



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**

TATABÁNYA

Évi 3 millió jármű áthaladásánál nagyobb forgalmat lebonyolító közutak

Az érintett útszakaszok adatai:

**1. sz. I. rendű főút
8109. sz. összekötő út
8135. sz. összekötő út**

<i>Közút szám:</i>	<i>Útkategória</i>	<i>kezdő km szelvény</i>	<i>vég km szelvény</i>	<i>hossz (km)</i>
1	I. rendű főút	50+921	51+853	0,932
1	I. rendű főút	57+007	58+600	1,593
8109	összekötő út	0+000	1+315	1,315
8135	összekötő út	0+000	4+441	4,441

Általános adatok

Tatabánya

Település neve: Tatabánya

Igazgatási rang: Megyeszékhely, megyei jogú város

Megye: Komárom-Esztergom

Illetékes megyei kormányhivatal: Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal

Lakóvezeti jelleg az útszakasz környezetében: Családi házas, Városias, 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: Tatabánya		
	lakosságszám	iskolák, óvodák száma	kórházak száma
55-59 dB:	1500	0	0
60-64 dB:	1000	0	0
65-69 dB:	1600	0	0
70-74 dB:	0	0	0
≥ 75 dB:	0	0	0

Érintettség adatok – $L_{éjjel}$ 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 $L_{éjjel}$ értéke a következő sávok valamelyikébe esik: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, ≥ 70 dB.

	Település neve: Tatabánya		
	lakosságszám	iskolák, óvodák száma	kórházak száma
50-54 dB:	1000	0	0
55-59 dB:	2100	0	0
60-64 dB:	300	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: Tatabánya	
	Csendes homlokzat	Fokozott hangszigetelés
Lakos szám:		
55-59 dB:	300	n.a.
60-64 dB:	1000	n.a.
65-69 dB:	1300	n.a.
70-74 dB:	0	n.a.
≥ 75 dB:	0	n.a.

Érintettség adatok – csendes homlokzat és fokozott zajszigetelés – $L_{éjjel}$ 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:	Tatabánya	
	Csendes homlokzat	Fokozott hangszigetelés
Lakos szám:		
50-54 dB:	600	n.a.
55-59 dB:	2100	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

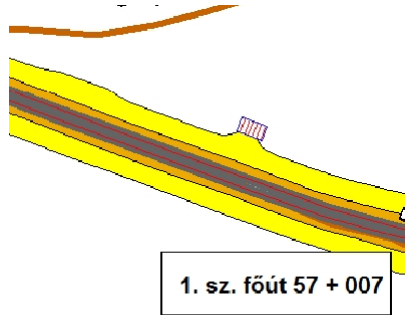
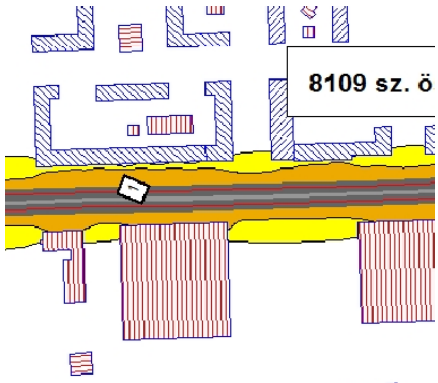
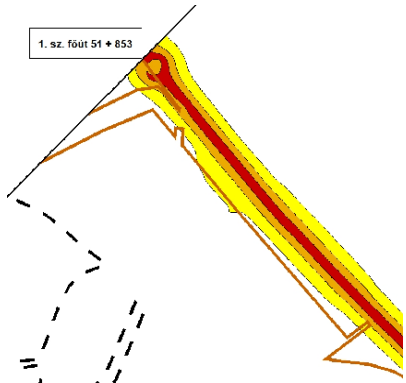
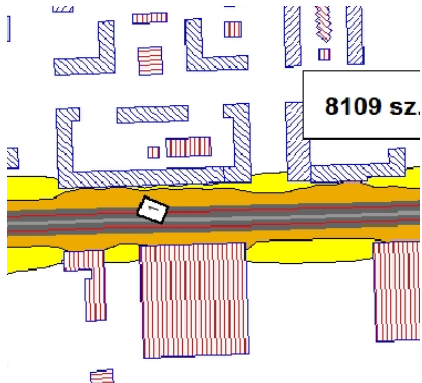
Az $L_{den} > 55, 65,$ illetve 75 dB zajterhelésű terület teljes (km^2 -ben kifejezett) nagysága. Minden ilyen területre meg kell adni az ott lévő lakóépületek és az ezeken élő emberek becsült teljes számát (100-ra kerekítve)

