



Alapítva - Since 1938

Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.
Közlekedésinformatikai és - környezeti Igazgatóság
Közlekedésinformatikai Központ
1119 Budapest, Thán Károly u. 3-5.

Fő közlekedési létesítmények stratégiai zajtérképezése és intézkedési terv

**280/2004. (X. 20.) Korm. rendelet és 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelet szerint
2015**

VESZPRÉM

Évi 3 millió jármű áthaladásánál nagyobb forgalmat lebonyolító közutak

Az érintett útszakaszok adatai:

**8. sz. I. rendű főút
73. sz. II. rendű főút
82. sz. II. rendű főút
83102. sz. bekötő út
(ma 830. sz. I. rendű főút)**

<i>Közút szám:</i>	<i>Útkategória</i>	<i>kezdő km szelvény</i>	<i>vég km szelvény</i>	<i>hossz (km)</i>
8	I. rendű főút	42+929	53+793	10,864
8	I. rendű főút	57+177	59+000	1,823
73	II. rendű főút	10+932	13+350	2,418
82	II. rendű főút	0+000	2+262	2,262
83102 (ma: 830.)	bekötő út I. rendű főút	3+158	6+643	3,517

Általános adatok

Veszprém

Település neve: Veszprém

Igazgatási rang: Megyeszékhely, megyei jogú város

Megye: Veszprém

Illetékes megyei kormányhivatal: Fejér Megyei Kormányhivatal

Lakóövezeti jelleg az útszakasz környezetében: Családi házas, Lakótelepi

Érintettség adatok – L_{den} mutató

Azon személyek becsült teljes száma (száz főben kifejezve), akik olyan lakóépületekben élnek, ahol a legzajosabb homlokzatot érő zajterhelés 4 m-rel a talajszint fölött meghatározott L_{den} értéke a következő sávok valamelyikébe esik: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, ≥ 75 dB.

Település neve: Veszprém

	lakosságszám	iskolák, óvodák száma	kórházak száma
55-59 dB:	2100	0	0
60-64 dB:	400	0	0
65-69 dB:	100	0	0
70-74 dB:	0	0	0
≥ 75 dB:	0	0	0

Érintettség adatok – $L_{éj}$ mutató

Azon személyek becsült teljes száma (száz főben kifejezve), akik olyan lakóépületekben élnek, ahol a legzajosabb homlokzatot érő zajterhelés 4 m-rel a talajszint fölött meghatározott $L_{éj}$ értéke a következő sávok valamelyikébe esik: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, ≥ 70 dB.

Település neve: Veszprém

	lakosságszám	iskolák, óvodák száma	kórházak száma
50-54 dB:	900	0	0
55-59 dB:	300	0	0
60-64 dB:	0	0	0
65-69 dB:	0	0	0
≥ 70 dB:	0	0	0

Érintettség adatok – csendes homlokzat és fokozott zajszigetelés – L_{den} mutató

Ahol az információk rendelkezésre állnak, meg kell adni, hogy a felsorolt zajtartományokon belül hányan laknak olyan lakásokban, amelyek rendelkeznek

a) a zaj elleni fokozott hangszigeteléssel, ami az épületnek a környezeti zajok egy vagy több típusa elleni fokozott hangszigetelését jelenti, olyan szellőző vagy légkondicionáló berendezésekkel, amelyek mellett a környezeti zaj elleni fokozott hangszigetelés biztosítható. Fokozott hangszigetelésűnek kell tekinteni azokat a homlokzatokat, ahol a meghatározott stratégiai küszöbértéket vagy környezeti zajterhelési határértéket meghaladó zajterhelés miatt, zajvédelmi intézkedés hatására olyan nyílászárókat építettek be, amelyekkel a helyiségekben a belső téri zajterhelési határértékek teljesülnek;

b) csendes homlokzattal, ami a lakóépületnek azon homlokzatát jelenti, ahol az adott típusú zajforrás által kibocsátott zaj L_{den} értéke a talajszint felett 4 méterrel és a homlokzat előtt 2 méterrel mérve több, mint 20 dB-lel kisebb a legzajosabb homlokzatot érő zajterhelésnél.

Település neve: Veszprém

	Csendes homlokzat	Fokozott hangszigetelés
Lakos szám:		
55-59 dB:	300	n.a.
60-64 dB:	300	n.a.
65-69 dB:	0	n.a.
70-74 dB:	0	n.a.
≥ 75 dB:	0	n.a.

Érintettség adatok – csendes homlokzat és fokozott zajszigetelés – $L_{éj}$ mutató

Ahol az információk rendelkezésre állnak, meg kell adni, hogy a felsorolt zajtartományokon belül hányan laknak olyan lakásokban, amelyek rendelkeznek

a) a zaj elleni fokozott hangszigeteléssel, ami az épületnek a környezeti zajok egy vagy több típusa elleni fokozott hangszigetelését jelenti, olyan szellőző vagy légkondicionáló berendezésekkel, amelyek mellett a környezeti zaj elleni fokozott hangszigetelés biztosítható. Fokozott hangszigetelésűnek kell tekinteni azokat a homlokzatokat, ahol a meghatározott stratégiai küszöbértéket vagy környezeti zajterhelési határértéket meghaladó zajterhelés miatt, zajvédelmi intézkedés hatására olyan nyílászárókat építettek be, amelyekkel a helyiségekben a belső téri zajterhelési határértékek teljesülnek;

b) csendes homlokzattal, ami a lakóépületnek azon homlokzatát jelenti, ahol az adott típusú zajforrás által kibocsátott zaj L_{den} értéke a talajszint felett 4 méterrel és a homlokzat előtt 2 méterrel mérve több, mint 20 dB-lel kisebb a legzajosabb homlokzatot érő zajterhelésnél.

Település neve:	Veszprém	
	Csendes homlokzat	Fokozott hangszigetelés
Lakos szám:		
50-54 dB:	300	n.a.
55-59 dB:	300	n.a.
60-64 dB:	0	n.a.
65-69 dB:	0	n.a.
≥70 dB:	0	n.a.

