

## **STRATÉGIAI ZAJTÉRKÉP ÉS INTÉZKEDÉSI TERV**

### **Érd intézkedési tervek Összefoglaló**

#### **1. Közút**

##### **1.1 Érd zajterhelését befolyásoló közlekedési helyzet bemutatása**

Érd város belterületén áthaladó M7 autópályán jelenleg is jelentős forgalom bonyolódik. A stratégiai zajtérkép számítási adatai alapján a jelenlegi zajárnyékoló falak ellenére is több helyen küszöbérték feletti (0-5 dB) a zajterhelés. A zajszint túllépés oka, hogy

- a zajárnyékoló falak építése (3. forgalmi sáv építésével egy időben 2001-2002. évben) óta jelentősen nőtt a forgalom,
- a zajárnyékoló falak építésekor a műtárgyak nem kerültek átépítésre, ezért a műtárgyakra statikai okokból nem lehetett a megfelelő zajvédelmet biztosító zajárnyékoló falat megépíteni, csak reduktorok használata lehetséges.

A stratégiai zajtérkép számítási adatai alapján megállapítható, hogy az M7 autópálya melletti lakóépületek környezetében, a Szövő utca – Iparos utca közötti szakaszon éjszaka 0-5 dB közötti a zajterhelési határérték túllépés, míg az M6 autópálya mentén a zajterhelési határértékek teljesülnek.

Mivel az M7 autópálya esetén az 5 dB-es határérték túllépés nem jelentős (<10 dB), valamint az M6 autópálya esetén nem történt határérték túllépés, ezért a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőség további intézkedés megtételét nem kezdeményezte.

Lakossági panasz esetén zajmérési vizsgálatok elvégzése, valamint a szükséges intézkedések megtétele az autópálya kezelőjének, a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-nek a feladata.

A stratégiai zajtérkép alapján a 7. sz. főút belterületi szakaszán a forgalom nagysága szintén határérték túllépést okozhat.

Az M7 autópályát a centrummal összekötő Iparos út - Bajcsy-Zsilinszky út - Riminyáki út - Diósdai út útvonal is terhelt, mert az autópályáról ez az egyetlen főútvonal a központba. Ezzel az úttal párhuzamos Szovátai – Lőcsei – Szent István útvonal is terhelt, a jelenleg is jelentős városi forgalmat bonyolító úton a tervezett vasúti Szent István híd megépítése után a terheltség valószínűleg erősödni fog.

Érd kisebb útjai (Tárnoki út, Ürmös utca, Kutyavári utca, Felső utca, Fő utca, Duna utca, Pipacs utca, Csaba utca.) keskenyek, beépítettek, útburkolatuk többnyire rossz minőségű.

Jelenleg csak az autóbusz állomás, Érdliget vasút megálló és Érd nagyállomás mellett található P+R parkoló. B+R parkolóhelyek hiányoznak Érd-alsó és a Nagyállomás mh. mellett.

A településen kerékpárút a Balatoni úton egy kis szakasz, Budai úton a Stop Shop előtt, illetve a település déli részén az EuroVelo található.

**Összefoglalva megállapítható, hogy**

- a főutak erősen terhelvek,
- magas tranzitforgalom áthalad a településen,
- a közösségi közlekedést a leromlott infrastruktúra, elavult járműpark jellemzi.

## **1.2. Közúti zaj csökkentésére vonatkozó intézkedési javaslatok**

### **1.2.1. Az elkövetkező 5 évben javasolt intézkedések (1. fázis javaslatai)**

#### **1.2.1.1. Hálózatfejlesztés**

- M7 autópálya érdi csomópontjának bővítése
- Jelenlegi M7 lehajtó és Iparos út (M7 – Törökbálinti út közötti szakasz) felújítása, bővítése
- Törökbálinti útról nyitandó, Budapest felé irányuló M7 autópálya kapcsolat
- Szent István út felújítása, összekapcsolása a Velencei út felé, Szent István híd megvalósítása, Tolmács utca megnyitása a Velencei út felé

#### **1.2.1.2. A forgalomsűrűség csökkentése**

##### **a) A tömegközlekedés fejlesztése**

A helyi tömegközlekedés fejlesztése jelenleg koncepció szinten áll, még nincs döntés a város részéről, hogy megvalósul vagy marad a jelenlegi formájában. Ha megvalósul, akkor az három ütemben fog megtörténni 2025-ig.

## **b) A tömegközlekedés járműveinek felújítása**

Célszerű a tömegközlekedés meglévő járműállományát folyamatos korszerűsítésen keresztül fejleszteni.

