed, illetve Párizsban a La Défense. E jelenség nem figyelhető

meg az újonnan (100-150 éven belül) létrejött nagyvárosoknál, ahol valóban a belvárosokban található a magasházak.

A nemzetközi gyakorlattal kapcsolatos kérdés kapcsán áttekintettük, a szomszédos állomok gyakorlatát. Az alábbi táblázatok a Council on Tall Buildings and Urban Habitat nevű nonprofit szervezet adatai alapján összesítik a lakó és intézményi célú épületekre vonatkozó adatokat. (Az egyéb célú (pl. templom-, TV- vagy rádió-) tornyok nem szerepelnek a táblázatban.) Az adatbázisuk nem teljes, mert pl. hazai viszonylatban egyetlen lakócélu magasépületet ismer, a 80 méter magasként megjelölt Schönherz Kollégiumot, a tervezési területhez közeli Víztoronyházat viszont nem.

50 méternél magasabb lakófunkciójú épületek Ausztriában

| Épület neve | Város | Befejezés éve | Magasság | Emeletszám |
|---------------------------------|-------|---------------|----------|------------|
| Wohnpark Alt Erlaa, Block C1-C4 | Bécs | 1985 | 90 m | 27 |
| Wohnpark Alt Erlaa, Block A1-A4 | Bécs | 1977 | 90 m | 27 |
| Wohnpark Alt Erlaa, Block B3-B8 | Bécs | 1979 | 90 m | 27 |
| Monte Verde | Bécs | 2004 | 87 m | 27 |
| Wohnpark Alt Erlaa, Block A5-A8 | Bécs | 1977 | 85 m | 23 |
| Wohnpark Alt Erlaa, Block B1-B2 | Bécs | 1979 | 85 m | 23 |
| Wohnpark Alt Erlaa, Block C5-C8 | Bécs | 1985 | 85 m | 23 |
| Wohnturm Höchstädtplatz | Bécs | 2006 | 83.5 m | 27 |
| Mischek-Coop-Tower | Bécs | 2004 | 83 m | 27 |
| SEG Apartment Tower | Bécs | 1998 | 82 m | 25 |
| Lentia 2000 | Linz | 1977 | 80.9 m | 21 |
| Obelixturm | Bécs | 1998 | 80 m | 22 |
| Elisabeth Hochhaus | Graz | 1957 | 75 m | 24 |
| Wohnturm Kundratstrasse | Bécs | 2007 | 72 m | 23 |
| Lenau Hochhaus | Linz | 1958 | 66 m | 21 |
| The Metropolitan | Bécs | 2021 | 61 m | 20 |
| Blickpunkt | Linz | 2013 | 60 m | 20 |
| Tower B | Bécs | 2004 | 55 m | 20 |

Forrás: Council on Tall Buildings and Urban Habitat

75 méternél magasabb épületek Ausztriában

| Épület neve | Város | Befejezés éve | Magasság | Emelet | Funkció |
|---------------------------------|-------|---------------|----------|--------|-------------|
| Finanzamt Tower | Linz | 2008 | 98.5 m | 24 | Iroda |
| Vienna City Hall | Bécs | 1883 | 98 m | 3 | Kormányzati |
| VIC Building D-E | Bécs | 1978 | 97 m | 21 | Iroda |
| City Tower Vienna | Bécs | 2003 | 97 m | 26 | Iroda |
| Saturn Tower | Bécs | 2004 | 93.6 m | 23 | Iroda |
| Ares Tower | Bécs | 2000 | 92 m | 26 | Iroda |
| Wohnpark Alt Erlaa, Block B3-B8 | Bécs | 1979 | 90 m | 27 | Lakóépület |
| Wohnpark Alt Erlaa, Block A1-A4 | Bécs | 1977 | 90 m | 27 | Lakóépület |
| Wohnpark Alt Erlaa, Block C1-C4 | Bécs | 1985 | 90 m | 27 | Lakóépület |
| The Icon Vienna 88 | Bécs | 2018 | 88 m | 24 | Iroda |
| ÖBB Konzernzentrale | Bécs | 2014 | 88 m | 24 | Iroda |
| Monte Verde | Bécs | 2004 | 87 m | 27 | Lakóépület |
| Wohnpark Alt Erlaa, Block C5-C8 | Bécs | 1985 | 85 m | 23 | Lakóépület |
| Wohnpark Alt Erlaa, Block B1-B2 | Bécs | 1979 | 85 m | 23 | Lakóépület |
| Wohnpark Alt Erlaa, Block A5-A8 | Bécs | 1977 | 85 m | 23 | Lakóépület |
| Allgemeines Krankenhaus | Bécs | 1994 | 85 m | 25 | Kórház |

| Épület neve | Város | Befejezés éve | Magasság | Emelet | Funkció |
|-------------------------|-------|---------------|----------|--------|----------------------------|
| HoHo Wien | Bécs | 2020 | 84 m | 23 | Lakóépület / Hotel / Iroda |
| Wohnturm Höchstädtplatz | Bécs | 2006 | 83.5 m | 27 | Lakóépület |
| Mischek-Coop-Tower | Bécs | 2004 | 83 m | 27 | Lakóépület |
| SEG Apartment Tower | Bécs | 1998 | 82 m | 25 | Lakóépület |
| Lentia 2000 | Linz | 1977 | 80.9 m | 21 | Lakóépület |
| UNIQA Tower | Bécs | 2004 | 80.7 m | 23 | Iroda |
| Porr Headquarters | Bécs | 1999 | 80 m | 22 | Iroda |
| Obelixturm | Bécs | 1998 | 80 m | 22 | Lakóépület |
| Hoch Zwei | Bécs | 2009 | 78.5 m | 23 | Iroda |

Forrás: Council on Tall Buildings and Urban Habitat

60 méternél magasabb épületek Szlovákiában

| Épület neve | Város | Befejezés éve | Magasság | Emelet | Funkció |
|-----------------------------------|---------|---------------|----------|--------|----------------------------|
| Millennium Tower II | Pozsony | 2003 | 100 | 23 | iroda |
| Gloria | Pozsony | 2006 | 100 | 29 | lakóház |
| Central | Pozsony | 2012 | 98 | 21 | lakóház / szálloda / iroda |
| Aupark Tower | Pozsony | 2007 | 96 | 22 | iroda |
| Technopol Tower I | Pozsony | 1984 | 89,9 | 23 | iroda |
| Technopol Tower II | Pozsony | 1984 | 89,9 | 23 | iroda |
| Twin City Tower | Pozsony | 2019 | 89 | 23 | iroda |
| VUB Centrala | Pozsony | 1996 | 88,1 | 23 | iroda |
| Obydick | Pozsony | 2008 | 86 | 26 | lakóház |
| Incheba Building | Pozsony | 1967 | 85,6 | 19 | iroda |
| Fakultna Nemocnica S Poliklinikou | Kassa | 1979 | 83 | 19 | kórház |
| Kukurica Tower | Pozsony | 1977 | 82 | 25 | lakóház |
| Rozadol | Pozsony | 2006 | 82 | 24 | lakóház |
| Millennium Tower I | Pozsony | 2001 | 80 | 19 | iroda |
| Sky Park Iroda Tower | Pozsony | 2020 | 79 | 18 | iroda |
| STU | Pozsony | - | 78 | 24 | oktatási / iroda |
| Vienna Tower | Pozsony | 2008 | 77,8 | 23 | lakóház |
| Slovensky Rozhlas | Pozsony | 1984 | 61 | 15 | iroda |