Érintett terület, lakóépület és lakosság szám adatok

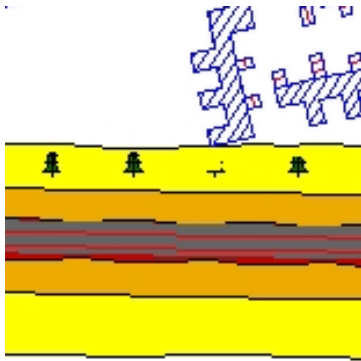
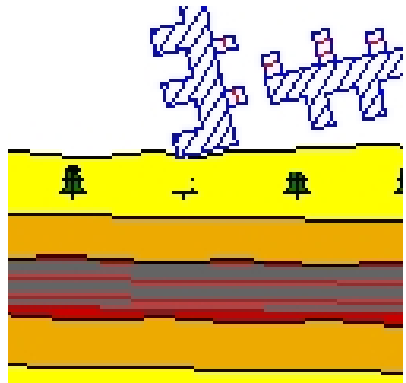
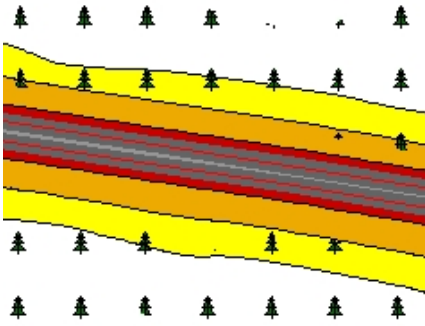
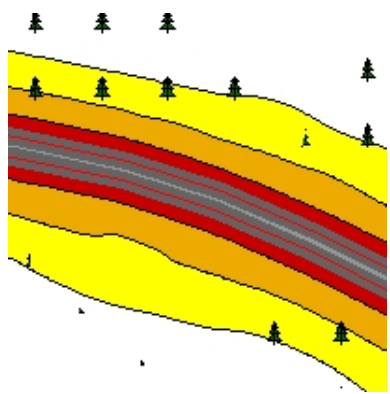
Az $L_{den} > 55, 65, \text{ illetve } 75 \text{ dB}$ zajterhelésű terület teljes (km^2 -ben kifejezett) nagysága. Minden ilyen területre meg kell adni az ott lévő lakóépületek és az ezeken élő emberek becsült teljes számát (100-ra kerekítve)

Település neve:	Veszprém		
	Terület km^2	Lakosság szám	Lakóépületek száma
≥55 dB:	4,606	2600	100
≥65 dB:	1,218	100	0
≥75 dB:	0,065	0	0

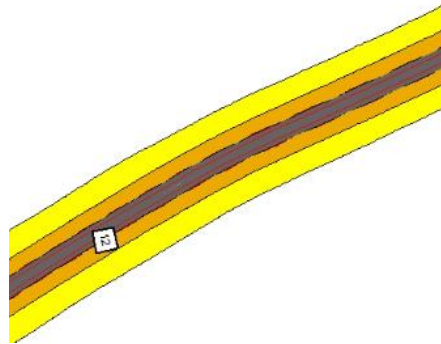
Település neve:	Veszprém	
TERHELÉS	L_{den} mutató	L_{éjjel} mutató
Általános jellemzés	<p>Az értékelés csak az adott útszakaszok környezetére vonatkozik, nem a település egészére. Az útszakasz eleve nagy forgalmú (évi legalább 3 millió jármű), tehát az adott útszakasz környezetében mindenképpen magas a közúti forgalom miatt kialakuló zajterhelés.</p> <p>A számítások a Magyar Közút Állami Közútkezelő, Fejlesztő, Műszaki és Információs Kht. által közzétett, 2009. évre vonatkozó forgalmi adatokon alapulnak.</p> <p>A 8. sz. I. rendű főút 42+929 - 53+793 km szelvények közötti zajtérképezett szakasza főleg ritkán beépített, kevésbé lakott külterületi részeken halad, de közepesen beépített belterületi részt is érint.</p> <p>A 8. sz. I. rendű főút 57+177 - 59+000 km szelvények közötti zajtérképezett szakasza a település lakóépületeit nem érinti, csak külterületen halad, az 58+300 km szelvénytől már a település közigazgatási határán kívül.</p> <p>A 73. sz. II. rendű főút zajtérképezett szakasza a település lakóépületeit nem érinti, csak külterületen halad.</p> <p>A 82. sz. II. rendű főút zajtérképezett szakasza a külterület és belterület határán halad főleg ritkán beépített, kevésbé lakott területeket, de egy rövidebb szakaszon közepesen beépített belterületi részt is érint.</p> <p>A 83102. sz. bekötő út (ma: 830. sz. I. rendű főút) zajtérképezett szakasza a belterületen halad, közepesen beépített és ritkán beépített részeket is érintve.</p> <p>Az áttekintést javítja a szakaszhatárokat feltüntető áttekintő térkép, amely jelen leírás után található az anyagban.</p>	
Leginkább terhelt területek	<p>A 8. sz. I. rendű főút 42+929 - 53+793 km szelvények közötti zajtérképezett szakaszának mindkét oldalán változó szélességű, jellemzően 100-200 m széles sáv.</p> <p>A 8. sz. I. rendű főút 57+177 - 58+300 km szelvények közötti zajtérképezett szakaszának mindkét oldalán 70-140 m széles sáv.</p> <p>A 73. sz. II. rendű főút mindkét oldalán 120-170 m széles sáv.</p> <p>A 82. sz. II. rendű főút mindkét oldalán változó szélességű, jellemzően 60-110 m széles sáv.</p>	<p>A 8. sz. I. rendű főút 42+929 - 53+793 km szelvények közötti zajtérképezett szakaszának mindkét oldalán változó szélességű 40-110 m széles sáv.</p> <p>A 8. sz. I. rendű főút 57+177 - 58+300 km szelvények közötti zajtérképezett szakaszának mindkét oldalán 60-100 m széles sáv.</p> <p>A 73. sz. II. rendű főút mindkét oldalán 100-120 m széles sáv.</p> <p>A 82. sz. II. rendű főút mindkét oldalán 60-110 m széles sáv.</p>

