

FÓT VÁROSRA 2017

ZAJVÉDELMI INTÉZKEDÉSI TERV

Megbízó/Megrendelő:

Fót Város Önkormányzata

Székhely – 2151 Fót, Vörösmarty tér 1.

Kapcsolattartó – Kárpáti Gábor közbiztonsági- és hulladékgazdálkodási referens

Vibrocomp témaszám - 022/2019

Vibrocomp képviselő – Bite Pálné dr. | Fájlnév – Fót_intézkedés.pdf | Dokumentum típus –Intézkedési terv

A DOKUMENTÁCIÓ ELKÉSZÍTÉSÉBEN RÉSZT VETT

Vibrocomp Kft.	MMK:			
Bite Pálné dr.	01-0193	SZKV-1.4	okl. környezetvédelmi szakmérnök	Zaj- és rezgésvédelem
Dr. Bite Pál	01-12481	SZKV-1.4	okl. villamosmérnök	Zaj- és rezgésvédelem
Silló Szabolcs	13-12573	SZKV-1.4	okl. terület-, település-fejlesztési szakgeográfus	Zaj- és rezgésvédelem
Aladics Zoltán			környezetmérnök, zaj- és rezgésvédelmi szakmérnök	Zaj- és rezgésvédelem
Barcsay Blanka			okl. infrastruktúra-építőmérnök	Térinformatikai zaj- és rezgésmodellezés
Nagy Dániel Szilveszter	01-16025	SZKV-zr	okl. gépészmérnök	Zaj- és rezgésvédelem
Nagy Sándor			okl. villamosmérnök	Térinformatikai zaj- és rezgésmodellezés
Nerpel Szabolcs			okl. térinformatikai szakmérnök	Térinformatikai zaj- és rezgésmodellezés
Petrányi Andrea			okl. környezetmérnök	Térinformatikai zaj- és rezgésmodellezés

TARTALOMJEGYZÉK

1.	BEVEZETÉS, ELŐZMÉNYEK	3
2.	A ZAJVÉDELMI INTÉZKEDÉSI TERVEK	4
2.1.	JOGSZABÁLYI KÖTELEZETTSÉG.....	4
2.2.	FÓT ZAJTERHELÉSÉT BEFOLYÁSOLÓ KÖZLEKEDÉSI HELYZET BEMUTATÁSA	5
2.3.	KÖZÚTI ZAJ CSÖKKENTÉSÉRE VONATKOZÓ INTÉZKEDÉSI JAVASLATOK.....	5
2.3.1.	Az elkövetkező 5 évben javasolt intézkedések	5
2.3.1.1.	Közlekedés szervezés és parkolás.....	5
2.3.1.2.	A kopóréteg cseréje	6
2.3.2.	Zajárnyékoló fal építése	6
2.3.3.	Érintettség meghatározása.....	6
2.3.4.	A tervezett intézkedések megvalósítása utáni időszakra vonatkozó javaslatok – intézkedési terv 2. fázis.....	8
2.3.5.	Passzív védelem	9
3.	KÖLTSÉG, HASZON.....	9
3.1.	AZ EXTERNÁLIS ÉS EGYÉB TÁRSADALMI HASZNOK.....	10
3.1.1.	Az externális hasznok.....	10
3.1.2.	Egyéb társadalmi hasznok.....	11
4.	JAVASLAT A KÖZÖNSÉGTÁJÉKOZTATÁSRA.....	12
4.1.	INTÉZKEDÉSI TERV PUBLIKÁLÁSA.....	12
4.1.1.	Sajtókampány / Internet	13
4.1.2.	Nyilvános együttműködés	13
4.2.	TÁJÉKOZTATÁSI JAVASLAT FÓT RÉSZÉRE.....	13
5.	ÖSSZEFOGLALÁS	14
6.	FORGALMI MELLÉKLET	

1. BEVEZETÉS, ELŐZMÉNYEK

Fót Város Önkormányzata 2019. februárban a Vibrocomp Kft-t a település stratégiai zajtérképén alapuló intézkedési tervének elkészítésével bízta meg.

A 280/2004. (X. 20.) Kormányrendelet és a stratégiai zajtérképek, valamint az intézkedési tervek készítésének részletes szabályairól szóló 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelet szerint a stratégiai zajtérképeket 5 évente felül kell vizsgálni, és szükség szerint módosítani kell.

A Vibrocomp Kft. 2018. második félévében készítette el Fót Város stratégiai zajtérképét a 2012. évre.

Fót Város stratégiai zajtérképének megújítását és annak értékelését 2018. második félévében készítette el a Vibrocomp (Fót Városra 2017 – Stratégiai zajtérkép megújítása, tsz.: 055/2018).

A Pest Megyei Kormányhivatal PE-06/KTF/31211-2/2018 ügyiratszámú levelében a „Stratégiai zajtérkép megújítása Fót Városra 2017” tárgyú stratégiai zajtérképet jóváhagyta.

Jelen dokumentáció Fót város zajvédelmi intézkedési tervét tartalmazza 2017-2022. év között.