Település neve:	Tatabánya		
	Terület km^2	Lakosság szám	Lakóépületek száma
≥55 dB:	1,125	4100	0
≥65 dB:	0,350	1600	0
≥75 dB:	0,001	0	0

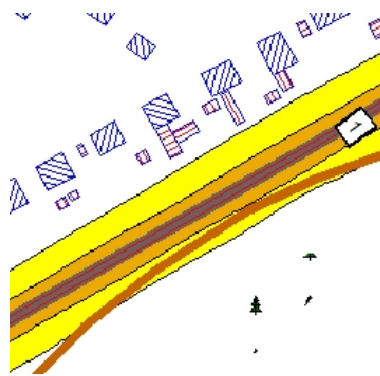
Település neve:	Tatabánya	
TERHELÉS	L_{den} mutató	L_{éjjel} mutató
Általános jellemzés	<p>Az értékelés csak az adott útszakaszok környezetére vonatkozik, nem a település egészére. Az útszakasz eleve nagy forgalmú (évi legalább 3 millió jármű), tehát az adott útszakasz környezetében mindenképpen magas 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>Az 1. sz. I. rendű főút zajtérképezett szakasza az 50+921 km szelvény és az 51+853 km szelvények között a külterület – belterület határán halad. A zajtérképezett szakasz mentén a beépítettség alacsony, lakóépület nem található.</p> <p>Az 1. sz. I. rendű főút zajtérképezett szakasza az 57+450 km szelvényig található a település közigazgatási határán belül, ezt követően azon kívül halad. A zajtérképezett szakasz települést érintő része mentén nincs beépítettség.</p> <p>A 8109. sz. összekötő út zajtérképezett szakasza belterületen halad át, a beépítettség közepes, jellemzően az út bal oldalán található lakóépületek.</p> <p>A 8135. sz. összekötő út zajtérképezett szakasza a 0+000 km szelvény és a 0+130 km szelvény között belterületen, a 0+130 km szelvény és 0+670 km szelvény között külterületen, a 0+670 km szelvény és 1+400 km szelvény között a külterület – belterület határával párhuzamosan belterületen, az 1+400 km szelvény és az 1+800 km szelvény között külterületen, az 1+800 km szelvény és 2+940 km szelvény között belterületen, ezután a 4+441 km szelvényig ismét külterületen halad át. A beépítettség a belterületi részekben közepes, külterületen nem jellemző.</p> <p>Az áttekintést javítja a szakaszhatárokat feltüntető áttekintő térkép, amely jelen leírás után található az anyagban.</p>	
Leginkább terhelt területek	<p>Az 1. sz. I. rendű főút 50+921 km szelvény és 51+853 km szelvény közötti zajtérképezett szakaszán mindkét oldalon mintegy 80-110 m széles sáv.</p> <p>Az 1. sz. I. rendű főút 57+007 km szelvény és 58+600 km szelvény közötti zajtérképezett szakaszán belterületen mintegy 45-90 m széles sáv, külterületen 100-130 m széles sáv.</p> <p>A 8109. sz. összekötő út zajtérképezett szakaszán mindkét oldalon mintegy 80 m széles sáv.</p> <p>A 8135. sz. összekötő út zajtérképezett szakaszán mindkét oldalon 60-120 m széles sáv.</p>	<p>Az 1. sz. I. rendű főút 50+921 km szelvény és 51+853 km szelvény közötti zajtérképezett szakaszán mindkét oldalon mintegy 60-80 m széles sáv.</p> <p>Az 1. sz. I. rendű főút 57+007 km szelvény és 58+600 km szelvény közötti zajtérképezett szakaszán belterületen mintegy 45-60 m széles sáv, külterületen 80-100 m széles sáv.</p> <p>A 8109. sz. összekötő út zajtérképezett szakaszán mindkét oldalon mintegy 40-60 m széles sáv.</p> <p>A 8135. sz. összekötő út zajtérképezett szakaszán mindkét oldalon 40-70 m széles sáv.</p>