	zően 80-170 m széles sáv. A 83102. sz. bekötő út (ma: 830. sz. I. rendű főút) mindkét oldalán 30-110 m széles sáv.	A 83102. sz. bekötő út (ma: 830. sz. I. rendű főút) mindkét oldalán 30-70 m széles sáv.
Kedvező adottságú, csendes területek	A csendes területek a településre vonatkozó, az összes zajforrás (közúti, vasúti, ipari) figyelembe vételével készült zajtérkép ismeretében lennének ténylegesen kijelölhetőek. A jogszabályi előírásoknak megfelelően jelen projekt keretében a zajtérképek zajforrásonként külön, a nagyforgalmú vonalas létesítményekre vonatkozóan készülnek el. Így csak annyi jelenthető ki, hogy a nagyforgalmú úttól eltávolodva a beépítettség függvényében csökken a zajterhelés. Nappal kb. 300 m távolságban alakulnak ki a nagyobb épületek zajárnyékoló hatása következtében kisebb csendes szigetek, míg éjszaka az útszakasz 80-300 m-es térségén kívül már nincs érdemi zajterhelés.	

KONFLIKTUS (érintettség)	L_{den} mutató	Léjjel mutató
Általános jellemzés	A konfliktusos területek a stratégiai küszöbértéket meghaladó zajterhelésű területek. Az útszakaszok főleg ritkán lakott, beépítetlen külterületeket érintenek, illetve kisebb részben közepesen beépített lakóövezeteket is. Az érintettség alacsonynak tekinthető. Az érintett lakosság kb. tizede él konfliktusos területen.	A konfliktusos területek a stratégiai küszöbértéket meghaladó zajterhelésű területek. Az útszakaszok főleg ritkán lakott, beépítetlen külterületeket érintenek, illetve kisebb részben közepesen beépített lakóövezeteket is. Az érintettség alacsonynak tekinthető. Az érintett lakosság kb. negyede konfliktusos területen él.
Konfliktussal leginkább terhelt területek	<p>A 8. sz. I. rendű főút 42+929 - 53+793 km szelvények közötti zajtérképezett szakaszának mindkét oldalán 20-40 m széles sáv.</p> <p>A 8. sz. I. rendű főút 57+177 – 58+300 km szelvények közötti zajtérképezett szakaszának mindkét oldalán 30-40 m széles sáv.</p> <p>A 73. sz. II. rendű főút mindkét oldalán 30-40 m széles sáv.</p> <p>A 82. sz. II. rendű főút mindkét oldalán mintegy 30 m széles sáv.</p> <p>A 83102. sz. bekötő út (ma: 830. sz. I. rendű főút) mindkét oldalán 20-30 m széles sáv.</p>	<p>A 8. sz. I. rendű főút 42+929 - 53+793 km szelvények közötti zajtérképezett szakaszának mindkét oldalán 20-40 m széles sáv.</p> <p>A 8. sz. I. rendű főút 57+177 – 58+300 km szelvények közötti zajtérképezett szakaszának mindkét oldalán 40-50 m széles sáv.</p> <p>A 73. sz. II. rendű főút mindkét oldalán 30-40 m széles sáv.</p> <p>A 82. sz. II. rendű főút mindkét oldalán mintegy 30 m széles sáv.</p> <p>A 83102. sz. bekötő út (ma: 830. sz. I. rendű főút) mindkét oldalán 20-30 m széles sáv.</p>

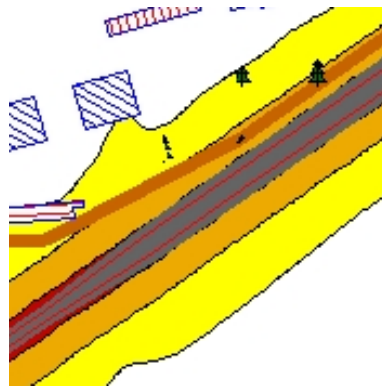
Stratégiai küszöbérték	L_{den} mutatóra: 63 dB	$L_{éjjel}$ mutatóra: 55 dB							
<p>A stratégiai küszöbértéket több mint 10 dB értékkel meghaladó területek (a zajterhelés meghaladja a 73 dB, illetve a 65 dB értéket)</p> <p>Megjegyzés: A túllépés szemléltetése céljából közöljük az L_{den} és $L_{éjjel}$ mutatóra vonatkozó zajtérképek egy-egy jellegzetes részletét. A közölt részlet jellemző a vizsgált útszakaszra.</p>	<p>8. sz. I. rendű főút (42+929-53+793 km szelvények közötti szakasza):</p> 	<p>8. sz. I. rendű főút (42+929-53+793 km szelvények közötti szakasza):</p> 							
	<p>A 8. sz. I. rendű főút Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés sehol nem haladja meg a 73 dB-es értéket.</p>	<p>A 8. sz. I. rendű főút Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés sehol nem haladja meg a 65 dB-es értéket.</p>							
	<p>8. sz. I. rendű főút (57+177-59+000 km szelvények közötti szakasza):</p> 	<p>8. sz. I. rendű főút (57+177-59+000 km szelvények közötti szakasza):</p> 							
	<p>A 8. sz. I. rendű főút Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés sehol nem haladja meg a 73 dB-es értéket.</p> <p>63 dB stratégiai küszöbérték túllépés</p> <table border="1" data-bbox="542 1892 726 2004"> <tr><td>≤ 0</td></tr> <tr><td>0 < ≤ 5</td></tr> <tr><td>5 < ≤ 10</td></tr> <tr><td>10 <</td></tr> </table>	≤ 0	0 < ≤ 5	5 < ≤ 10	10 <	<p>A 8. sz. I. rendű főút Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés sehol nem haladja meg a 65 dB-es értéket.</p> <p>55 dB stratégiai küszöbérték túllépés</p> <table border="1" data-bbox="1053 1892 1236 2004"> <tr><td>≤ 0</td></tr> <tr><td>0 < ≤ 5</td></tr> <tr><td>5 < ≤ 10</td></tr> <tr><td>10 <</td></tr> </table>	≤ 0	0 < ≤ 5	5 < ≤ 10
≤ 0									
0 < ≤ 5									
5 < ≤ 10									
10 <									
≤ 0									
0 < ≤ 5									
5 < ≤ 10									
10 <									

73. sz. II. rendű főút



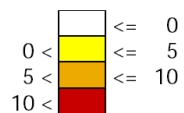
A 73. sz. II. rendű főút Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés sehol nem haladja meg a 73 dB-es értéket.