A stratégiai zajtérkép alapját is képező forgalmi adatbázist a Forgalmi melléklet tartalmazza.

Az elkészített zajtérkép alapján megállapítást nyert, hogy a városban a közúti és vasúti közlekedés okoz beavatkozást igénylő, határérték feletti zajterhelést, így a zajcsökkentési intézkedési tervet is elsősorban a közúti és vasúti közlekedési forrás által kibocsátott zaj csökkentésére készítettük.

A stratégiai zajtérkép dokumentáció foglalkozott a vasúti, a szomszédos Dunakeszi IPPC üzemek és a Dunakeszi repülőtér zajhatásával. A dokumentációban megállapítást nyert, hogy Fót Város felett a vasúttól, az IPPC üzemektől és a légi közlekedéstől származó zajterhelés nem éri el az $L_{den}=60$ dB-es hangnyomásszint értéket.

Az intézkedési tervben nemcsak a város számára javasolt intézkedéseket mutatjuk be, hanem az országos tervekben, a város zajterhelésére hatással lévő további fejlesztésekkel, valamint az egyéb üzemeltetők által elvégzendő zajcsökkentéssel is foglalkozunk. Az intézkedési tervben megadjuk, hogy az egyes intézkedések közül melyek a nem Fót város felelősségű, de Fót érdekű feladatok, ill. melyek Fót város felelősségű, Fót érdekű feladatok.

Fót Város Önkormányzata megbízásából a Vibrocomp Kft. elkészítette a „Fót Városra 2017 – Zajvédelmi Intézkedési Terv.” című dokumentációját. A dokumentáció véleményezés céljából megküldésre került a 280/2004. (X. 20.) Korm. rend. 11. § (3) bekezdésében foglalt szervezetek részére. A lakosság véleményének megismerése érdekében a dokumentáció a város honlapján, illetve hirdetmény útján is közzétételre került.

2. A ZAJVÉDELMI INTÉZKEDÉSI TERVEK

A 'Fót Városra 2017 – Stratégiai zajtérkép megújítása' elkészített zajtérkép alapján megállapítást nyert, hogy a városban a közúti közlekedés okoz beavatkozást igénylő, határérték feletti zajterhelést, ezért zajcsökkentési intézkedési tervet készítettünk a közúttól származó kibocsátott zaj csökkentésére.

2.1. JOGSZABÁLYI KÖTELEZETTSÉG

Az „intézkedési tervek” kifejezés a környezeti zajjal kapcsolatos problémák és hatások kezelésére kidolgozott terveket jelenti, magában foglalja a zaj szükség szerinti csökkentését. A zajvédelmi tervekben szereplő intézkedések végrehajtása az illetékes hatóságok megítélésére van bízva. Az intézkedések alapja a stratégiai küszöbérték túllépés mértéke ill. az érintett lakosok száma.

Az intézkedési terv tartalmi követelményeit a 280/2004. (X. 20.) kormányrendelet 5. sz. Melléklete tartalmazza.

A zajcsökkentési terv csak akkor lehet eredményes, ha az a közlekedésfejlesztési tervvel, környezetvédelmi, településrendezési, településszerkezeti tervvel összhangban van, és annak intézkedéseit, lehetőségeit, célkitűzéseit figyelembe veszi. Ez azt is jelenti, hogy a zajcsökkentési tervet csak Fót fejlesztési tervei, az agglomerációs fejlesztések tervei ismeretében lehet elkészíteni, ill. a települési egyéb tervek készítésénél figyelembe kell venni a zajvédelem célkitűzéseit.

Fót zajvédelmi intézkedési tervének kidolgozásánál az alábbi dokumentumokat vettük figyelembe:

- Fót Város Önkormányzata 7/2008. (IV. 23.) KT. rendelete Fót Város Önkormányzatának többször módosított 13/2001. (VII. 13.) KT. rendelet módosításáról, Helyi Építési Szabályzat
- A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve felülvizsgálatának és módosításának Környezeti vizsgálata, Budapesti Corvinus Egyetem, 2011.
- Pest megye Területrendezési Terve módosítás, Budapesti Corvinus Egyetem, 2011.
- Fót Város Településszerkezeti terve, 2004.
- Fót Város Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2009.
- Fót városra 2017 - Stratégiai zajtérkép megújítása, Vibrocomp Kft., 2018.

A település zajvédelmi intézkedési tervét a fentiek figyelembevételével állítottuk össze. Az intézkedési terv két fázisból áll, első fázisban meghatározzuk Fót legfontosabb zajcsökkentési feladatait, míg a második fázisban további zajcsökkentési lehetőségeket ismertetünk.

2.2. FÓT ZAJTERHELÉSÉT BEFOLYÁSOLÓ KÖZLEKEDÉSI HELYZET BEMUTATÁSA

Fót zajterhelését a következő útvonalak befolyásolják:

Autópálya:

M2 autópálya

M3 autópálya

Autóút:

M0 autóút

Alsóbbrendű utak:

Keleti Márton u., Győrffy István u., Kossuth Lajos u., Vörösmarty Mihály u. (2101. sz. ök. út)

I. András u., Szabó Dezső út, Dózsa György út, Károlyi István u. (2102. sz. ök. út)

Németh Kálmán u., Móricz Zsigmond u. (21101. sz. bekötő út)

A zajcsökkentési intézkedési terv összeállításánál a település közlekedési problémáiból indulunk ki, így a következőkben röviden ezeket foglaljuk össze.