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	Léjjelel mutató
Általános jellemzés	<p>A konfliktusos területek a stratégiai küszöbértéket meghaladó zajterhelésű területek.</p> <p>Az 1. sz. I. rendű főút zajtérképezett szakaszai beépítetlen területeken haladnak, úgyhogy ezeken a szakaszokon nincs konfliktussal érintett lakosság.</p> <p>A 8109. sz. összekötő út zajtérképezett szakasza belterületen halad át, a 8135. sz. összekötő út zajtérképezett szakasza külterületen és belterületen is egyaránt halad. Az érintettség közepes.</p> <p>Az érintett lakosság kb. fele él konfliktusos területen.</p>	<p>A konfliktusos területek a stratégiai küszöbértéket meghaladó zajterhelésű területek.</p> <p>Az 1. sz. I. rendű főút zajtérképezett szakaszai beépítetlen területeken haladnak, úgyhogy ezeken a szakaszokon nincs konfliktussal érintett lakosság.</p> <p>A 8109. sz. összekötő út zajtérképezett szakasza belterületen halad át, a 8135. sz. összekötő út zajtérképezett szakasza külterületen és belterületen is egyaránt halad. Az érintettség közepes.</p> <p>Az érintett lakosság kb. kétharmada él konfliktusos területen.</p>
Konfliktussal leginkább terhelt területek	<p>Az 1. sz. I. rendű főút 50+921 km szelvény és 51+853 km szelvény közötti zajtérképezett szakaszán mindkét oldalon mintegy 30-35 m széles sáv.</p> <p>Az 1. sz. I. rendű főút 57+007 km szelvény és 58+600 km szelvény közötti zajtérképezett szakaszán mindkét oldalon mintegy 25-40 m széles sáv.</p> <p>A 8109. sz. összekötő út zajtérképezett szakaszán mindkét oldalon mintegy 20-30 m széles sáv.</p> <p>A 8135. sz. összekötő út zajtérképezett szakaszán mindkét oldalon mintegy 20-30 m széles sáv.</p>	<p>Az 1. sz. I. rendű főút 50+921 km szelvény és 51+853 km szelvény közötti zajtérképezett szakaszán mindkét oldalon mintegy 30-35 m széles sáv.</p> <p>Az 1. sz. I. rendű főút 57+007 km szelvény és 58+600 km szelvény közötti zajtérképezett szakaszán mindkét oldalon mintegy 25-40 m széles sáv.</p> <p>A 8109. sz. összekötő út zajtérképezett szakaszán mindkét oldalon mintegy 25-30 m széles sáv.</p> <p>A 8135. sz. összekötő út zajtérképezett szakaszán mindkét oldalon mintegy 20-40 m széles sáv.</p>