82. sz. II. rendű főút

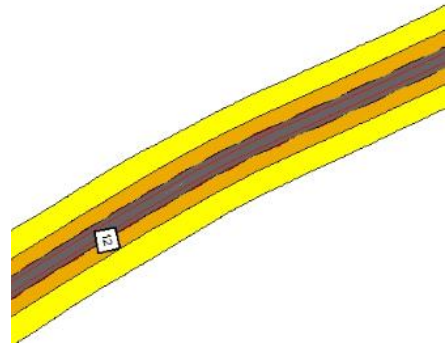


A 82. sz. II. rendű főút Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés sehol nem haladja meg a 73 dB-es értéket.

63 dB stratégiai
küszöbérték túllépés

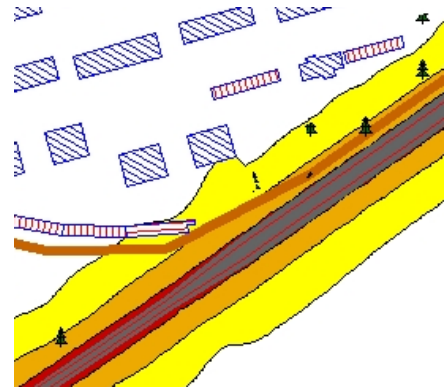


73. sz. II. rendű főút



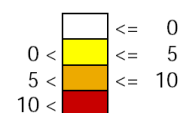
A 73. sz. II. rendű főút Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés sehol nem haladja meg a 65 dB-es értéket.

82. sz. II. rendű főút

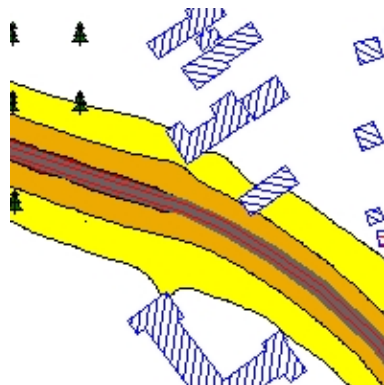


A 82. sz. II. rendű főút Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés sehol nem haladja meg a 65 dB-es értéket.

55 dB stratégiai
küszöbérték túllépés

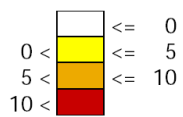


83102. sz. bekötő út (ma: 830. sz. I. rendű főút)

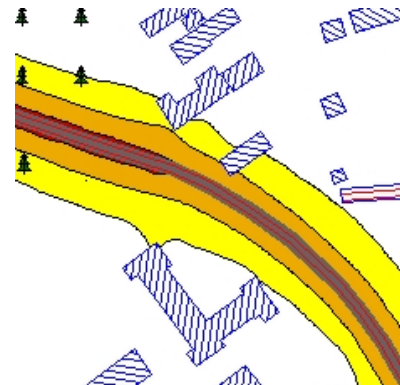


A 83102. sz. bekötő út (ma: 830. sz. I. rendű főút) Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés sehol nem haladja meg a 73 dB-es értéket.

63 dB stratégiai
küszöbérték túllépés

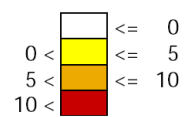


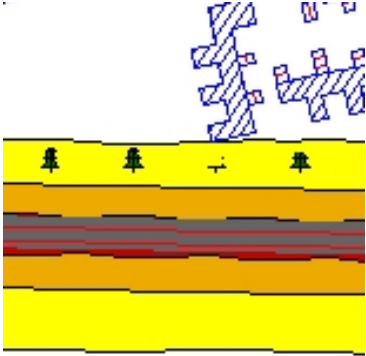
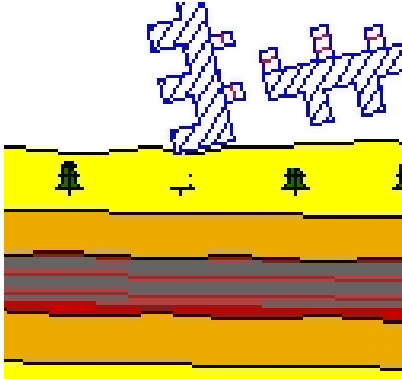
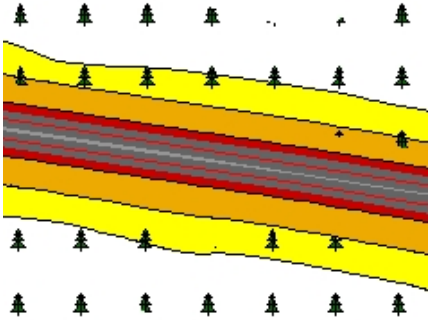
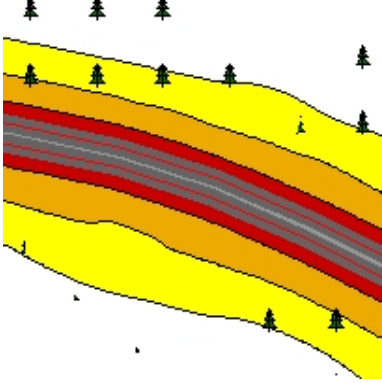
83102. sz. bekötő út (ma: 830. sz. I. rendű főút)



A 83102. sz. bekötő út (ma: 830. sz. I. rendű főút) Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés sehol nem haladja meg a 65 dB-es értéket.