Fót város belterületén halad át a 2101., a 2102. j. ök. út és a 21101. j. bekötő út amelyeken jelenleg is jelentős forgalom bonyolódik. Az utak néhol keskenyek, beépítettek, útburkolatuk sok esetben megfelelő, néhol azonban közepesen rossz minőségű.

Összefoglalva megállapítható, hogy

- a Keleti Márton u., Győrffy István u., Kossuth Lajos u., Vörösmarty Mihály u. (2101. j. ök. út), I. András u., Szabó Dezső út, Dózsa György út, Károlyi István u. (2102. j. ök. út), a Németh Kálmán u., Móricz Zsigmond u. (21101. j. bekötő út) terhelt,
- magas tranzitforgalom halad át a településen.

2.3. KÖZÚTI ZAJ CSÖKKENTÉSÉRE VONATKOZÓ INTÉZKEDÉSI JAVASLATOK

2.3.1. Az elkövetkező 5 évben javasolt intézkedések

2.3.1.1. Közlekedés szervezés és parkolás

A közlekedés szervezés lehetőségeit vizsgálva kombináltan kell figyelembe venni a közlekedés törzshálózatát és a helyi tömegközlekedési hálózatot.

Fót vasút állomásainál jelenleg üzemel P+R parkoló.

Figyelembe vettük az Önkormányzat által megküldött tervezett távlati fejlesztéseket, a jelenleg folyó M2 autópálya 2*2 sávra bővítését a NIF Zrt. tervei szerint.

Javaslatok:

- P+R hálózat kibővítése a Fót vasút megállójánál, Fótújfalu és Fótfürdő vasút megállójánál P+R parkoló létesítése
- az egyéni és közösségi közlekedés, illetve a távolsági, településkörnyéki és települési közlekedési eszközök közötti hatékony eszközváltási rendszer kialakítása

2.3.1.2. A kopóréteg cseréje

Az Önkormányzat által megküldött távlati elfogadott beruházások listája és a helyszíni felmérések alapján megállapításra került, hogy Fót közúthálózatán az útburkolat minősége számos helyen nem megfelelő (kátyús, néhol töredezett). Fóton az útburkolat cseréket az alábbi helyeken célszerű elvégezni az elkövetkező 5 évben az út üzemeltetőjével együttműködésben:

Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezelésébe tartozó utak

2101. sz. ök. út (Kossuth Lajos u., Vörösmarty Mihály u.)

2102. sz. ök. út (I. András u., Szabó Dezső út, Dózsa György út, Károlyi István u.)

Az útburkolat kopóréteg cseréjének a költségei nem túl magasak a hatékony zajvédelmi eszközök árához képest, a költség-haszon arány viszonylag magas. Az ellenállás a megvalósítással szemben alacsony.

2.3.2. Zajárnyékoló fal építése

Fót területén lévő közutak mellett zajárnyékoló falak építése nem javasolt.

2.3.3. Érintettség meghatározása

A javasolt intézkedések mellett, a korábban ismertetett módszer szerint meghatároztuk a lakosság érintettségét. Fót város közúti közlekedésből eredő érintettségi adatait belterületre vonatkozóan a következő táblázat mutatja be.

Zajszint tartományok [dB]	L _{den} Jelenleg				
	Érintett lakos	Lakóépület	Óvoda és bölcsőde	Iskola	Kórház
55-60	1900	373	2	1	0
60-65	900	172	2	2	0
65-70	1300	217	0	2	0
70-75	300	69	0	0	0
>75	0	6	0	0	0

L_{éjjel}

Zajszint tartományok [dB]	Jelenleg				
	Érintett lakos	Lakóépület	Óvoda és bölcsőde*	Iskola	Kórház
50-55	1100	170	1	0	0
55-60	1400	229	1	2	0
60-65	600	124	0	2	0
65-70	100	10	0	0	0
>70	0	0	0	0	0

*éjszaka az érintettség nem jelent konfliktust

2.1. táblázat Közúti érintettség L_{den} és L_{éjjel}
/a rendelet előírása szerint 100 főre kerekítve/

Az érintettségi szám megmutatja, azon személyek becsült létszámát, akik olyan lakóépületben élnek, ahol a legzajosabb homlokzatot érő zajterhelés 4 m-rel a talajszint fölött a fent bemutatott táblázat sávjaiba esik.

Megjegyzés: Az érintettségi szám meghatározásánál minden egyes épület a legzajosabb homlokzat szerinti sávba esik. Nyilván való, hogy azok a lakosok, akik az épület nem zajforrás felőli oldalán laknak kevésbé érintettek, jelen rendeletek szerinti érintettségi szám a tényleges helyzetet bizonyos mértékben túlbecsli.