## **c) Kerékpár utak fejlesztése**

A településen jelenleg kevés szakaszon épült meg kerékpárút, amelyek nem ösztönzik a lakosokat kerékpározásra. Érden legalább két kelet-nyugati és két-három észak-déli kerékpáros tengely kialakítása és megfelelő kitáblázása javasolt. Hosszú távú cél, hogy a térség települései között kerékpárral biztonságosan közlekedhető útvonalak jöjjenek létre. Fontos továbbá a vasúti állomások B+R parkolói megközelítéseinek biztosítása kerékpárúttal és a távlati hálózathoz való kapcsolása.

### **1.2.1.3. A kopóréteg cseréje**

A helyszíni felmérések alapján megállapításra került, hogy Érd közúthálózatán az útburkolat minősége számos helyen nem megfelelő (töredezett, kátyús, stb.).

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

### **1.2.2. Zajárnyékoló fal építése**

A Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőség KTF: 32889-3/2014. ikt. számú levelében foglaltak alapján az M7 autópálya esetén számított 5 dB-es határérték túllépés nem jelentős (<10 dB), ezért további intézkedés megtételét nem tartotta szükségesnek. A stratégiai zajtérképen megállapított 5 dB-es túllépés az alábbi intézkedésekkel csökkenthető:

Az M7-es autópálya érdi csomópontja környezetében és azon túl mindkét oldalon javasolandó a zajárnyékoló falak magasítása, vagy azok tetejére hangelnyelő reduktorok elhelyezése:

- bal oldalon a Szövő utcától az érdi lehajtóig
- jobb oldalon az érdi lehajtótól a zajárnyékoló fal végéig (Vereckei utca után)
- bal oldalon az érdi lehajtótól a zajárnyékoló fal végéig (Vereckei utcáig)

A zajmérési vizsgálatok elvégzése, valamint a szükséges intézkedések megtétele az autópálya kezelőjének, a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-nek a feladata.

Az M7 autópályától származó zaj miatt több lakossági bejelentés is érkezett. A bejelentések a Fundoklia-völgy környékét (Vereckei utca és Drégely utca) valamint a Kovács utca környékét (Kovács utca és Szénégető utca) érintették.

Mivel a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőség a KTF: 32889-3/2014. ikt. számú levelében foglaltak alapján további intézkedés megtételét nem kezdeményezte, ezért Érd Megyei Jogú Város Önkormányzata felvette a kapcsolatot a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-vel. A Zrt. tájékoztatása alapján, az autópálya mentén hiányzó zajárnyékoló fal (Fundoklia-völgy környéke, Kovács

utca, illetve terveikben a Kéményseprő utca környéke) megvalósítása a 2007-2013 Közlekedési Operatív Programból átkerült a 2014-2020 Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programba. A tervezési munkálatok folyamatban vannak, elkészülésük és engedélyeztetésük 2016 elejére várható, a kivitelezési munkálatok a szükséges forrás rendelkezésre állása esetén legkorábban 2016 második félévében kezdődhetnek meg.

Az M6 autópályától származó zaj miatt is több lakossági bejelentés érkezett. A bejelentések a Krisztina, Jolán, Júlia, Jusztina és Johanna utcákat érintették. 2012. évben készültek zajmérések az érintett szakaszon, mely alapján megállapítást nyert, hogy határérték túllépés nem történt. Ezt a stratégiai zajtérkép készítése során készült számítások is alátámasztották. A Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőség a KTF: 32889-3/2014. ikt. számú levelében foglaltak szerint, Érd Megyei Jogú Város stratégiai zajtérkép dokumentációja alapján – mely az azt elkészítő Vibrocomp Kft. számításain alapul – megállapította, hogy az M6 autópálya mentén a zajterhelési határértékek teljesülnek, ezért további intézkedés megtételét nem tartotta szükségesnek.

Az M6 autópálya környékén élő lakosság panaszainak megoldása érdekében Érd Megyei Jogú Város Önkormányzata felvette a kapcsolatot a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-vel. A Zrt. tájékoztatása alapján, az érintett szakaszon nem tervezik zajárnyékoló fal építését vagy passzív zajvédelem megvalósítását.

**Az M6 és M7 autópályák környékén élő lakosság nyugalmának biztosítása érdekében Érd Megyei Jogú Város Önkormányzata szorgalmazza az autópályák Érdet érintő teljes szakaszain zajárnyékoló falak kiépítését. Ennek érdekében az Önkormányzat további tárgyalásokat folytat az érintett szervezetekkel.**

### **1.2.3. A tervezett intézkedések megvalósítása utáni időszakra vonatkozó javaslatok – (2. fázis javaslatai)**

1. Térségi jelentőségű mellékutak megépítése ((10. sz. főút) Pilisjászfalu –Uny – Tinnye – Perbál - Tök – Zsámbék – Sósút –Tárnok – Érd – Százhalombatta) jelentős forgalom átrendeződést jelentene

A térségen belüli közúti közlekedés javítása érdekében az Érdet Százhalombattával, Diósddal és Tárnokkal összekötő utak megépítése.