55 dB stratégiai
küszöbérték túllépés



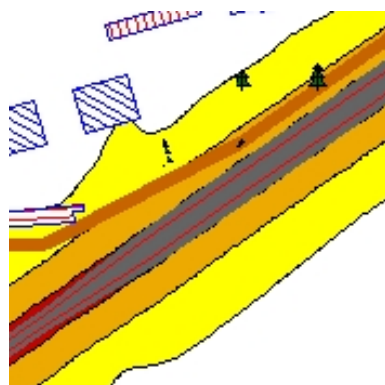
Stratégiai küszöbérték	L_{den} mutatóra: 63 dB	$L_{éjjel}$ mutatóra: 55 dB															
<p>A stratégiai küszöbértéket legfeljebb 10 dB értékkel meghaladó területek</p> <p>Megjegyzés: A túllépés szemléltetése céljából közöljük az L_{den} és $L_{éjjel}$ mutatóra vonatkozó zajtérképek egy-egy jellegzetes részletét. A közölt részlet jellemző a vizsgált útszakaszra.</p>	<p>8. sz. I. rendű főút (42+929-53+793 km szelvények közötti szakasza):</p> 	<p>8. sz. I. rendű főút (42+929-53+793 km szelvények közötti szakasza):</p> 															
	<p>A 8. sz. I. rendű főút Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a 49+450 km szelvénynél az út jobb oldalán a homlokzati zajterhelés a 63-68 dB-es sávba esik.</p> <p>8. sz. I. rendű főút (57+177-59+000 km szelvények közötti szakasza):</p>	<p>A 8. sz. I. rendű főút Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a 49+450 km szelvénynél az út jobb oldalán a homlokzati zajterhelés az 55-60 dB-es sávba esik.</p> <p>8. sz. I. rendű főút (57+177-59+000 km szelvények közötti szakasza):</p>															
																	
	<p>A 8. sz. I. rendű főút Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés sehol nem éri el a 63 dB-es küszöbértéket.</p> <p>63 dB stratégiai küszöbérték túllépés</p> <table border="0" data-bbox="552 1899 724 2007"> <tr><td></td><td><= 0</td></tr> <tr><td>0 <</td><td><= 5</td></tr> <tr><td>5 <</td><td><= 10</td></tr> <tr><td>10 <</td><td></td></tr> </table>		<= 0	0 <	<= 5	5 <	<= 10	10 <		<p>A 8. sz. I. rendű főút Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés sehol nem éri el az 55 dB-es küszöbértéket.</p> <p>55 dB stratégiai küszöbérték túllépés</p> <table border="0" data-bbox="1054 1899 1227 2007"> <tr><td></td><td><= 0</td></tr> <tr><td>0 <</td><td><= 5</td></tr> <tr><td>5 <</td><td><= 10</td></tr> <tr><td>10 <</td><td></td></tr> </table>		<= 0	0 <	<= 5	5 <	<= 10	10 <
	<= 0																
0 <	<= 5																
5 <	<= 10																
10 <																	
	<= 0																
0 <	<= 5																
5 <	<= 10																
10 <																	

73. sz. II. rendű főút



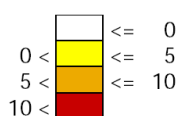
A 73. sz. II. rendű főút Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a 13+300 km szelvéynél az út bal oldalán a homlokzati zajterhelés a 68-73 dB-es sávba esik.

82. sz. II. rendű főút



A 82. sz. II. rendű főút Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a 0+200, valamint a 0+450 km szelvéynél az út bal oldalán a homlokzati zajterhelés a 63-68 dB-es sávba esik.

63 dB stratégiai
küszöbérték túllépés

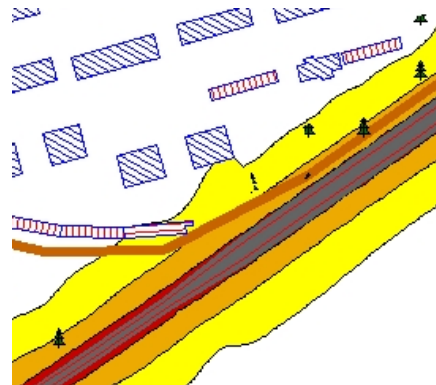


73. sz. II. rendű főút



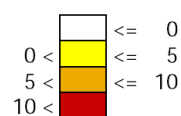
A 73. sz. II. rendű főút Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a 13+300 km szelvéynél az út bal oldalán a homlokzati zajterhelés a 60-65 dB-es sávba esik.

82. sz. II. rendű főút

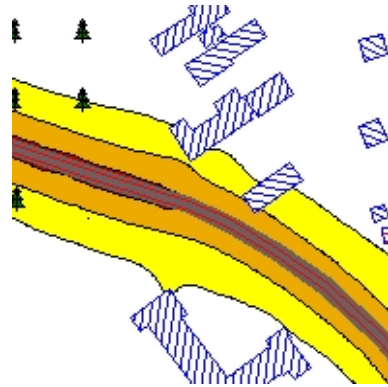


A 82. sz. II. rendű főút Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a 0+200, valamint a 0+450 km szelvéynél az út bal oldalán a homlokzati zajterhelés az 55-60 dB-es sávba esik.

55 dB stratégiai
küszöbérték túllépés

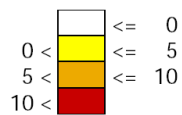


83102. sz. bekötő út (ma: 830. sz. I. rendű főút)

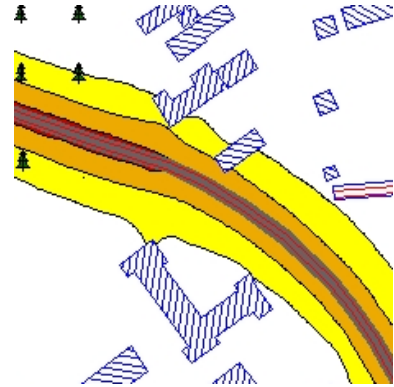


A 83102. sz. bekötő út (ma: 830. sz. I. rendű főút) Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a 3+500 - 3+600 km szelvények között az út jobb oldalán, valamint a 4+100 - 4+200 km szelvények között mindkét oldalon a homlokzati zajterhelés a 63-73 dB-es sávba esik.