Forrás: Council on Tall Buildings and Urban Habitat

50 méternél magasabb épületek Romániában

| Épület neve | Város | Befejezés éve | Magasság | Emelet | Funkció |
|---------------------------------|----------|---------------|----------|--------|----------------------|
| Palace of the Parliament | Bukarest | 1988 | 84 | 12 | kormányzati |
| Bukarest Financial Plaza | Bukarest | 1997 | 83 | 18 | iroda |
| BRD-GSG Tower | Bukarest | 2004 | 82 | 19 | iroda |
| Charles de Gaulle Plaza | Bukarest | 2005 | 80 | 16 | iroda |
| Euro Tower | Bukarest | 2010 | 80 | 20 | iroda |
| Hotel InterContinental Bukarest | Bukarest | 1970 | 77 | 25 | hotel |
| Cathedral Plaza | Bukarest | 2010 | 75 | 19 | iroda |
| United Business Center 0 | Temesvár | 2022 | 75 | 17 | iroda |
| Millenium Business Center | Bukarest | 2006 | 72 | 19 | iroda |
| Sheraton Bukarest Hotel | Bukarest | 2001 | 70 | 19 | hotel |
| United Business Center 3 | Temesvár | 2019 | 68 | 15 | iroda / kereskedelmi |
| The Lakeview | Bukarest | - | 66 | 15 | iroda |
| United Business Center 2 | Temesvár | 2017 | 55 | 12 | iroda / kereskedelmi |
| Timpuri Noi Iroda Building 1 | Bukarest | 2017 | 53 | 12 | iroda |
| Timpuri Noi Iroda Building 2 | Bukarest | 2017 | 53 | 12 | iroda |
| United Business Center 1 | Temesvár | 2017 | 53 | 12 | iroda |

Forrás: Council on Tall Buildings and Urban Habitat

90 méternél magasabb épületek Szerbiában

| Épület neve | Város | Befejezés éve | Magasság | Emelet | Funkció |
|-----------------------|---------|---------------|----------|--------|-----------------------|
| Kula Belgrade | Belgrád | 2023 | 168 m | 42 | lakóépület / szálloda |
| West 65 Tower | Belgrád | 2021 | 155 m | 40 | hotel / iroda |
| Skyline AFI Tower | Belgrád | 2022 | 134 m | 31 | iroda |
| Zgrada Geneks | Belgrád | 1979 | 119 m | 35 | iroda / lakóépület |
| UŠCE Iroda Tower 1 | Belgrád | 1965 | 105.2 m | 26 | iroda |
| UŠCE Iroda Tower 2 | Belgrád | 2020 | 103.9 m | 22 | iroda |
| Belgrade Palace | Belgrád | 1974 | 101 m | 24 | iroda / kereskedelmi |
| Rudo Beograd-Kapija 1 | Belgrád | 1976 | 100 m | - | lakóépület |
| Rudo Beograd-Kapija 2 | Belgrád | 1976 | 100 m | 28 | lakóépület |
| Rudo Beograd-Kapija 3 | Belgrád | 1976 | 100 m | 28 | lakóépület |
| AFI Home Skyline | Belgrád | 2024 | 96 m | 28 | lakóépület |

Forrás: Council on Tall Buildings and Urban Habitat

50 méternél magasabb épületek Horvátországban

| Épület neve | Város | Befejezés éve | Magasság | Emelet | Funkció |
|------------------------------|---------------|---------------|----------|--------|------------------|
| Dalmatia Tower | Spalató/Split | 2022 | 110 m | 28 | szálloda / iroda |
| Čandekova 23a | Fiume/Rijeka | 1977 | 103 m | 28 | lakóépület |
| Euro Tower I | Zágráb | 2006 | 97 m | 26 | iroda |
| Strojarska Business Center | Zágráb | 2014 | 96.2 m | 25 | iroda |
| Zagrepcanka | Zágráb | 1976 | 94.6 m | 27 | iroda |
| Cibona Tower | Zágráb | 1987 | 92 m | 22 | iroda |
| Sky Iroda Towers | Zágráb | 2012 | 90 m | 23 | iroda |
| Zágráb Tower | Zágráb | 2006 | 79 m | 22 | iroda |
| DoubleTree by Hilton, Zágráb | Zágráb | 2013 | 67 m | 17 | iroda / szálloda |
| Vjesnik Tower | Zágráb | 1972 | 64.3 m | 17 | iroda |
| Westgate Tower A | Split | 2016 | 55 m | 13 | iroda |

Forrás: Council on Tall Buildings and Urban Habitat

A fenti adatokból látható, hogy a közép-európai régiótól nem idegen a magas épület. Egyik épület esetében sem ismert jelentős környezetvédelmi hatás.

„Szükséges egy a jelenlegi települési szövetbe szervesen illeszkedő változat kidolgozása is, ami főbb vonalakban a Szentmihályi út felől egy sor 10 emeletes épületből menne át a Szilas park 4 szintes épületeibe, jóval nagyobb teret adva egy esetleges Szilas-patak ökológiai helyreállításnak, kapcsolódó vizesélőhelyekkel.”

A tervezet beruházás a települési szövetbe illeszkedik.

Nem az EVD, ill. a környezetvédelmi hatóság feladata a települési szövetbe illeszkedés vizsgálata, elemzése.

A Szilas-patak helyi szakasza rendezett, a patakmeder fővárosi önkormányzati tulajdonban áll.

Levegőtisztaság-védelmi szempontok szerinti észrevételek

„1.) 44. oldal: 3.487 db lakás kialakítása tervezett, amelyhez összesen 2.910 db normál, telken belüli, 584 db elektromos töltőponttal rendelkező, telken belüli, valamint 217 db normál, telken kívüli parkolóhely kialakítása tervezett. Tehát telken belül 3.487 db lakásra terveznek 3.494 db parkolót, ha a telken kívüli parkolókat is beszámítjuk, úgy 3.711 db parkolót.

Ez lakásonként 1,06 autó, ha csak a telken belüli parkolókat nézzük, úgy lakásonként 1,00 autó. Mivel a tervezési területen nem különösebben fejlett a tömegközlekedés (nincs kötöttpályás közlekedés) és a város peremén tervezett a fejlesztés, így várhatóan olyan személyek és családok fognak beköltözni a lakásokba, akiknek jellemzően 1, vagy 2 autójuk is van. Tehát az a fajta számítás, hogy elegendő lakásonként 1 parkoló, az nem megfelelő. Lakásonként kb. 1,5 autóval, és parkolóhellyel lenne szükséges számolni, de legalább 1,3 autóval.”

A tervezett lakásszám 3.487 db, amelyhez 2.910 db épületeken belüli és 217 db közterületi felszíni parkolóhely tervezett. (Az elektromos parkolóhely valóban 584 db, de ez a 2.910 db össz-szám része.) Egy lakásra tehát ~0,9 db parkolóhely jut.

A Központi Statisztikai Hivatal 2024. évi adatai szerint Budapest 973.656 db lakására 723.372 db személygépjármű jut, míg Budapest XV. kerületében ugyanebben az évben a lakásszám 38.600 db, a személygépjárműszám 27.947 db. Egy átlagos budapesti lakásra tehát 0,74 db, míg egy XV. kerületire 0,72 db.

A tervezett parkolószám korlátozott így a tervezési területre több személygépjármű elhelyezésével nem indokolt számolni.

A kerületben élők lakhely szempontú átrendeződése várható a fejlesztés révén, tehát a gépjárművek okozta zaj- és levegőterhelés értékének növekedésének egyértelmű generálódásával nem kell számolni.

„2.) 74. oldal: a jelenlegi levegőminőséget 1 év, a 2024-es év felhasználásával végezték el, miközben érdemesebb lett volna 3, vagy akár 5 évet is megvizsgálni. Továbbá kizárólag a napi átlagos koncentrációk éves átlagával kalkuláltak a szakértők, amely szintén nem szerencsés, mivel nem csak az átlagos időszakban kell teljesüljenek a vonatkozó légszennyezettségi egészségügyi határértékek, tehát szakmailag az a helyes módszer, ha terheltebb alapállapotot is vizsgálnak a szakértők.”

A felvetésnek nincs jogszabályi alapja.