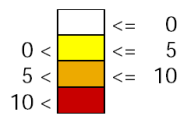
Stratégiai küszöbérték	L_{den} mutatóra: 63 dB	$L_{éjjel}$ mutatóra: 55 dB								
<p>A stratégiai küszöbértéket több mint 10 dB értékkel meghaladó területek (a zajterhelés meghaladja a 73 dB, illetve a 65 dB értéket)</p> <p>Megjegyzés: A túllépés szemléltetése céljából közöljük az L_{den} és $L_{éjjel}$ mutatóra vonatkozó zajtérképek egy-egy jellegzetes részletét. A közölt részlet jellemző a vizsgált útszakaszra.</p>	<p><i>1. sz. I. rendű főút:</i></p>  <p>Az 1. sz. I. rendű főút 50+921 km szelvény és 51+853 km szelvény közötti, valamint 57+007 km szelvény és 58+600 km szelvény közötti zajtérképezett szakaszán érintett lakóépület nem található, a homlokzati zajterhelés értelem-szerűen a 73 dB-es értéket sehol sem éri el.</p> <p>63 dB stratégiai küszöbérték túllépés</p> <table border="1" data-bbox="539 1227 715 1339"> <tr><td><= 0</td></tr> <tr><td>0 < <= 5</td></tr> <tr><td>5 < <= 10</td></tr> <tr><td>10 <</td></tr> </table> <p><i>8109. sz. összekötő út:</i></p>  <p>A 8109. sz. összekötő út zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 73 dB-es értéket sehol sem éri el.</p>	<= 0	0 < <= 5	5 < <= 10	10 <	<p><i>1. sz. I. rendű főút:</i></p>  <p>Az 1. sz. I. rendű főút 50+921 km szelvény és 51+853 km szelvény közötti, valamint 57+007 km szelvény és 58+600 km szelvény közötti zajtérképezett szakaszán érintett lakóépület nem található, a homlokzati zajterhelés értelem-szerűen a 65 dB-es értéket sehol sem éri el.</p> <p>55 dB stratégiai küszöbérték túllépés</p> <table border="1" data-bbox="1045 1227 1220 1339"> <tr><td><= 0</td></tr> <tr><td>0 < <= 5</td></tr> <tr><td>5 < <= 10</td></tr> <tr><td>10 <</td></tr> </table> <p><i>8109. sz. összekötő út:</i></p>  <p>A 8109. sz. összekötő út zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 65 dB-es értéket sehol sem éri el.</p>	<= 0	0 < <= 5	5 < <= 10	10 <
<= 0										
0 < <= 5										
5 < <= 10										
10 <										
<= 0										
0 < <= 5										
5 < <= 10										
10 <										

8135. sz. összekötő út:

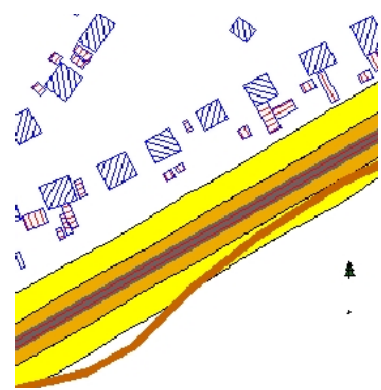


A 8135. sz. összekötő út zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 73 dB-es értéket sehol sem éri el.