A jelenlegi ill. az intézkedési terv végrehajtása utáni érintettek számának változását a 2.2. táblázat tartalmazza.

L _{den}			
Zajszint tartományok [dB]	Jelenleg	Intézkedési terv 1. fázis	Különbség (1. int.- jelenleg)
55-60	2200	1900	-300
60-65	1200	900	-300
65-70	1300	1300	0
70-75	500	300	-200
>75	100	0	-100

L _{éjjel}			
Zajszint tartományok [dB]	Jelenleg	Intézkedési terv 1. fázis	Különbség (1. int.-jelenleg)
50-55	1300	1100	-200
55-60	1500	1400	-100
60-65	600	600	0
65-70	200	100	-100
>70	0	0	0

2.2. táblázat Az intézkedési terv 1. fázis közúti érintettségének hatása L_{den} és L_{éjjel}
/a rendelet előírása szerint 100 főre kerekítve/

A fenti adatokból megállapítható, hogy a tervezett intézkedések után az L_{den} küszöbérték feletti lakosok száma (65 dB feletti adatok) 1900-ról 1600-ra csökken. Az L_{éjjel} időszakban (55 dB feletti adatok) összességében az érintett lakosok száma 2300-ról 2100-ra csökken.

2.3.4.A tervezett intézkedések megvalósítása utáni időszakra vonatkozó javaslatok – intézkedési terv 2. fázis

1. Teherforgalmi korlátozás bevezetése, sebesség korlátozás bevezetése. Forgalomlassító elemek telepítése a gépjárművek sebességének csökkentésére.
2. Haránt kapcsolatok kiépítése az egyes települések, kistérségi központok között. Elkerülő út tervezése és kiépítése.
3. A vasúti közlekedés nagyobb arányú igénybevételének elősegítése a P+R parkolók bővítésével és az intermodális központok építésével. Az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése.
4. A belső zónában a város-rehabilitáció és a közlekedési krízis oldása (tömegközlekedés, parkolás fejlesztése, átmenő forgalom kiszorítása).
5. A közösségi közlekedés versenyképességének növelése, az alternatív közlekedési módok kihasználhatóságának elősegítése. Tömegközlekedés fejlesztése a változó igényeknek megfelelően (intermodális kapcsolatok megteremtése, új viszonylatok kialakítása). Indokolt méretű járatsűrűség növeléssel a személygépkocsik kényszerű használatának csökkenése érhető el.

A fejlesztés hatásai, eredményei érintik Budapest – napi közlekedésben érintett - lakónépességének egészét, a feltárt agglomerációs térségek lakónépességét, különös tekintettel a napi ingázó városkörnyéki lakosságra. A hatások érintik a térség gazdasági- és területfejlesztési szereplőit a jobb elérhetőség, munkaerő mobilitás, területfeltárás hatásain keresztül és érintik a

passzív lakónépeséget a környezetkímélő közlekedési mód teremtette jobb életfeltételeken keresztül.

2.3.5. Passzív védelem

A fenti eddig javasolt intézkedések csak a zaj mérséklésére szolgálnak, de előreláthatólag egyedül nem tudják biztosítani a megfelelő akusztikai komfortot. Éppen ezért az 1-2. fázisban javasolt intézkedések végrehajtása után, helyszíni mérések alapján lehet javaslatot tenni a lakások lakószobáinak fokozott hanggátlású nyílászárókkal való ellátására. A megvalósítás országos pályázati források keresésével, ill. a lakosság hőszigetelési programjának összehangolásával oldható meg.

A $70 \text{ dB} < L_{\text{den}} < 75 \text{ dB}$ zajterhelés tartományba eső csomópontok és főutak környezetében:

Főutak környezetében:

- Kossuth Lajos u. és a Dózsa György u. csomópont

3. KÖLTSÉG, HASZON

A következőkben bemutatjuk a dokumentációban leírt intézkedések becsült költségét. Fontos kiemelni, hogy a tervezés jelenlegi fázisában kizárólag egy a szakmai tapasztalaton alapuló becslést végeztünk. A 2. fázisban jelölt tételek estében a pontos költség az 1. fázisban elvégzett zajvédelmi intézkedések függvényében, új felmérések után határozható meg (pl. passzív védelem).

Közút		Becsült költség [Ft] + ÁFA összesen
Megnevezés	Felelős	
A kopóréteg cseréje munkadíjjal együtt	Magyar Közút és Önkormányzat	600 000 000
Összesen		600 000 000

Zajvédelmi intézkedések esetén a haszon elsősorban externális társadalmi haszonként értelmezhető. A társadalmi költség-haszon elemzés alapadatai többek között a pénzügyi elemzés adatai is, kiegészülve a projekt megvalósulása esetén jelentkező externális és egyéb társadalmi hasznokkal.

3.1. AZ EXTERNÁLIS ÉS EGYÉB TÁRSADALMI HASZNOK

3.1.1. Az externális hasznok

Amint az intézkedések alapvető céljából is következik az elsődleges haszon a Fót lakosságának zaj elleni védelme. Az intézkedések megvalósulásával az érintett területen élők zajterhelése csökken.