Annak ellenére, hogy nincs jogszabályi előírás, milyen időtartamra kell a levegőminőségi adatokat nézni, a szakértők megnézték az öt év átlagát, azonban nem mutatott jelentős eltérést a 2024. évi adatokhoz képest, így utóbbit használták.

Budapesten a gépjárművek száma növekedett, ezért szakmailag megalapozott a legutolsó teljes év adatait alapul venni. A tervezett beruházás ugyanis helyben zéró kibocsátású lesz, hiszen távfűtés kerül kiépítésre, valamint földgáz bevezetésére nem kerül sor, vagyis levegőterhelést kizárólag az építkezéshez, majd a lakófunkcióhoz kapcsolódó gépjárműforgalom jelent. Tájékoztatásul a Központi Statisztikai Hivatal gépjárműszámokra vonatkozó fővárosi adatai.

Gépjárműszámok Budapesten

| Év | Személyszállító gépjárművek száma összesen (db) | Teherszállító gépjárművek száma összesen (különleges célú gépkocsival együtt) (db) |
|------|---|--|
| 2015 | 626 243 | 81 765 |
| 2016 | 640 642 | 85 097 |
| 2017 | 662 797 | 89 212 |
| 2018 | 690 169 | 94 736 |
| 2019 | 716 604 | 99 294 |
| 2020 | 723 575 | 98 984 |
| 2021 | 737 531 | 100 100 |
| 2022 | 746 544 | 101 070 |
| 2023 | 749 162 | 101 518 |
| 2024 | 761 220 | 102 655 |

Személyszállító gépjárművek: személygépkocsik, motorkerékpárok és autóbuszok

Forrás: KSH

Tájékoztatásul a 2020-2024. évi időszakra vonatkozó, órás adatokból számított éves átlagok, amelyeket az alábbi táblázat összesít, a táblázat végén az ötéves átlagokkal.

Kórákás park éves levegőterhelési átlagok (2020-2024)

| Év | CO | NO ₂ | PM ₁₀ | SO ₂ |
|--------------|---------------|-----------------|------------------|-----------------|
| 2020 | 645,50 | 24,29 | 23,56 | 4,79 |
| 2021 | 578,47 | 26,99 | 24,87 | 4,62 |
| 2022 | 544,10 | 25,52 | 23,09 | 3,75 |
| 2023 | 540,98 | 21,46 | 20,38 | 2,93 |
| 2024 | 586,73 | 19,45 | 21,53 | 3,46 |
| Átlag | 579,16 | 23,54 | 22,69 | 3,91 |

Forrás: <https://legszenyezettség.met.hu/>

Ismét tájékoztatásul a 2015-2024. évi időszakra vonatkozó, órás adatokból számított éves átlagok, amelyeket az alábbi táblázat összesít, a táblázat végén a tízéves átlagokkal.

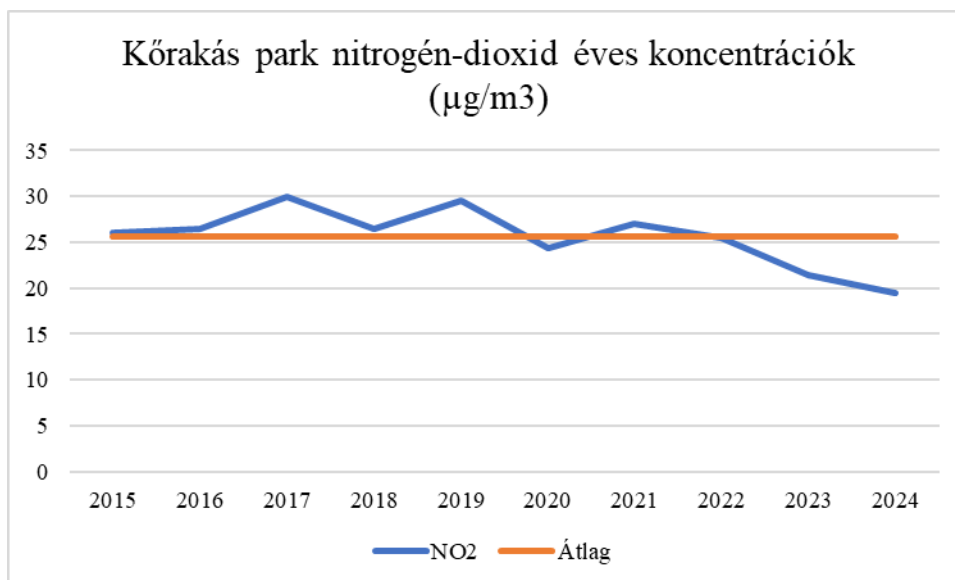
Kórákás park éves levegőterhelési átlagok (2015-2024)

| Év | CO | NO ₂ | PM ₁₀ | SO ₂ |
|--------------|---------------|-----------------|------------------|-----------------|
| 2015 | 437 | 26,1 | 28 | 5,1 |
| 2016 | 344 | 26,4 | 27 | 2,3 |
| 2017 | 551 | 30,0 | 29 | 4,4 |
| 2018 | 500 | 26,4 | 22 | 3,6 |
| 2019 | 717,65 | 29,53 | 20,61 | 4,03 |
| 2020 | 645,50 | 24,29 | 23,56 | 4,79 |
| 2021 | 578,47 | 26,99 | 24,87 | 4,62 |
| 2022 | 544,10 | 25,52 | 23,09 | 3,75 |
| 2023 | 540,98 | 21,46 | 20,38 | 2,93 |
| 2024 | 586,73 | 19,45 | 21,53 | 3,46 |
| Átlag | 544,54 | 25,61 | 24,00 | 3,90 |

2015-2018 időszak az évi összesítő értékelés alapján

Forrás: <https://legszenyezettség.met.hu/>

Miután a gépjárműforgalom esetében a nitrogén-dioxid kibocsátás a meghatározó, így annak alakulását külön ábrán is szemléltetjük. A kék színnel jelzett vonal az éves NO₂ szint alakulását szemlélteti, a narancssárga pedig a tízéves átlagot. A fenti adatokból és az ábrán is látható, hogy az utóbbi években a szennyezettség csökkenő tendenciát mutat, amit a 2025. évi részadatok (lentebbi táblázat) is megerősítenek.



Forrás: <https://legszenntszeg.met.hu/>

Ismét tájékoztatásul a 2025. év órás adatai alapján számított átlaga, utolsó mérés 2025. november 28, 14:00:00

| CO | NO ₂ | PM ₁₀ | SO ₂ |
|--------|-----------------|------------------|-----------------|
| 420,53 | 18,22 | 16,89 | 8,86 |

Forrás: <https://legszenntszeg.met.hu/>

Mindezeket egybevetve megállapítható az a konklúzió, hogy a XV. kerület esetében annak ellenére mutat a nitrogén-dioxid koncentráció csökkenést, hogy a gépjárműállomány növekszik.

„3.) 130. oldal: A levegőtisztaság-védelmi számításokat magasabb alapterheltség, és kritikus légköri és meteorológiai viszonyok mellett is szükséges elvégezni, amely nem valósult meg. A figyelembe vett alapterheltség az átlagos, illetve a figyelembe vett meteorológiai és légköri viszonyok is átlagosak, miközben az átlagosnál magasabb alapterheltségek is jellemzőek lehetnek olyan időszakokban, amikor a meteorológia nem kedvez az elkeveredésnek és a terület kiszellőzésének. Kritikus meteorológiai paraméter szélnél: 1 m/s, stabilitási indikátornál: 0,464, amely erős inverziót feltételez.”

Az előzetes vizsgálati dokumentáció több modellel, több eshetőségre végzett számításokat. Az Ügyfél által felvázolt szélsőséges eset nyilvánvalóan előfordulhat, azonban ilyen esetben – a tervezett beruházástól függetlenül – a Főváros jelentős területein határérték feletti koncentrációk alakulnak ki, vagyis Budapest Főváros Közgyűlésének Budapest Főváros szmogriadótervéről szóló 69/2008. (XII. 10.) önkormányzati rendelete szabályait kell alkalmazni.