2. A Zámori út – Sósúti út – M7 autópálya csomópont megépítésével várhatóan csökken a zajterhelés a Diósi út, Balatoni út mellett.
3. A térségen belüli közúti közlekedés javítása érdekében az M6-os és M7-es autópályákat összekötő út megépítése, valamint az Érdet Százhalombattával Diósddal és Tárnokkal összekötő utak megépítése.
4. A Duna szakasz adta lehetőségek kihasználásának növelése érdekében a vízi közlekedés fejlesztése.

5. Érd tágabb térségében a **közösségi közlekedés útvonalainak újragondolása** szükséges annak érdekében, hogy a térség mobillá váljon, és a települések közötti együttműködések révén kialakuló, egymást kiegészítő szolgáltatások a lakosság számára könnyen elérhetővé váljanak.
6. A közösségi közlekedés versenyképességének növelése a térségben az intermodalitás és átjárhatóság eszközeinek megteremtésével.
7. A Törökbálint – Érd (Ötvös u.) – Sósút – Tárnok – M7 autópálya településközi összekötő út létesítése

#### **1.2.4. Passzív védelem**

Az 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:

- Iparos út (M7 – Sósúti út között)
- Bajcsy-Zsilinszky út
- Riminyáki út
- Diósdí út

## **2. Vasút**

### **2.1. A vasúti zaj csökkentésére vonatkozó intézkedési javaslatok**

Érd Megyei Jogú Városában két fővasútvonal található (30a – Budapest-Székesfehérvár, 40a – Budapest-Pusztaszabolcs), amelyek nagy szerepet játszanak a városi zajterhelés kialakulásában.

A 30a vasútvonal felújítást 2013. év végén befejezték, amely mellett a sebességnövelés miatt a lakosság védelmére zajárnyékoló falak létesültek.

A 40a vasútvonal rekonstrukció az elkövetkezendő 5 éven belül kerül megvalósításra. Az átépítés alatt annak forgalmát a 30a vasútvonal fogja átvenni, az így megnövekedett zajterhelés átmeneti lesz.

#### **2.1.1. Javaslatok a vasúti zaj csökkentésére**

A 30a vasútvonal melletti zajárnyékoló falainak méretezését a 44/2013 VIBROCOMP munkaszámú szakvéleménye tartalmazza. Érd városában az alábbi szelvényekben létesülnek zajárnyékoló falak az épületek védelmére:

oldal	kezdő-szelvény	vég-szelvény	hossz [m]	Magasság (m)	Megjegyzés
Jobb	175+65,03	176+32,95	68,00	4,0	kiviteli ter.
Jobb	176+32,95	187+00,95	1069,00	2,0	kiviteli ter.
Jobb	187+00,95	194+50,98	750,51	2,0	kiviteli ter.
Jobb	194+50,98	197+91,55	341,08	terep + 3,0 – 4,0	kiviteli ter.
Jobb	200+73,05	204+55,28	385,32	2,0-2,7	kiviteli ter.
Jobb	221+48,57	230+01,03	860,85	3,0	kiviteli ter.
Jobb	230+01,05	231+54,77	154,09	3,0	kiviteli ter.
Bal	175+55,84	187+01,00	1146,23	2,0-2,5	kiviteli ter.
Bal	187+01,00	191+51,95	451,60	2,0	kiviteli ter.
Bal	191+51,95	197+04,38	553,44	2,0-3,6	kiviteli ter.
Bal	201+43,52	204+64,19	322,50	2,0 - 2,5	kiviteli ter.
Bal	218+79,60	221+17,65	236,00	terep+ 3.5-3,7	kiviteli ter.
Bal	225+02,14	226+49,62	149,42	2,0	kiviteli ter.
Bal	226+49,62	230+01,22	351,98	3,0	kiviteli ter.
Bal	230+01,20	231+54,65	154,04	4,0	kiviteli ter.

A 40a melletti zajárnyékoló falakat az UVATERV Zrt. tervezi. Az általuk adott adatszolgáltatás alapján az alábbi szelvényekben tervezik zajárnyékoló fal elhelyezését:

Oldal	Kezdő- és végszelvény (hm)		Hossz (m)	Magasság sk fölött (m)	Megjegyzés
bal	129+50	146+90	1 730	3,00	Érdliget P+R parkolója és a peron között
jobb	147+10	160+50	1 330	2,50	
bal	147+25	160+50	1 340	2,50	
bal	161+20	167+50	630	2,50	peron mellett
jobb	162+00	167+50	550	2,50	
jobb	167+75	171+50	380	3,00	bevágás tetején, a 30a vágánya mellett
bal	167+75	170+50	280	3,00-4,00-5,00	bevágás tetején
bal	175+25	183+00	650	3,00	Érd-alsó - Érd áll. összekötő vágányától függ
jobb	176+25	190+80	1 480	3,00-3,50	állomás kialakításától függ