63 dB stratégiai
küszöbérték túllépés

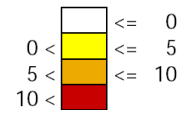


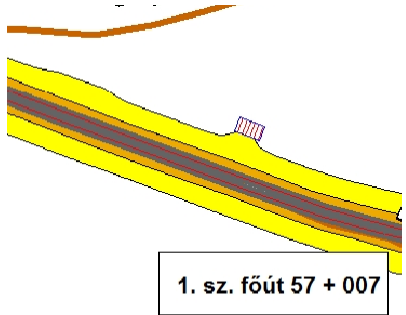
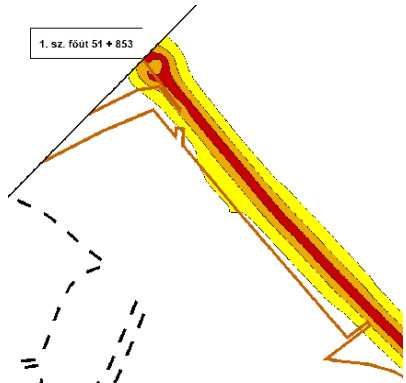
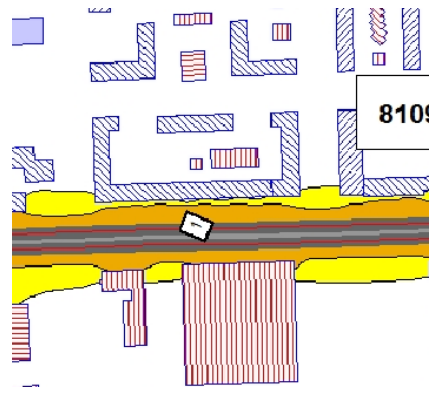
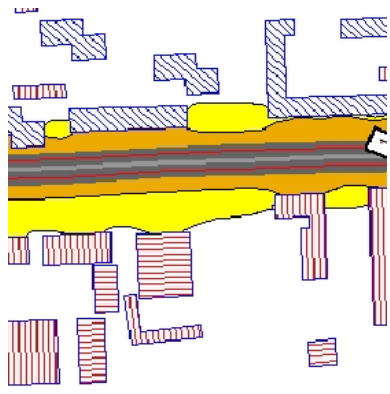
8135. sz. összekötő út:



A 8135. sz. összekötő út zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 65 dB-es értéket sehol sem éri el.

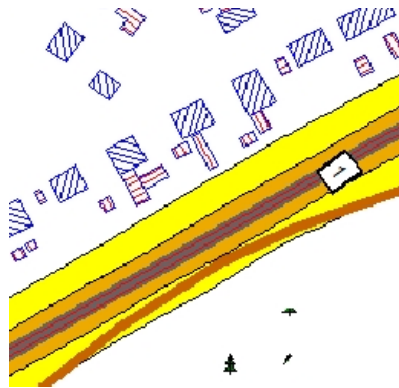
55 dB stratégiai
küszöbérték túllépés



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><i>1. sz. I. rendű főút:</i></p>  <p>Az 1. sz. I. rendű főút 50+921 km szelvény és 51+853 km szelvény közötti, valamint 57+007 km szelvény és 58+600 km szelvény közötti zajtérképezett szakaszán érintett lakóépület nem található, a homlokzati zajterhelés értelemszerűen a 63 dB-es küszöbértéket sehol sem éri el.</p> <p>63 dB stratégiai küszöbérték túllépés</p> <table border="1" data-bbox="550 1299 726 1411"> <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><i>1. sz. I. rendű főút:</i></p>  <p>Az 1. sz. I. rendű főút 50+921 km szelvény és 51+853 km szelvény közötti, valamint 57+007 km szelvény és 58+600 km szelvény közötti zajtérképezett szakaszán érintett lakóépület nem található, a homlokzati zajterhelés értelemszerűen az 55 dB-es küszöbértéket sehol sem éri el.</p> <p>55 dB stratégiai küszöbérték túllépés</p> <table border="1" data-bbox="1053 1299 1228 1411"> <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 <
	<= 0									
0 < <= 5										
5 < <= 10										
10 <										
<= 0										
0 < <= 5										
5 < <= 10										
10 <										
<p><i>8109. sz. összekötő út:</i></p>  <p>A 8109. sz. összekötő út a zajtérképezett szakaszán</p>	<p><i>8109. sz. összekötő út:</i></p>  <p>A 8109. sz. összekötő út a zajtérképezett szakaszán</p>									

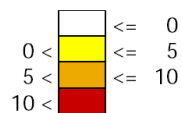
homlokzati zajterhelés a 0+300 km szelvénynél az út jobb oldalán, valamint a 0+500 km szelvény és az 1+315 km szelvény között az út bal oldalán a 63-73 dB-es értékek közé esik.