„Továbbá nem térnek ki az építési számítások a becsült anyagnyerőhelyekre, feltételezett szállítási útvonalakra, miközben ezek az EVD-k kötelező tartalmi elemei közé tartoznak.”

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (Kr.) előírásai:

- az „anyagnyerő hely” kifejezést egyetlen helyen használja a kormányrendelet. a 3. számú melléklet 19a. pontjában („Vizek kártételei elleni védelem és védekezés célját szolgáló közcélú vízilétesítmények építéséhez szükséges ásványi nyersanyagot biztosító anyagnyerő hely”). Az anyagnyerőhely fogalmát a bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény állapítja meg („A vizek kártételei elleni védelem és védekezés célját szolgáló közcélú vízilétesítmények (a továbbiakban: közcélú vízilétesítmény) megépítéséhez szükséges ásványi nyersanyag kitermelésére a közcélú vízilétesítmény 30 km-es környezetében ásványi nyersanyag-kinyerő hely (a továbbiakban: anyagnyerő hely) létesíthető.” 47. § (1) bek. első mondat)
- Ha az Ügyfél a Kormányrendelet 4. számú melléklet 1. pont b) pont bh) alpont 1. alpontjára gondolt esetleg, akkor az így hangzik: „1. a telepítés miatt megnyitott bányauzem, célkitermelőhely vagy lerakóhely létesítése és üzemeltetése, a telepítéshez szükséges tereprendezés vagy mederkotrás”. A tervezett beruházás miatt bányauzem, célkitermelőhely vagy lerakóhely megnyitására nem kerül sor.

Az EVD tartalmazza a szállítás egyes környezeti elemekre gyakorolt hatásának bemutatását: 3.8. Szükséges teher- és személyszállítás nagyságrendje; 5.2.1.1. Munkagépek levegőterhelése; 5.3.3. Talaj; 5.3.7. Zaj; 5.4.6. Hulladék; 5.4.7. Zaj; 6.2.1. A számításba vett változatok éghajlatváltozással szembeni érzékenysége

„4.) 131. oldal: Az ülepedő por terhelésének számításakor nem az előírt magyar szabvány szerinti számításokkal kerültek elvégzésre a számítások.”

A Magyar Szabványügyi Testület honlapján ellenőrizhető, hogy szabványok kizárólag az ülepedő por vizsgálatára vonatkoznak, nem pedig annak előzetes becslésére.

MSZ 21454-14:1991 Magyar nyelvű!

A levegő szilárd szennyezőinek vizsgálata. A fluoridtartalom meghatározása az ülepedő por vízzoldható részében

MSZ 21454-12:1988 Magyar nyelvű!

A levegő szilárd szennyezőinek vizsgálata. A kloridtartalom meghatározása ülepedő porok vízzoldható részében

MSZ 21454-5:1988 Magyar nyelvű! Visszavont!

A levegő szilárd szennyezőinek vizsgálata. Az ülepedő por ólom- és kadmiumtartalmának atomabszorpciós meghatározása

MSZ 21454-11:1987 Magyar nyelvű! Visszavont!

A levegő szilárd szennyezőinek vizsgálata. Az ülepedő por nikkell- és réztartalmának atomabszorpciós meghatározása

MSZ 21454-10:1987 Magyar nyelvű!

A levegő szilárd szennyezőinek vizsgálata. A szulfáttartalom meghatározása ülepedő porok vízzoldható részében

MSZ 21454-8:1984 Magyar nyelvű!

A levegő szilárd szennyezőinek vizsgálata. Az ülepedő por vízzoldható frakciója pH-értékének és elektromos vezetésének meghatározása

MSZ 21454-1:1983 Magyar nyelvű!

A levegő szilárd szennyezőinek vizsgálata. Az ülepedő por tömegének meghatározása

Fizikai és matematikai számítások – mint jelen esetben a kiporzás távolsága – nem szabványügyi kérdések.

„5.) 131. oldal: Az építés alatt várható terhelő hatásokra vonatkozóan a szakértők semmilyen hatásmérséklő intézkedést sem javasoltak.”

Az állítás nem helytálló. Éppen az adott oldalon is szerepel: „A kiporzás ellen locsolással kell védekezni száraz időben.” A hiányolt javaslatok a 3.10. Tervbe vett környezetvédelmi intézkedések alfejezetben olvashatók.

„6.) 145-149. oldalak: Az elvégzett vizsgálatok és számítási eredmények bizonyosan magasan alulbecsülik a várható tényleges hatásokat, mivel az alábbi több elvi szakmai hibával terheltek azok.”

Az Ügyfél a lehetségesnél magasabb személygépjármű számot feltételez, a Kerület tényleges viszonyait pedig figyelmen kívül hagyja.

„- A számításokat magasabb alapterheltségekkel is el kell végezni, mivel nem csak átlagos viszonyok mellett kell teljesülniük a légszennyezettségi egészségügyi határértékeknek. A dokumentáció kizárólag átlagos alapterheltségekkel végez számításokat.”

Az EVD magasabb alapterheltségekkel is számol.

A magasabb alapterheltségek tekintetében egyik legjelentősebb az, hogy a tervezők a Közlekedéstudományi Intézet 2004. évi fajlagos emissziós adataival számoltak, holott az időközben eltelt 21 év alatt a gépjárművek emissziója csökkent.

A magasabb terheltségek esetében is nagy biztonsággal érvényesülnek az egészségügyi határértékek, hiszen a levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendelet is különbséget tesz 6 órás és 24 órás határértékek között.

Jogszabályi határértékek

| Légszennyező anyag | Határérték [µg/m ³] | | |
|---------------------------------------|---|---|--|
| | órás | 24 órás | éves |
| [CAS szám] | Határ-érték | Határ-érték | Határ-érték |
| Kén-dioxid [7446-09-5] | 250 a naptári év alatt 24-nél többször nem léphető túl | 125 a naptári év alatt 3-nál többször nem léphető túl | 50 (Meghatározására alkalmazott mérési program: folyamatos mérés vagy legalább heti egy-egy, véletlenszerűen kiválasztott 24 órás mérés, egyenletesen elosztva az év során; vagy az év során egyenletesen elosztott, legalább 8 héten keresztül végzett mérés.) |
| Nitrogén-dioxid* [10102-44-0] (| 100 a naptári év alatt 18-nál többször nem léphető túl | 85 | 40 (Meghatározására alkalmazott mérési program: folyamatos mérés vagy legalább heti egy-egy, véletlenszerűen kiválasztott 24 órás mérés, egyenletesen elosztva az év során; vagy az év során egyenletesen elosztott, legalább 8 héten keresztül végzett mérés.) |
| Szén-monoxid [630-08-0] | 10 000 | 5 000 (Napi 8 órás mozgó átlagkoncentrációk maximuma, amelyet az óras átlagok alapján készített 8 órás mozgó átlagértékekből kell kiválasztani. Például bármelyik nap első vizsgálati periódusa a megelőző nap 17 órától az adott nap 1 óráig tart. Bármelyik nap utolsó vizsgálati periódusa az adott napon 16 órától 24 óráig tart.) | 3 000 |
| Szálló por (PM10) | | 50 a naptári év alatt 35-nél többször nem léphető túl | 40 (Meghatározására alkalmazott mérési program: folyamatos mérés vagy legalább heti egy-egy, véletlenszerűen kiválasztott 24 órás mérés, egyenletesen elosztva az év során; vagy az év során egyenletesen elosztott, legalább nyolc héten keresztül végzett 24 órás mérés.) |

* Új kibocsátáscsökkentő intézkedési terv készítésénél a nitrogén-dioxid határértéket kell figyelembe venni.