A közlekedés és ezen belül is elsősorban a közúti közlekedés egyik neuralgikus pontja annak egészségkárosító hatása, ezen hatások mérése, illetve az, hogy ezen károkat ki fizeti meg. Általában kevesebbet foglalkoznak a közlekedés által okozott zaj és rezgések egészségkárosító hatásaival, de a szakirodalom azért addig eljut, hogy ezek az egészségkárosító hatások elmaradnak a levegő szennyezés hatásaitól. A szakirodalmakban eltérő értékekkel találkozhatunk, van ahol a közúti közlekedés zajának károsító hatását levegőszennyező hatás felére becsülik más esetekben ennél kisebb értékűre harmada, negyedére becsülik. A vizsgálatok részletes megbízható elemzése úgy tűnik még várat magára.

A zaj káros egészségügyi hatásai a következők:

- halláskárosodás,
- beszédérthetőség,
- alvás zavarása, amelynek következményei lehetnek többek között magas vérnyomás, megemelkedett pulzus, érösszehúzódás, a légzés megváltozása, szívritmus-zavar, utóhatás: kipihentség hiánya, teljesítőképesség csökkenése.
- fiziológiai hatások, amelyek lehetnek ideiglenesek, de állandóak is: magas vérnyomás alakulhat ki, és károsodhatnak a szív koszorúerei.
- mentális betegségek,
- teljesítőképességre kifejtett negatív hatások,
- társasági viselkedési hatások, bosszúság, kellemetlenség.

Sérülékeny csoportok:

- egyes betegségben szenvedő vagy jellemzőkkel rendelkező emberek (pl. magas vérnyomás)
- kórházban vagy otthon gyógyuló emberek,
- összetett kognitív feladatokkal foglalkozó emberek,
- látássérültek,
- hallássérültek,
- magzatok, csecsemők és kisgyermek,ek,
- idősek.

Az egészségkárosodás a következőképpen jeleníthető meg számszerű értékekkel:

- táppénzes állomány napjainak a száma,

- kórházi ápolási napok száma,
- új rokkantsági esetek száma,
- és a halálesetek száma.

A zajszint csökkenés arányában csökkennek a fent felsorolt káros hatások. Mely az indirekt társadalmi, gazdasági haszonként (kevesebb betegszabadság, nagyobb munkabírás, stb.) nehezen számszerűsíthető.

3.1.2. Egyéb társadalmi hasznok

Az egyéb társadalmi hasznok többes számú megjelölése ellenére itt mindössze egyet veszünk számításba, mégpedig az érintett lakóingatlanok értéknövekedését.

Egy adott lakóterületen létesített nagy forgalmú út megépítésével, annak hatására jelentősen csökken az ottani ingatlanok értéke. Az értékcsökkenés elismertethető, Magyarországon már számos megegyezés és bírósági döntés született a kártalanításra, a kár mértékének megállapítására. Nagy port ver fel a Budapest, M5 autópálya bevezető szakasz esete, ahol a megengedettnél lényegesen nagyobb zajterhelést okozó forgalom zúdult a Wekerle telepre. Bírósági döntés értelmében a perlő lakók kártérítést kaptak az elmaradt zajárnyékoló fal építése miatt. Az említett eseten túl más esetekben is születtek a károsultak javára szóló döntések, de nemzetközi példák is találhatók ilyen esetekre.

A mi esetünkben az említettekkel szemben fordított a helyzet, zajvédelemmel ellátott terület lakóingatlanainak értéknövekedésével lehet számolni.

Az irodalmi feltárás eredményeként a közúti forgalom lakóingatlanok értékére gyakorolt hatását a hedonikus ármódszer segítségével lehet számszerűsíteni.

A hedonikus ármódszer:

Ez a módszer a rendelkezésre álló empirikus adatok alapján nagy mintákon végez statisztikai elemzéseket. A nagyszámú ingatlan adásvételi ár mellett a változók négy csoportjára gyűjt információt: pl. szobák száma, elérhetőség, szomszédságra vonatkozó változók, környezeti változók. A négy csoportba tartozó ismérv alapján az ingatlanárak becslésére statisztikai modell készül. Ezt követően a kompenzációra jogosító hét faktort (köztük a zajt) is bevonják a modellbe, hogy az ingatlanok árára gyakorolt hatásukat kimutassák.

A kompenzációra jogosító hét faktor közül végül egyedül a zaj került be a modellbe, mert a legtöbb kártérítési követelés a zajra hivatkozik, a vásárlók döntésük meghozatalakor jellemzően nagy fontosságot tulajdonítanak a környék csendességének, a zaj szoros kapcsolatban áll a másik hat kompenzációra jogosító tényezővel is és végül mind a hét tényező számszerűsítése túlzott költségekkel jár.

A kapott eredmények alapján a forgalmi zaj 1 decibellel való növekedése az ingatlanok árát 0,60 százalékkal csökkenti.