8135. sz. összekötő út:



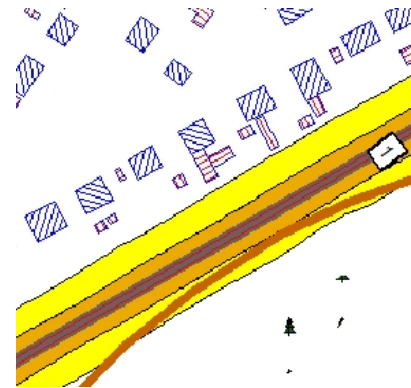
A 8135. sz. összekötő út zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 63 dB-es küszöbértéket sehol sem éri el.

63 dB stratégiai küszöbérték túllépés



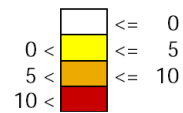
homlokzati zajterhelés a 0+300 km szelvénynél az út jobb oldalán, valamint a 0+500 km szelvény és az 1+315 km szelvény között az út bal oldalán az 55-65 dB-es értékek közé esik.

8135. sz. összekötő út:



A 8135. sz. összekötő út zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés az 55 dB-es küszöbértéket sehol sem éri el.

55 dB stratégiai küszöbérték túllépés



Zajcsökkentési lehetőségek		Tatabánya
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	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.	---
Műszaki intézkedések a zajforrásoknál - az útburkolat cseréje	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.	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	Az 1. sz. I. rendű főút 57+007 km szelvénye és 57+450 km szelvénye között sebességkorlátozás bevezetése (60km/h)	2012. II. félév	0	0,200
	A 8109. sz. összekötő út 0+000-0+280 km szelvények közötti szakaszán sebességkorlátozás bevezetése (60km/h)	2012. II. félév	150	0,150
	A 8135. sz. összekötő út 1+884-2+430 km szelvények közötti szakaszán sebességkorlátozás bevezetése (60km/h)	2014. I. félév	100	0,050
Területhasználat-tervezés	-	-	-	-
Műszaki intézkedések a zajforrásoknál - az útburkolat cseréje	Az 1. sz. I. rendű főút 57+007-57+434 km szelvénye között kopóréteg cseréje teljes burkolatszéliségben	2014. I. félév	0	41,343
	A 8109. sz. összekötő út 0+000-0+375 km szelvények közötti szakaszán kopóréteg cseréje teljes burkolatszéliségben	2013. II. félév	500	37,892
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	Tatabánya-Tata közös elkerülő út (1. sz. főút új nyomvonala helyezése).	2020 után	50	n.a.
Területhasználat-tervezés	-	-	-	-
Műszaki intézkedések a zajforrásoknál - az útburkolat cseréje	-	-	-	-
A zaj csökkentése terjedés közben	-	-	-	-

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: $\frac{\Delta L * l}{k}$
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-	Az érintett út külterületi és a még beépítetlen belterületi szakaszán.	-	-	-	-	-

es védőtávolság kerüljön kijelölésre, amelyen belül nem kerül sor a terület lakóterületté történő átminősítésére						
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]	<u>Költség</u> Lakosság [mFt/fő]	Előrebecsült zajvédelmi hatékonyság index: $\frac{\Delta L}{k}$ *
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 csökkentéshez 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 zaj csökkentése terjedés közben	-	-	-	-	-	-

ZAJCSÖKKENTÉSI INTÉZKEDÉSEK RANGSOROLÁSA TATABÁNYA

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
-	-

Zajcsökkentési intézkedések becsült költsége összesen	Becsült költség Nettó mFt
	-

Zajtérképezett útszakaszok:

- 1. sz. I. rendű főút 50+921 – 51+853 km szelvény
- 1. sz. I. rendű főút 57+007 – 58+600 km szelvény
- 8109. sz. összekötő út 0+000 – 1+315 km szelvény
- 8135. sz. összekötő út 0+000 – 4+441 km szelvény



Zajtérképezett útszakasz