Forrás: 1. melléklet a 4/2011. (I. 14.) VM rendelethez

Az Levegőtisztaság-védelmi Referencia Központ Légszennyezettségi Adatközpont Osztály által közzétett, 2020-2024. évi adatok szerint az alábbi határérték túllépések történtek 2020-2024. évben a Kőrakás parki mérőállomás adatai szerint.

Határérték túllépések a Kőrakás parki mérőállomásnál

| Év | 1 órás* ($>100 \mu\text{g}/\text{m}^3$) | 24 órás ($>85 \mu\text{g}/\text{m}^3$) | éves ($>40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) |
|--------|--|---|--|
| 2020 | 3 | 0 | 0 |
| 2021 | 14 | 0 | 0 |
| 2022 | 17 | 0 | 0 |
| 2023 | 1 | 0 | 0 |
| 2024** | 0 | 0 | 0 |

* A naptári év alatt 18-nál többször nem léphető túl

** Az adatrendelkezésre állás mértéke 75% és 50% között van

Az elmúlt öt naptári évben teljesület a jogszabályi előírás.

„A kiszámított terhelési értékek helytelenül csak két tagot összegeznek, az alapterheltséget és a létesítmény forgalmát, tehát kimaradt a számításokból az utak alapforgalma, amelyet tovább növel a tervezett létesítmény. Helyesen a számítás: alapterheltség + alapforgalom + tervezett létesítmény forgalma. Az alapterheltség nem a forgalmas utak mentén van meghatározva, hanem mint háttér (a mérőállomás besorolása is városi háttér), tehát ez a háttérszennyezettség a térségben folyamatosan jelen van, ehhez adódnak hozzá a különböző utak forgalmaitól származó levegőterhelések. Amennyiben 1-1 útszakaszt vizsgálunk, úgy helytelen a háttérszennyezettséget egyenlőnek venni az út alap gépjárműforgalmának terhelésével.”

Az előzetes vizsgálat célja a tervezett tevékenység hatásainak vizsgálata, vagyis annak kiderítése, hogy mekkora lesz a terhelés.

A helyi utak forgalmát a tervezési területhez közeli mérőállomás mért adatai tartalmazzák. A helyi utak terheltségének hozzáadása az alapterheltséghez, torz adatot eredményez.

„A számításokat nem csak átlagos légköri és meteorológiai viszonyok mellett szükséges elvégezni, mivel nem csak átlagos viszonyok mellett kell teljesülniük a légszennyezettségi egészségügyi határértékeknek. A számításokat kritikus légköri és meteorológiai viszonyok mellett is el kell végezni amikor a meteorológia nem kedvez az elkeveredésnek és a terület kiszellőzésének. Kritikus meteorológiai paraméter szélnél: 1 m/s, stabilitási indikátornál: 0,464, amely erős inverziót feltételez.”

A rendelkezésre álló többéves adatok szerint a Kerületben teljesülnek az egészségügyi határértékek.

Az Ügyfél által felvázolt szélsőséges eset nyilvánvalóan előfordulhat, azonban ilyen esetben – a tervezett beruházástól függetlenül – a Főváros jelentős területein határérték feletti koncentrációk alakulnak ki, vagyis Budapest Főváros Közgyűlésének Budapest Főváros szmogriadótervéről szóló 69/2008. (XII. 10.) önkormányzati rendeletének szabályait kell alkalmazni.

„A figyelembe vett gépjárműmozgások is alulbecsültek, mivel várhatóan nem 1 db autó fog tartozni 1 db lakáshoz, hanem inkább 1,5 (de minimum 1,3). Amennyiben lakásonként 1,3 személygépjárművel számolunk, úgy 4.533 személygépjármű adódik. A dokumentáció szerint 564 db elektromos jármű töltésére alakítanak ki parkolóhelyet (a dokumentumban két helyen 564, két másik helyen 584 ilyen parkolóról írnak), ha 600 elektromos meghajtású személygépjárművel kalkulálunk, úgy 3.933 belsőégésű motorral szerint gépjármű adódik, ha ezek egy nap alatt csak egyszer közlekednek oda és vissza, az úgy 7.866 elhaladás. 11%-os mértékadó óraforgalmi aránnyal kalkulálva 865 kibocsátó személygépjármű elhaladásával lehet kalkulálni a mértékadó órában a térségben, amely a tervezett létesítmény forgalomvonzó hatásából adódik.”

A tervezett lakásszám 3.487 db, amelyhez 2.910 db épületeken belüli és 217 db közterületi felszíni parkolóhely tervezett. (Az elektromos parkolóhely valóban 584 db, de ez a 2.910 db össz-szám része.) Egy lakásra tehát ~0,9 db parkolóhely jut.

A Központi Statisztikai Hivatal 2024. évi adatai szerint Budapest 973.656 db lakására 723.372 db személygépjármű jut, míg Budapest XV. kerületében ugyanebben az évben a lakásszám 38.600 db, a személygépjárműszám 27.947 db. Egy átlagos budapesti lakásra tehát 0,74 db, míg egy XV. kerületire 0,72 db.

A tervezett parkolószám korlátozott így a tervezési területre több személygépjármű nem kerülhet.

„A vizsgálatok során az sem helyes, hogy kizárólag jelenlegi forgalmak mellett vizsgálja a létesítményt. Hiszen a létesítmény nem kizárólag 1-2 évig fog üzemelni, hanem legalább 50 évig. Ennek megfelelően szükséges meghatározni a környező úthálózaton a távlati forgalmakat is, és azokkal is meg kell ismételni a számításokat. Budapesten jelenleg évről évre folyamatosan nőnek a gépjármű forgalmak a legtöbb úton, illetve a jelenleg érvényes, vonatkozó, forgalomszámításokkal foglalkozó útügyi műszaki előírás is még mindig folyamatos gépjárműnövekedéssel számol. A gépjárműösszetételnél alkalmazható elektromos/hibrid/stb. gépjármű arányokat (amelyek várhatóan folyamatosan növekednek) a fajlagos kibocsátási értékekkel szükséges figyelembe venni, amelyek ezen javulást figyelembe veszik.”

Az előzetes vizsgálat célja a tervezett tevékenység hatásainak vizsgálata, vagyis annak kiderítése, hogy lesz-e, illetve mekkora lesz a terhelés.

A ráterhelési metodika a jelen gyakorlat szerint elfogadott, Budapest Közút Zrt. és Budapest Közlekedési Központ által meghatározott arányokkal került alkalmazásra.

A tervezett közlekedés infrastrukturális fejlesztések köre és tartalma a forgalom számlálási adatok és fejlesztés figyelembevételével történő ráterheléses vizsgálatok alapján, a Budapest Közút Zrt., a Budapest Közlekedési Központ, valamint kerületi önkormányzat által megfogalmazott és elvárt tartalommal tervezettek.

Tervezett út-, és forgalomtechnikai fejlesztések eredményeként a forgalom áteresztő képessége növekszik a fejlesztéssel érintett útszakaszokon.

„Nem megfelelő az sem, hogy kizárólag a parkolóknál és a kihajtó rámpáknál végzik el a számításokat, rövid útszakaszokon és 20-30 km/óra sebességekkel. Nem csak a rámpáknál kell teljesülniük a határértékeknek, hanem például a Nyírpalota úton és a Szentmihályi úton is, ahol a figyelembe veendő sebesség 50 km/óra. Illetve az alkalmazott számítási módszer nem a szabvány szerinti vonalforrásokra vonatkozó.”

A tervezési területen belül a 30 km/h sebességkorlátozás tervezett. A Szentmihályi út és a Nyírpalota út jelzőlámpákkal, jelzőlámpás keresztezésekkel tagolt.

A tervezési területre elvégzett vonalforrás számítások alacsonyabb értéket mutattak.