Összegezve a hasznokat megállapítható, hogy az intézkedések végrehajtását követően egyfelől csökken a zaj okozta egészségi panaszok száma, és 1 decibel zajcsökkenéssel átlagosan 0,6 százalékkal nő az érintett ingatlanok ára.

4. JAVASLAT A KÖZÖNSÉGTÁJÉKOZTATÁSRA

Az Irányelvben a tájékoztatás és a közvélemény részvétele elő van írva a zajterhelés mérséklését célzó cselekvési tervek összeállításakor. A zajterhelés csökkentésével kapcsolatos tervezési munka hosszú távú folyamat. A magas szintű elfogadhatóság támogatja a kívánt hatást és a tervezett intézkedések eredményességét a lakosság, és ugyanígy az érintett hatóság részéről. A közvéleménynek a projekt legelejétől fogva történő folyamatos tájékoztatása a folyamatban lévő eseményekről lehetőséget biztosít az embereknek a részvételre. A tapasztalat megmutatja, hogy az eljárások és az intézkedések elfogadottsága sokkal magasabb olyankor, amikor az érintett lakosok a kezdeti fázisban informálva voltak az intézkedések mibenlétéről, hatásköréről és fontosságáról.

Ugyanígy a lakosság mindennapi "bizalmas" ismeretei a lakóhelyet érintő ügyekről sokat segíthet a tervezőnek. Szintén igen gyakran van nagy jelentősége az intézmények és szervezetek, pl. a közlekedési szervezetek illetékességének és erőforrásainak. A tájékoztatás fontos tényezője a zajcsökkentéssel kapcsolatos tájékozottság javítása a helyi politikusok, művészek és tisztviselők révén, ami a lakosságot részvételre, a projekt és a kezdeményezések támogatására bátorítja.

Nagyon lényeges, hogy kezdettől fogva legyen felelős személy vagy munkacsoport, aki ellátja a koordinálás és a közvetítés feladatait egyrészt a hatóság és az érintett szakértők között, másrészt ellátja ugyanezeket a feladatokat a közvéleménnyel összefüggésben is. Ez a moderátori szerepkör kiterjed a kidolgozás folyamatán a szakértői csoporttal történő szóbeli egyeztetések és megállapodások előkészítésére és lebonyolítására. A moderátor biztosítja az információk áramlását és az átláthatóságot. Biztosítja továbbá a vélemények figyelembevételét és azt, hogy az érdekeltek között konszenzus jöhessen létre. Ha a konszenzus nem lehetséges, akkor dönt. A moderátor kötelessége az ülésekről szóló tájékoztató összeállítása is.

4.1. INTÉZKEDÉSI TERV PUBLIKÁLÁSA

Az intézkedési terv témái publikálásának több lehetősége is van. Az Irányelv előírja a cselekvési terv legfontosabb pontjainak összegző ismertetését, a világos érthető közlési formát, a könnyű elérhetőség biztosítását.

4.1.1. Sajtókampány / Internet

Az egész eljárás során a sajtó a legfontosabb partner. A közvélemény tájékoztatására rendszeresen sajtóértekezleteket kell tartani. Az újságírókat rendszeresen tájékoztatni kell és kell legyen működő hírszolgálat.

Az Internetet fel lehet használni a tájékoztatásra a projekt folyamán. Egy e célra szolgáló honlapon lehet közzétenni a fontos információkat.

4.1.2. Nyilvános együttműködés

Nagyon fontos a nyilvános együttműködés biztosítása a cselekvési terv teljes folyamatában. Ez nem csak az adott terület érintett lakosságára vonatkozik, hanem az érintett politikusokra és a közérdekű szervezetekre is.

4.2. TÁJÉKOZTATÁSI JAVASLAT FÓT RÉSZÉRE

Jelen megbízás keretei között javasoljuk az intézkedési tervet vagy csak a következő fejezetben található összefoglalójának, valamint a stratégiai zajtérkép grafikus ábráinak az internetes publikációját, lehetőség szerint Fót város hivatalos honlapján. Az interneten lehetőséget kell biztosítani a közvélemény visszajelzéseinek, valamint a visszajelzések feldolgozására is.

5. ÖSSZEFOGLALÁS

A Vibrocomp Kft a 280/2004 (X. 20.) Kormányrendelet és a 25/2004. (XII. 20.) miniszteri rendelet előírásai szerint elkészítette a felülvizsgálatot, melyet 5 évente kell elvégezni Fót Város közúti közlekedésből eredő stratégiai zajtérképen alapuló stratégiai intézkedési tervre.

A zajcsökkentési intézkedési tervet az alábbiak szerint építettük fel:

Közút

1. fázis javaslatai

Közlekedés szervezés és parkolás

A közlekedés szervezés lehetőségeit vizsgálva kombináltan kell figyelembe venni a közlekedés törzshálózatát és a helyi tömegközlekedési hálózatot.

Fót vasút állomásainál jelenleg üzemel P+R parkoló.

Figyelembe vettük az Önkormányzat által megküldött tervezett távlati fejlesztéseket, a jelenleg folyó M2 autópálya 2*2 sávra bővítését a NIF Zrt. tervei szerint.