63 dB stratégiai
küszöbérték túllépés

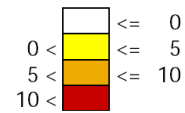


83102. sz. bekötő út (ma: 830. sz. I. rendű főút)



A 83102. sz. bekötő út (ma: 830. sz. I. rendű főút) Veszprémet érintő zajtérképezett szakaszán a 3+500 - 3+600 km szelvények között az út jobb oldalán, valamint a 4+100 - 4+200 km szelvények között mindkét oldalon a homlokzati zajterhelés az 55-65 dB-es sávba esik.

55 dB stratégiai
küszöbérték túllépés



Zajcsökkentési lehetőségek		Veszprém
Lehetséges zajcsökkentési megoldások az intézkedési tervben	A zajcsökkentési megoldás adaptálása a vonalas létesítmény stratégiai zajtérképezése sajátosságainak a figyelembevételével	A zajcsökkentéssel érintett lakosság
Forgalomtervezés - elkerülő út létesítése	<p>Az elkerülő út létrehozásával megvalósuló zajterhelés csökkenés a település belső forgalma és a korábbi áthaladó forgalom arányától függ. Jellemző, hogy a megyeszékhelyeken lévő utak átkelési szakaszain az elkerülő út forgalomba helyezését követően is megmarad egy nagyobb arányú belső forgalom, ezért a forgalom, és egyben a zajterhelés is csak mérsékelten csökken. Ilyen esetekben a magas költségek miatt nem indokolt a zajcsökkentés céljával létesített elkerülő út (a települést elkerülő út lényegesen hosszabb, mint a konfliktusos átkelési szakasz).</p> <p>Ezzel szemben a kis belső forgalommal jellemezhető kisebb települések esetén, ahol nagy az átmenő forgalom (és ezen belül magas a nehézjárművek részaránya), az elkerülő út forgalomba állítása jelentősen csökkenteni fogja a települési forgalmat, így a zajterhelést is.</p>	A zajtérképezett útszakasz térségében kimutatott teljes lakosság.
Területhasználat-tervezés¹	<p>Általában javasolható, hogy a kül- és belterületi nagyforgalmú utak környezetében védőtávolság kerüljön kijelölésre, amelyen belül nem kerül sor olyan területre történő átminősítésre, melyre zajvédelmi határérték vonatkozik. Ezen kívül a domborzat és az épületek árnyékoló hatásának kihasználása, az épületek védendő homlokzatának tájolása, a forgalomcsökkentés, valamint a városközpontok decentralizálása is megvalósítható.</p>	---
Műszaki intézkedések a zajforrásoknál - az útburkolat cseréje	<p>Hosszú távon, ha a burkolatcsere közlekedésbiztonsági megfontolások, illetve a közlekedési infrastruktúra állagmegóvása érdekében indokolt, akkor a zajhatás a fentiek szerint ugyan nem fog jelentősen javulni, azonban várható, hogy a burkolat leromlási folyamatának az időtartama meghaladja az intézkedési terv időtávlátát, amelynek során a kopóréteg akusztikai tulajdonságai végig kedvezőek maradnak.</p>	A módosítással érintett zajtérképezett útszakasz térségében kimutatott lakosság.

¹ A zajvédelem miatt szükséges védőtávolságokat lásd az Általános leírás c. dokumentumban.

<p>Csendesebb zajforrások kiválasztása és előnyben részesítése - a járműpark felújítása</p>	<p>A járműpark összetételének a zajemisszió csökkenésére kifejtett hatása az intézkedési terv időtartamán túlnyúló időtávlatban jut csak érvényre.</p>	<p>A zajtérképezett útszakasz térségében kimutatott teljes lakosság.</p>
<p>A zaj csökkentése terjedés közben, passzív védelem</p>	<p>A zajárnyékoló létesítmények alkalmazhatósága belterületen igen korlátozott a létesítmény területszétválasztó, a normális életvitelt akadályozó hatása miatt, továbbá a létesítmény a településképet általában negatívan befolyásolja így az alkalmazása, általában nem jön számításba, kivéve az egyedi, speciális eseteket. A passzív védelem alkalmazására vonatkozóan elvi korlátozás nincs. Ugyanakkor a másodlagos védelemként a beltéri zaj csökkentésére irányuló passzív védelem egyedi jellege miatt azt nem vettük számításba az infrastrukturális megközelítéssel készült intézkedési terv keretében.</p>	<p>A módosítással érintett zajtérképezett útszakasz térségében, az útnak a zajárnyékolással ellátott oldalán kimutatott teljes lakosság.</p>
<p>Szabályozási vagy gazdasági intézkedések, ösztönzők.</p>	<p>A zajcsökkentés érdekében kialakított, a település egészét érintő, átfogó koncepció a fragmentált úthálózatra (kiragadott útszakaszok) vonatkozó stratégiai zajtérképekre alapozva nem dolgozható ki.</p>	<p>A zajtérképezett útszakasz térségében kimutatott teljes lakosság.</p>

Az első három táblázat a stratégiai zajtérképek alapadatainak felvétele (2011) óta megvalósult / jelenleg folyamatban lévő / előkészítés alatt álló, zajvédelmi szempontból hatással bíró beruházások alapadatait tartalmazza. Az ezt követő két táblázatban a rövid távra (5 éves időszak), ill. a hosszú távra javasolt zajcsökkentési intézkedéseket mutatjuk be.