„Magas beépítettség mellett alulbecsül a dokumentációban alkalmazott modellezési módszer. A dokumentációban többféleképpen, de minden esetben kizárólag csak Gauss-féle terjedést feltételeztek a szakértők. A vizsgálati területre és környezetére jellemző magas épületek miatt szakmailag helytelen kizárólag Gauss-féle terjedéssel számolni, az elérhető modellező szoftverek Austal2000 nevű moduljával is szükséges elvégezni a modellszámításokat, mivel az Austal2000 modul a valóságnak jobban megfelelően veszi figyelembe a magas épületeket, amelyek között kevésbé tud átkeveredni és kiszellőzni a levegő.”

Az Austal2000 a hazai gyakorlatban nem elfogadott.

Az AUSTAL2000 szoftverrel kapcsolatban kritika is felmerült:

- *„az AUSTAL nincs hitelesítve. A referencia-megoldásokra kapott szimulációs eredmények kivétel nélkül hibásak. Ezeket az AUSTAL fejlesztőinek találmányaiként és fantáziatermékeként kell értékelni. Az AUSTAL modell alapján készült veszélyelhárítási terveket, biztonsági elemzéseket, immissziós előrejelzéseket, levegőminőség-védelmi terveket felül kell vizsgálni. Minden olyan bírósági döntés is érintett, amely az AUSTAL érvényességére épült.”*

Rainer, Schenk. (2020). Integral Sentences and Numerical Comparative Calculations for the Validity of the Dispersion Model for Air Pollutants AUSTAL2000. 10.21203/rs.3.rs-27824/v1.

Schenk Rainer több, AUSTAL2000 szoftverrel kapcsolatban kritikus hangvételi publikációt is jegyez.

- *„E tanulmány városi tesztjén az AUSTAL2000 nem teljesített jól.”*

Langner, C., & Klemm, O. (2011). A Comparison of Model Performance between AERMOD and AUSTAL2000. Journal of the Air & Waste Management Association, 61(6), 640–646. <https://doi.org/10.3155/1047-3289.61.6.640>

„A fentieket figyelembe véve, az alábbi paraméterekkel megismételtük a számításokat.

(...)

Mindezek alapján megállapítható, hogy az előzetes vizsgálati dokumentáció levegőtisztaság-védelmi vizsgálatai nem alkalmasak arra, hogy a szükséges részletezettséggel, alapossággal és biztonsággal meghatározzák a tervezett beruházás levegőterhelő hatását. A tervezett létesítmény egy olyan új, zöldmezős létesítmény, amely jelentős gépjármű forgalmat vonz a térségbe, ahol már jelenleg is magasak az utakon a forgalmak, és magasak a légszennyező anyagok alapterheltségei is. Telente, fűtési időszakban, amikor a légszennyező anyagok elkeveredésére és kiszellőzésére nem megfelelő légköri és meteorológiai viszonyok állnak fenn, már jelenleg is határérték közeli, vagy azt meghaladó légszennyezettség van a területen, amelyet számszerűsítve kimutathatóan tovább növel a tervezett beruházás, még nagyobb határérték túllépéseket generálva a területen. Mivel nem egy meglévő létesítmény fejlesztéséről van szó, hanem egy új létesítményről, jelentős forgalomvonzó hatással, így fontos a lehető

legalaposabban, legmegbízhatóbb módon vizsgálni a levegőterhelő hatásokat, amely kritériumot az előzetes vizsgálati dokumentáció jelenlegi levegőtisztaság-védelmi vizsgálatai nem érnek el. A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény alapelveit követve, valamint figyelembe véve a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet 4. és 5. §-ainak előírásait, a tervezett létesítmény üzemelésének hatására nem lehetnek légszennyezettségi egészségügyi határérték túllépések. A jelen észrevételek összeállítása során szakértői számításokkal megismételtük a vizsgálatokat olyan módon, amely már jobban közelíti az elvárható alaposságot. A megismételt számítások alapján határérték túllépések adódnak, amelyek még magasabbak lennének, amennyiben a szakmailag indokolt modellel (Austal2000), és a magasabb, távlati alapforgalmakkal kerülnének elvégzésre a számítások.

Mindezek alapján, a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet előírásait figyelembe véve kizáró ok adódik, hiszen nem engedélyezhető olyan beruházás, amely határérték túllépést eredményez.

A fentiek cáfolatára kizárólag egy részletes, Austal2000 modullal futtatott, a teljes környező térségre (és utakra) felállított 3D-s számítógépes modellezés alkalmas, olyan módon, hogy a jelen észrevételekben részletezett

- magasabb alapterheltségek,*
 - kritikus légköri és meteorológiai viszonyok,*
 - helyesebben meghatározott mértékadó óraforgalmak, amelyek a tervezett létesítmény hatására, mint többlet jelentkeznek,*
 - megfelelő jelenlegi és távlati alapforgalmak a környező úthálózaton,*
 - megfelelő sebességek, stb.*
- vannak figyelembe véve.”*

Az Ügyfél állítása megtévesztő látszatot kelt.

Nem a levegőmodell választása határozza meg a vizsgálat eredményét. A szoftverbe betáplált alapadatok tudják jelentős mértékben befolyásolni a vizsgálati eredményt.

Bármilyen modellbe töltünk be

- a ténylegesnél magasabb járműszámot,
- értékeljük kétszeresen a levegő alapterheltségét (mérőállomás adatai + helyi adatok),
- extrém módon választjuk ki a levegő alapterheltségét,
- adunk meg szélsőséges, az adott területre nem jellemző időjárási viszonyokat, amelyeket egyébként az alapmérések is tartalmaznak,
- majd felemeljük az adott útszakaszra előírt sebességet,

túlzott eredményt fogunk kapni.

Nitrogén-oxidok (NO_x) tekintetében a hatályos szabályozás már nem ír elő határértéket.

Zajvédelmi szempontok szerinti észrevételek

„1.) 119. oldal: A 6. sz. melléklet nem került csatolásra a dokumentációhoz.”

A dokumentáció tartalmazza a mellékletet:

6_ZAJ_Hitelesítés 2024_977CE.pdf

6_ZAJ_Létesítés I..pdf

6_ZAJ_Létesítés II..pdf

6_ZAJ_Üzemelés éjjel.pdf

6_ZAJ_Üzemelés nappal.pdf

6_Zajvédelmi hatásterület_üzemelés.png

„2.) 119-125. oldal: A szakértők nem végeztek a beruházás tágabb környezetében több zajterhelési megítélési pontot is bemutató modellezést a jelenlegi (2025-ös) állapotra vonatkozóan. A 2017-es stratégiai zajtérképre hivatkozás nem elégíti ki a szükséges vizsgálatokat, egyrészt mivel az már 8 éves, másrészt a stratégiai zajtérkép nem tud adni kellően részletes információt sem a szakértő, sem a Hatóság részére arra vonatkozóan, hogy pontosan milyen közlekedéstől származó zajterhelések adódnak már jelenleg, a 2025-es állapotban a tervezett létesítmény környezetében található környezeti zajtól védendő épületek védendő homlokzatai előtt különböző magasságokban, dB-re pontosan. Annak érdekében, hogy meg lehessen ítélni a tervezett létesítmény zajterhelő hatásait, zajvédelmi vonatkozásait, szükséges részletesen modellezni a jelenlegi állapotokat is, már csak azért is, mivel a meglévő úthálózaton a létesítmény üzemelése miatt bekövetkező változások megítéléséhez ez is szükséges.”

A dokumentációban a zajtérképet szemléltetésre, kiindulási adatként használtuk. Az állapot megállapítása zaj- és rezgésvédelmi szakértő által, hitelesített mérőeszközzel végzett méréssel történt nappali és éjszakai időszakban.