Javaslatok:

- P+R hálózat kibővítése a Fót vasút megállójánál, Fótújfalun és Fótfürdő vasút megállójánál P+R parkoló létesítése
- az egyéni és közösségi közlekedés, illetve a távolsági, településkörnyéki és települési közlekedési eszközök közötti hatékony eszközváltási rendszer kialakítása

A kopóréteg cseréje

Az Önkormányzat által megküldött távlati elfogadott beruházások listája és a helyszíni felmérések alapján megállapításra került, hogy Fót közúthálózatán az útburkolat minősége számos helyen nem megfelelő (kátyús, néhol töredezett). Fóton az útburkolat cseréket az alábbi helyeken célszerű elvégezni az elkövetkező 5 évben az út üzemeltetőjével együttműködésben:

Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezelésébe tartozó utak

2101. sz. ök. út (Kossuth Lajos u., Vörösmarty Mihály u.)

2102. sz. ök. út (I. András u., Szabó Dezső út, Dózsa György út, Károlyi István u.)

Az útburkolat kopóréteg cseréjének a költségei nem túl magasak a hatékony zajvédelmi eszközök árához képest, a költség-haszon arány viszonylag magas. Az ellenállás a megvalósítással szemben alacsony.

2. fázis javaslatai:

1. Teherforgalmi korlátozás bevezetése, sebesség korlátozás bevezetése. Forgalomlassító elemek telepítése a gépjárművek sebességének csökkentésére.
2. Haránt kapcsolatok kiépítése az egyes települések, kistérségi központok között. Elkerülő út tervezése és kiépítése.
3. A vasúti közlekedés nagyobb arányú igénybevételének elősegítése a P+R parkolók bővítésével és az intermodális központok építésével. Az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése.
4. A belső zónában a város-rehabilitáció és a közlekedési krízis oldása (tömegközlekedés, parkolás fejlesztése, átmenő forgalom kiszorítása).
5. A közösségi közlekedés versenyképességének növelése, az alternatív közlekedési módok kihasználhatóságának elősegítése. Tömegközlekedés fejlesztése a változó igényeknek megfelelően (intermodális kapcsolatok megteremtése, új viszonylatok kialakítása). Indokolt méretű járatsűrűség növeléssel a személygépkocsik kényszerű használatának csökkenése érhető el.

A fejlesztés hatásai, eredményei érintik Budapest – napi közlekedésben érintett – lakónépességének egészét, a feltárt agglomerációs térségek lakónépességét, különös tekintettel a napi ingázó városkörnyéki lakosságra. A hatások érintik a térség gazdasági- és területfejlesztési szereplőit a jobb elérhetőség, munkaerő mobilitás, területfeltárás hatásain keresztül és érintik a passzív lakónépességet a környezetkímélő közlekedési mód teremtette jobb életfeltételeken keresztül.

Passzív védelem

Célszerűnek tartjuk a Kossuth Lajos u. és a Dózsa György u. csomópont mellett egy „ablakcsere program” beindítását.

Budapest, 2019.05.06.

6. FORGALMI MELLÉKLET

6.1. KÖZÚTI FORGALMI MELLÉKLET

Útvonal/szakasz	Akusztikai járműkategóriák (ÁNF J/nap - db)									Sebesség		
	Nappal (06-18 ó)			Este (18-22 ó)			Éjjel (22-06 ó)			[km/h]		
Jelenleg	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
22940	9669	170	275	1845	28	41	867	22	65	50	50	50
23538	15695	423	610	2994	93	126	1407	82	175	50	50	50
23540	8863	220	625	1691	96	175	794	92	221	30	30	30
23542	17120	393	934	3266	185	302	1534	178	367	50	50	50
23544	2550	83	424	487	33	87	229	32	122	30	30	30
23550	1893	40	66	361	27	34	170	26	38	50	50	50
23552	657	63	387	125	28	82	59	26	113	30	30	30
30976	7948	171	240	1516	37	48	712	32	68	50	50	50
30978	7948	171	240	1516	37	48	712	32	68	50	50	50
30980	45543	1557	1855	8689	437	537	4082	398	672	130	80	80
30982	45543	1557	1855	8689	437	537	4082	398	672	130	80	80
30984	622	34	167	119	22	48	56	22	60	60	60	60
30986	622	34	167	119	22	48	56	22	60	50	50	50
30988	11179	199	288	2133	148	207	1002	147	215	60	60	60
30990	11179	199	288	2133	148	207	1002	147	215	50	50	50
31974	17253	442	590	3291	193	251	1546	185	286	50	50	50
31976	1941	65	108	370	45	65	174	45	69	50	50	50
31978	1941	65	108	370	45	65	174	45	69	50	50	50
31984	8863	220	625	1691	96	175	794	92	221	30	30	30
31990	10719	324	464	2045	113	151	961	106	183	30	30	30