Az intézkedések költség-haszon elemzése során a stratégiai zajtérképezés keretében rendelkezésre álló adatok felhasználásával egy olyan mutatószámot képezzünk, amelyben a keletkezett „haszon” arányos a zajhelyzet javulásával érintett lakosszámmal. A költség-haszon arány tehát a zajhelyzet javulásával érintett lakosszámra vetített fajlagos költséggel jellemezhető. A stratégiai zajtérképezés keretei között vizsgált úthosszak és érintettség mellett az externáliák becslése egyrészt bizonytalan, másrészt a közvetlen költségekhez képest kevés járulékot képviselnek, ezért a továbbiakban ezek alakulását nem elemezzük.

Az intézkedések költséghatékonyágát az adott költséggel elérhető becsült zajterhelés csökkenés és az érintett lakosság jellemzi. Ennek megfelelően, a stratégiai zajtérképezés keretei között képezhető az intézkedéshez rendelt zajvédelmi hatékonyság index, amelynek magasabb értékéhez kedvezőbb költség-haszon arány tartozik, azaz ugyanakkora költséggel több ember részesül zajcsökkentésben és/vagy nagyobb a zajcsökkentés mértéke.

Megvalósult zajcsökkentési intézkedések				
	<i>Intézkedések</i>	<i>Átadás dátuma</i>	<i>Zajcsökkentéssel érintett lakosság (l) [fő]</i>	<i>Költség (k) [mFt]</i>
Forgalomtervezés	-	-	-	-
Területhasználat-tervezés	-	-	-	-
Műszaki intézkedések a zajforrásoknál - az útburkolat cseréje	-	-	-	-
A zaj csökkentése terjedés közben	-	-	-	-

Folyamatban lévő zajcsökkentési intézkedések				
	<i>Intézkedések</i>	<i>Átadás dátuma</i>	<i>Zajcsökkentéssel érintett lakosság (l) [fő]</i>	<i>Költség (k) [mFt]</i>
Forgalomtervezés	-	-	-	-
Területhasználat-tervezés	-	-	-	-
Műszaki intézkedések a zajforrásoknál - az útburkolat cseréje	-	-	-	-
A zaj csökkentése terjedés közben	-	-	-	-

Előkészítés alatt álló zajcsökkentési intézkedések				
	<i>Intézkedések</i>	<i>Átadás dátuma</i>	<i>Zajcsökkentéssel érintett lakosság (l) [fő]</i>	<i>Költség (k) [mFt]</i>
Forgalomtervezés	-	-	-	-
Területhasználat-tervezés	-	-	-	-
Műszaki intézkedések a zajforrásoknál - az útburkolat cseréje	8. sz. főút 11,5 tonnás tengelyterhelhetőségre történő burkolat-megerősítése (44+797 – 53+793 km szelvények között)	2020 után	kb. 300	n.a.
	8. sz. főút 11,5 tonnás tengelyterhelhetőségre történő burkolat-megerősítése (42+929 – 43+770 km szelvények között)	2015. I. félév	0	n.a.
A zaj csökkentése terjedés közben	8. sz. főút (49+084 - 50+098 km szelvények közötti szakaszán) 4,5 m magas zajárnyékoló fal építés	n.a.	kb. 200	n.a.
	8. sz. főút (52+150 – 52+550km szelvények közötti szakaszának jobb oldalán) 3,5 m magas zajárnyékoló fal építés	n.a.	kb. 100	n.a.

Zajcsökkentési intézkedések - 5 éves időszakra						
Intézkedés	Érintett útszakasz / intézmény	Zajcsökkentéssel érintett lakosság (l) [fő]	Költség (k) [mFt]	Becsült zajemisszió csökkenés ΔL [dB]	Költség Lakosság [mFt/fő]	Előrebecsült zajvédelmi hatékonyság index: $\frac{\Delta L \cdot l}{k}$
Forgalomtervezés	-	-	-	-	-	-
Területhasználat-tervezés Az út két oldalán legalább 40-40m-s védőtávolság biztosítja a stratégiai küszöbérték túllépésének az elkerülését, azonban a legalább 20 dB értékű zajterhelés csökkentéshez legalább 200-200 m-es védőtávolság kerüljön kijelölésre, amelyen belül nem kerül sor a terület lakóterületté történő átminősítésére	Az érintett utak külterületi és a még beépítetlen belterületi szakaszain.	-	-	-	-	-
Műszaki intézkedések a zajforrásoknál - az útburkolat cseréje	-	-	-	-	-	-

A zaj csökkentése terjedés közben	-	-	-	-	-	-
-----------------------------------	---	---	---	---	---	---

Zajcsökkentési intézkedések - Hosszú távú stratégia

Intézkedés	Érintett útszakasz / intézmény	Zaj-csökkentéssel érintett lakosság (l) [fő]	Költség (k) [mFt]	Becsült zajemisszió csökkenés ΔL [dB]	K ö l t s é g Lakosság [mFt/fő]	Előrebecsült zajvédelmi hatékonyság index: $\frac{\Delta L \cdot l}{k}$
Forgalomtervezés	-	-	-	-	-	-
Területhasználat-tervezés Az út két oldalán legalább 40-40 m-es védőtávolság biztosítja a stratégiai küszöbérték túllépésének az elkerülését, azonban a legalább 20 dB értékű zajterhelés csökkentéséhez legalább 200-200 m-es védőtávolság kerüljön kijelölésre, amelyen belül nem kerül sor a terület lakóterületté történő átminősítésére	-	-	-	-	-	-
Műszaki intézkedések a zajforrásoknál - az útburkolat cseréje	A 8. sz. főút 44+797 – 53+793 km szelvények közötti szakaszán.	kb. 300	449,8	0,5	1,5	0,33
A zaj csökkentése terjedés közben	A 8. sz. főút jobb oldalán a 49+084 - 50+098 km szelvények közötti szakaszon 4,5 m magas zajárnyékoló fal építése.	kb. 200	159,705	7	0,7985	8,77
	A 8. sz. főút jobb oldalán az 52+150 – 52+550 km szelvények közötti szakaszon zajárnyékoló fal építése.	kb. 100	49	7	0,49	14,29
	-	-	-	-	-	-

ZAJCSÖKKENTÉSI INTÉZKEDÉSEK RANGSOROLÁSA VESZPRÉM

A rangsorolás alapja a zajvédelmi hatékonyság. Külön szerepelnek az ötéves időtávlatra vonatkozó intézkedések és a hosszú távú stratégia intézkedései.