A tervezett lakópark által vonzott forgalom hatásainak megállapítása során a zajtérképet a forgalom járműkategóriánkénti arányosításához használtuk fel, a kiindulási forgalomnagyságot az úttervezők által adott jelenlegi állapotra vonatkozó forgalom alapján határoztuk meg.

„3. 137-143. oldal: Az építési hatások vizsgálata nem tér ki az építéshez szükséges anyagbeszállítások hatásaira, amely kötelező tartalmi eleme az EVD-knek.”

A tervezett építkezés legnagyobb napi forgalma

- 12 db mixer kocsi (alapozás),
- 12-15 db négy tengelyes teherautó (anyagok helyszínre szállítása),
- 30 db személygépjármű helyszínen dolgozók szállítására.

A teherforgalom a Szentmihályi úton keresztül az M3 autópályán zajlik. A Szentmihályi út forgalma 32680 Egységjármű/nap.

Részletes számítások nélkül is könnyen belátható, hogy az építéshez kapcsolódó forgalom ekkora gépjárműszám mellett elhanyagolható.

„4.) 159-162. oldal: Az üzemelés hatásainál, a tervezett lakópark mentén található utak, valamint a létesítmény kissé tágabb környezetében található utak esetében az alábbiak miatt nem felelnek meg a jogszabályi előírásoknak a vizsgálatok, illetve nem megfelelők a számítások/modellezések.

- A tervezett létesítmény során építenek és üzembe helyeznek belső utakat, parkolókat, valamint olyan útépitési munkálatok is tervezettek, amelyek összekötik a tervezett utakat a meglévő környező utakkal. A tervezett létesítménynek emellett magas forgalomgeneráló hatása is van, mivel 3.487 db lakást, valamint 3.711 db parkolót is építenek. Összefoglalva tehát közlekedési létesítményeket is terveznek, amelyek kapcsán a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 14. §-a szerint igazolni kell, hogy a zajterhelési határértékek a távlati forgalom (tervezés éve +15 év, tehát 2040) nagysága mellett is teljesülnek-e.

Ezen követelmény összefügg a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény alapelveivel, valamint a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 4. sz. mellékletének azon előírásairól, amelyben az EVD-k kötelező tartalmi elemei között tárgyalja a bemutatandó hatásokat, hatásfolyamatokat.

Amennyiben a dokumentációban nem kerül igazolásra, hogy a távlati 2040-es állapotban is teljesülnek a létesítmény melletti (pl. 1/1-es, 1/2-es útszakaszon), illetve a környező utakon (pl. Szentmihályi út különböző szakaszain, vagy a Nyírpalota úton) a közlekedéstől származó zajterhelések, úgy nem felel meg a vizsgálat és a dokumentáció a vonatkozó jogszabályi előírásoknak, és nem adható rá létesítési és üzemelési engedély.”

A lakóterülethez 2.910 db parkoló tervezett. Távlati forgalommal történő számítás esetén is ez a gépjárműszám valószínűsíthető.

A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet szerint:

14. § (1) A közlekedési vonalas létesítmény létesítésre vonatkozó engedélyezési tervének zaj- és rezgésvédelmi munkarésében igazolni kell, hogy a külön jogszabály szerinti zajterhelési határértékek a távlati forgalom nagysága mellett teljesülnek.

A jogszabály értelmében tehát távlati forgalomra vonatkozó rendelkezés közlekedési vonalas létesítmény létesítésre vonatkozik.

„A számításokat nem a dokumentációban bemutatott forgalmakkal szükséges elvégezni, mivel ahogy a levegőtisztaság-védelmi észrevételek között jeleztük, hibásak azon számítások, hogy milyen gépjárműforgalmat generál a létesítmény, mivel lakásonként csak 1 db gépjárművel számoltak a szakértők. A zaj- és rezgésvédelmi vizsgálatoknál az elektromos meghajtású gépjárművekkel is szükséges számításokat végezni, mivel a környező utakon 50 km/óra sebességgel közlekednek a gépjárművek, és 50 km/óra sebességnél már a gördülési zaj a meghatározó, így az elektromos meghajtású gépjárművek zaja megegyezik a belsőégésű motorok zajával. Tehát nem érvényesül az a kedvező feltétel, hogy az elektromos meghajtású gépjárművek motorzaja alig érzékelhető.

Fentiek alapján szükséges a tervezett létesítmény környezetében feltételezni többlet gépjármű parkolást és közlekedést, mivel bizonyosan több gépjármű lesz a területen a beruházás hatására, mint a lakásonkénti 1 db. A levegőtisztaság-védelmi észrevételekkel megegyezően 1,3 személygépjármű/lakás szám lehet minimum a reális, tehát 4.533 db személygépjármű, amely naponta 9.066 elhaladást jelent, amennyiben naponta csak egy oda- és visszaközlekedést feltételezünk. Ezen 9.066 elhaladás döntően nappal 6-22 óra között várható, minimális az éjjeli megítélési időszakban való közlekedés a lakófunkcióból eredően.”

Tekintettel arra, hogy a tervezési területen a parkolószám adott, ezért a felvetett észrevétellel nem értünk egyet. Épületen belül létesített parkolóhelyek száma, felszínen létesíthető

parkolóhelyek száma a beépítési tervnek megfelelően meghatározott, nem tartjuk indokoltnak az 1,3-as szorzó használatát.

„Annak érdekében, hogy megfelelően vizsgálható legyen a tervezett létesítmény környezeti zajterhelése, annak forgalomgeneráló hatása, számítógépes hálózati forgalmi modellezést szükséges végezni, és ezen hálózati modell adataival kell felállítani a zajterjedési modellt. A forgalmi adatoknak a jelenlegi (2025), a távlati (2040) „nélküle” és a távlati (2040) „vele” állapotokra egyaránt rendelkezésre kell állniuk.

- A felállítandó zajterjedési modellben több megítélési pontot is szükséges felvenni, mint amennyi a jelenlegi dokumentumban szerepel. Különösen fontos felvenni a Nyírpalota út 76., 78. és 80. számok előttiéket, valamint a Szentmihályi út és Szilas park kereszteződésében található zajtől védendő épületek (hrs.: 91096/14, 91096/15, 91096/16, 91096/1) előtti pontokat. Ugyanakkor minél több megítélési pont kerül felvételre, annál megbízhatóbb a vizsgálat.”

A forgalmi adatok a közlekedési szakértők által meghatározott (Utak Mérnökiroda Kft.) forgalmi adatok alapján határoztuk meg a tervezett forgalommal érintett irányokra.

A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet szerint:

14. § (1) A közlekedési vonalas létesítmény létesítésre vonatkozó engedélyezési tervének zaj- és rezgésvédelmi munkarésében igazolni kell, hogy a külön jogszabály szerinti zajterhelési határértékek a távlati forgalom nagysága mellett teljesülnek.

A javasolt további megítélési pontok a vizsgáltaktól távolabb helyezkednek el.

„5.) 159. oldal: A 84. és 85. táblázatok értékeit megvizsgálva kétséges, hogy figyelembe vételre kerültek-e, vagy, hogy megfelelően kerültek-e figyelembe vételre a tervezett lakópark menti útszakaszok (pl. 1/1-es, 1/2-es, stb.) zajkibocsátásai mellett a háttérterhelések. A zajterjedési modellezéssel minden közúti zajforrást figyelembe kell venni az LAM,kö' szintek meghatározásakor, illetve mint fentebb is írtuk, magasabb forgalmakat szükséges figyelembe venni, valamint a jelenlegi (2025) és a távlati (2040) állapotokra is el kell végezni a számításokat, modellezéseket, hogy megállapítható legyen a jogszabályi előírások szerint, hogy a tervezés éve +15 éves időtávban (2040) adódó zajterhelések túllépik, vagy sem a vonatkozó határértékeket.