Útvonal/szakasz	Akusztikai járműkategóriák (ÁNF J/nap - db)									Sebesség		
	Nappal (06-18 ó)			Este (18-22 ó)			Éjjel (22-06 ó)			[km/h]		
Jelenleg	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
31992	8863	220	625	1691	96	175	794	92	221	30	30	30
31994	8370	177	198	1597	89	111	750	86	120	30	30	30
31996	2349	147	266	448	24	39	211	19	63	50	50	50
31998	10058	229	403	1919	98	142	901	93	168	30	30	30
32008	622	34	167	119	22	48	56	22	60	50	50	50
32014	11798	215	428	2251	152	230	1057	150	250	50	50	50
32016	26579	723	935	5071	167	209	2382	147	283	110	70	70
32018	22736	650	958	4338	155	212	2038	137	289	110	70	70
32022	6252	87	67	1193	14	10	560	11	16	50	50	50
32024	32831	809	1002	6264	181	219	2943	158	299	110	70	70
32030	4401	115	183	840	28	40	394	25	55	50	50	50
32034	7948	171	240	1516	37	48	712	32	68	50	50	50
32040	7948	171	240	1516	37	48	712	32	68	50	50	50
32050	19425	348	562	3706	165	237	1741	158	270	50	50	50
32054	19425	348	562	3706	165	237	1741	158	270	50	50	50
32058	12604	311	397	2405	159	212	1130	154	231	50	50	50
32060	12604	311	397	2405	159	212	1130	154	231	50	50	50
32066	6959	259	323	1328	116	152	624	111	170	60	60	60
32074	6959	259	323	1328	116	152	624	111	170	60	60	60
32082	6959	259	323	1328	116	152	624	111	170	50	50	50
32090	6959	259	323	1328	116	152	624	111	170	50	50	50
32098	6567	81	141	1253	48	70	589	47	77	50	50	50
32104	1941	65	108	370	45	65	174	45	69	50	50	50

Útvonal/szakasz	Akusztikai járműkategóriák (ÁNF J/nap - db)									Sebesség		
	Nappal (06-18 ó)			Este (18-22 ó)			Éjjel (22-06 ó)			[km/h]		
Jelenleg	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
32126	4028	82	33	769	13	5	361	11	8	50	50	50
32132	4401	115	183	840	28	40	394	25	55	50	50	50
32142	32831	809	1002	6264	181	219	2943	158	299	110	70	70
32146	32831	809	1002	6264	181	219	2943	158	299	110	70	70
32196	22736	650	958	4338	155	212	2038	137	289	110	70	70
32202	22879	665	1071	4365	157	229	2051	139	315	110	70	70
32204	4028	82	33	769	13	5	361	11	8	50	50	50
32208	2851	69	127	544	20	32	256	19	41	50	50	50
34534	7467	216	117	1425	60	52	669	54	59	50	50	50
34548	3680	97	94	702	36	38	330	34	44	50	50	50
34550	11547	255	773	2203	123	230	1035	118	285	50	50	50
34572	3473	106	116	663	37	42	311	35	49	30	30	30
34574	193	56	332	37	26	74	17	25	100	50	50	50
34578	3666	162	448	699	64	115	329	60	149	30	30	30
34580	4337	161	481	827	63	120	389	60	157	30	30	30
34584	401	43	120	77	24	42	36	24	50	50	50	50
35704	10179	465	567	1942	75	84	912	61	133	50	50	50
35706	24165	1317	658	4610	213	98	2166	174	155	110	70	70
35710	1688	52	205	322	8	30	151	7	48	50	50	50
35712	8491	413	362	1620	67	54	761	55	85	50	50	50
35714	448	43	355	86	7	53	40	6	84	50	50	50
35716	8012	369	133	1528	60	20	718	49	31	50	50	50
35718	10840	560	628	2068	91	93	972	74	148	50	50	50

Útvonal/szakasz	Akusztikai járműkategóriák (ÁNF J/nap - db)									Sebesség		
	Nappal (06-18 ó)			Este (18-22 ó)			Éjjel (22-06 ó)			[km/h]		
Jelenleg	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
35768	4598	412	188	877	67	28	412	54	44	50	50	50
35770	36760	714	1370	7013	301	465	3295	286	558	130	80	80
35772	2235	67	51	426	11	8	200	9	12	50	50	50
35774	2362	346	137	451	56	20	212	46	32	50	50	50
35776	4186	431	297	799	70	44	375	57	70	50	50	50
35778	1960	93	65	374	15	10	176	12	15	50	50	50
35784	2226	338	232	425	55	34	200	45	55	50	50	50
35786	5776	36	28	1102	6	4	518	5	7	50	50	50
35790	6244	147	53	1191	24	8	560	19	12	50	50	50
35792	6098	66	351	1163	11	52	547	9	83	50	50	50
35794	8460	412	488	1614	67	72	758	54	115	50	50	50
35796	6358	86	144	1213	14	21	570	11	34	50	50	50
35798	4482	473	484	855	77	72	402	62	114	50	50	50
790541344	6149	130	259	1173	96	136	551	95	149	30	30	30
1581231598	12141	355	1225	2316	174	346	1088	167	436	60	60	60
1581231599	11179	199	288	2133	148	207	1002	147	215	60	60	60