Zajcsökkentési intézkedések - 5 éves időszakra	
Intézkedések rangsorban	Becsült költség Nettó mFt
1. Területhasználat-tervezés: Az út két oldalán védőtávolság kijelölése, amelyen belül nem kerül sor a terület lakóterületté történő átminősítésére: az érintett út külterületi és még beépítetlen belterületi szakaszain.	-

Zajcsökkentési intézkedések - Hosszú távú stratégia	
Intézkedések rangsorban	Becsült költség Nettó mFt
1. A zaj csökkentése terjedés közben: A 8. sz. főút jobb oldalán az 52+150 – 52+550 km szelvények közötti szakaszon 3,5 m magas zajárnyékoló fal építése.	49
2. A zaj csökkentése terjedés közben: A 8. sz. főút jobb oldalán a 49+084 - 50+098 km szelvények közötti szakaszon 4,5 m magas zajárnyékoló fal építése	159,705
3. Műszaki intézkedések a zajforrásoknál Kopóréteg cseréje a 8. sz. főút 44+797 – 53+793 km szelvények közötti szakaszán.	449,8

Zajcsökkentési intézkedések becsült költsége összesen	Becsült költség Nettó mFt
	658,505

Zajtérképezett útszakaszok:

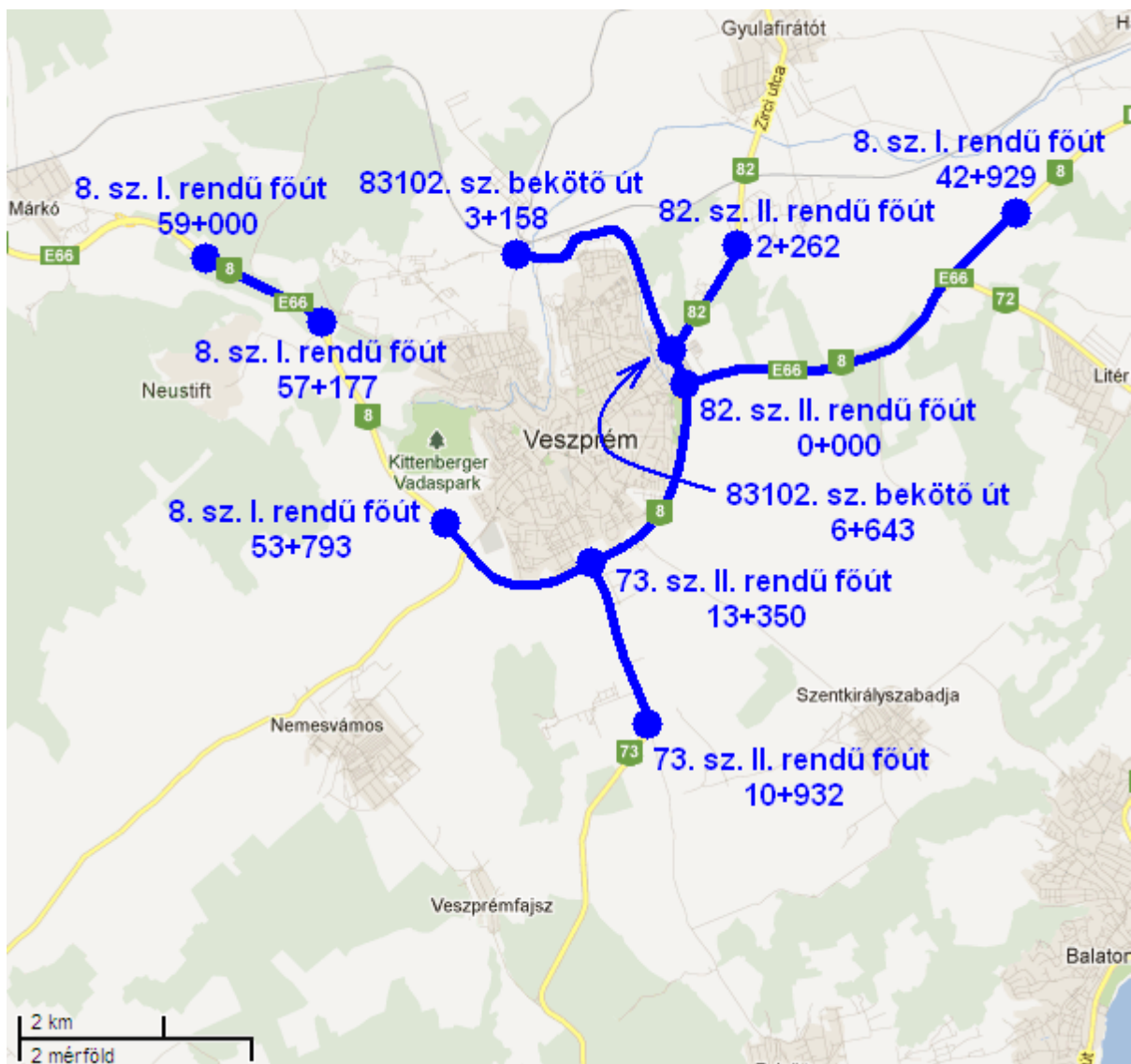
8. sz. I. rendű főút 42+929 – 53+793 km szelvény


8. sz. I. rendű főút 57+177 – 59+000 km szelvény

73. sz. II. rendű főút 10+932 – 13+350 km szelvény

82. sz. II. rendű főút 0+000 – 2+262 km szelvény

83102. sz. bekötő út (ma: 830. sz. I. rendű főút) 3+158 – 6+643 km szelvény



 Zajtérképezett útszakasz