Fentieket alátámasztva bemutatunk egy saját ellenőrző számítást. Kiemelve példaként az 1/1-es útszakaszt, amely igen közel van a Szentmihályi úthoz, így érvényesül annak magas zajterhelése. Az 1/1-es útszakasz zajkibocsátása nappal 60,5 dB, éjjel 53,6 dB. A Szilas park társasházai (védendő homlokzat előtt 2 méterrel lévő megítélési pontjai) kb. 35 méterre vannak az 1/1-es út tengelyétől, míg a Szentmihályi út tengelye kb. 138 méterre. Amennyiben meghatározzuk a zajterheléseket és összeadjuk őket, úgy az 1/1 úttól nappal 51,0 dB, éjjel 44,1 dB adódik, míg a Szentmihályi úttól (Nyírpalota út és Erdőkerülő utca közötti szakasza) nappal 55 dB, éjjel 49,1 dB, amelyeket összeadva nappal 56,5 dB, éjjel 50,3 dB adódik, amelyben nincsenek benne az egyéb útszakaszok zajterhelései (ezek persze már kisebb mértékben, de ugyancsak növelik a terhelést). Tehát 0,2 dB en múlt, hogy éjjel nem adódott határérték túllépés, de nem is volt figyelembe véve minden közeli útszakasz, tehát a zajmodellezés alapján határérték feletti terhelésnek kellene adódnia, de a 85. táblázat szerint éjjel 48,9 dB adódik csak. Kiemelendő, hogy amennyiben a jogszabályi előírásoknak megfelelő távlati 2040-es időszakra is meghatározásra kerülnének a zajterhelések, illetve megfelelő, realisabb 1,3-as

jármű/lakás aránnyal számoltak volna a szakértők, úgy már bizonyosan határérték feletti zajterhelések adódnának, tehát nem lehetne engedélyezni a beruházást.”

A kérdés nem teljesen világos.

A tervezési terület feltáró útjainak zajhatását számítással határoztuk meg. A számítási eredmények alapján látható, hogy a zajterhelés a Szilas u. mentén lesz érzékelhető.

A jelentős forgalmú Nyírpalotai úti lakóházak esetén az meglévő utak jelentős zajterhelése miatt nem lesz érzékelhető.

A lakóterülethez 2.910 db parkoló tervezett. Távlati forgalommal történő számítás esetén is legfeljebb ez a gépjárműszám valószínűsíthető.

A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet szerint:

14. § (1) A közlekedési vonalas létesítmény létesítésre vonatkozó engedélyezési tervének zaj- és rezgésvédelmi munkarésében igazolni kell, hogy a külön jogszabály szerinti zajterhelési határértékek a távlati forgalom nagysága mellett teljesülnek.

6.) 160-162. oldal: A tervezett létesítmény üzemelésének környező utakra kifejtett hatásaira vonatkozóan is végeztünk saját ellenőrző számításokat az alábbiak szerint. Kiemeljük, hogy a dokumentációban szereplő vizsgálatok nem felelnek meg a vonatkozó jogszabályi követelményeknek.

(...)

Látszik az eredményekből, hogy 0,1 dB-en múlt, hogy nem adódott +1 dB terhelés egészre kerekítve. Ezen vizsgálatot szükséges elvégezni zajterjedési modellel, több vizsgálati pontra, távlati időszakra, hogy a vizsgálatok megfeleljenek a jogszabályi előírásoknak, és kimutatható legyen, hogy valóban minden környező út előtt (nem csak ezen három útszakasz előtt, hanem például az létesítmény körüli utakon is, pl. 1/1-es, 1/2-es, 1/3-as útszakaszok, stb.), minden környező zajtól védendő épület előtti ponton (nem csak ezen bemutatott pont előtt) teljesülnek a vonatkozó határértékek, és sehol nem emelkednek a határérték feletti terhelések tovább. Kiemeljük, hogy ezen egészre kerekített emelkedés 1 dB-lel sem okozhat nagyobb túllépést (több szakértő tévesen ide érti a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 7. §-a szerinti +3 dB t). Amennyiben ezen vizsgálatok nem készülnek el, úgy az EVD zajvédelmi fejezete nem felel meg a vonatkozó jogszabályi előírásoknak, és nem adható ki rá zajvédelmi szempontból az engedély.”

A beadványban leírt észrevételekkel egyáltalán nem értünk egyet.

A lakóterülethez 2.910 db parkoló tervezett. Távlati forgalommal történő számítás esetén is ez a gépjárműszám valószínűsíthető.

A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet szerint:

14. § (1) A közlekedési vonalas létesítmény létesítésre vonatkozó engedélyezési tervének zaj- és rezgésvédelmi munkarésében igazolni kell, hogy a külön jogszabály szerinti zajterhelési határértékek a távlati forgalom nagysága mellett teljesülnek.

Az, hogy tized dB-es zajszint emelkedést a kerekítési szabályok miatt 1 dB-es emelkedésnek kell tekinteni, teljességgel elfogadhatatlan. A néhány tized dB zajszint emelkedés nem okoz

érzékelhető zajterhelés változást. Ezért az a megállapítás, hogy 0,1 dB-n múlik, hogy nem 1 dB-el emelkedik a zajszint téves.

A beadványt készítő a magasabb forgalmi adatokkal számolva is arra a megállapításra jut, hogy a zajterhelés legnagyobb változása a nappali időszakban 0,3 dB, míg az éjszakai időszakban 0,2 dB. Ezek az értékek zajvédelmi szempontból nem tekinthetők jelentős mértékűnek.

„Felhívjuk a Tisztelt Hatóság figyelmét arra, hogy amennyiben úgy adja ki a tárgyi előzetes vizsgálati eljárást lezáró határozatát, hogy nem állapít meg kizáró okot, vagy jelentős környezeti hatást, amellyel környezeti hatásvizsgálati eljárásra kötelezné a Kérelmezőt, úgy a jelenlegi magyar hatályos jogszabályok értelmében – szembe menve a józan ésszel, a vonatkozó EU-s szabályozással, valamint a környezetvédelmi alapelvekkel – a Beruházó elkezdheti építeni a létesítményét még akkor is, ha ezt a határozatot másodfokra, és majd perre viszik a jelen észrevételeket író Ügyfelek. Mivel a másodfok és a pereskedés együttesen egy igen elhúzódó folyamat, amely akár 3-4 évig is eltarthat, így akár az az állapot is előállhat, hogy a pereskedés végére felépül a teljes létesítmény, de a per végén kiderül, hogy nem kaphatott volna engedélyt a beruházás, mivel a szükséges alaposágú vizsgálatok már olyan eredményeket adnak, hogy határérték túllépések adódnak, valamint a környező élővilágot is olyan mértékben károsítja, amely nem megengedhető.

Mindezt azért emeljük ki, mert szeretnénk felhívni a Tisztelt Hatóság figyelmét arra, hogy óriási felelősség nyomja a vállát, hiszen sem a környező lakosságnak, sem a Beruházónak nem lenne jó az az állapot, hogy úgy épül fel egy hatalmas és drága létesítmény, hogy azt utána nem lehet birtokba venni és üzemeltetni.”

A Kérelmező szempontjából kiemelten fontos a határozat megalapozottsága és a jogszabályoknak történő teljes megfelelés. A Kérelmező elismeri a hatályos környezetvédelmi és építésügyi előírások betartásának jelentőségét, amelynek megfelelően a beruházás kivitelezése kizárólag a szükséges engedélyek birtokában kezdődhet meg.

A Kérelmező ugyanakkor felhívja az Ügyfél figyelmét arra, hogy a jogszabályok szerint – amennyiben a Hatóság nem állapít meg kizáró okot, vagy jelentős környezeti hatást – a beruházás megkezdése a jogszabályi keretek között történhet. Ennek megfelelően a Kérelmező jogosult a beruházás előkészítésére és megvalósítására, a környezeti, jogi és engedélyezési kötelezettségnek, valamint az engedélyekben foglalt előírásoknak való elégtétel mellett.