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

M5 autópálya

Évi 3 millió jármű áthaladásánál nagyobb forgalmat lebonyolító gyorsforgalmi utak

Az érintett útszakaszok adatai: M5 autópálya

Út jele:	*Útkategória*	*kezdő km szelvény*	*vég km szelvény*	*hossz (km)*
M5	Autópálya	13+000	57+593	44,619
M5	Autópálya	57+593	159+043	101,453

Általános adatok

Útszakasz: 13+000 – 57+593 km

Megye: Pest

Illetékes megyei kormányhivatal: Pest Megyei Kormányhivatal

Érintett települések: Budapest XVIII. kerület, Budapest XXIII. kerület, Gyál, Inárcs, Ócsa, Kakucs, Újhartyán, Hernád, Táborfalva

Az útszakasz az alábbi települések közigazgatási területén halad át: Budapest XVIII. kerület, Budapest XIX. kerület, Budapest XX. kerület, Budapest XXIII. kerület, Gyál, Alsónémedi, Felsőpakony, Ócsa, Inárcs, Kakucs, Újhartyán, Hernád, Örkény, Pusztavacs, Táborfalva

A környezet jellemzése:

Budapest XX. kerület	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően gyep és erdő övezeti besorolású.
Budapest XXIII. kerület	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően gyep és erdő övezeti besorolású.
Gyál	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően kereskedelmi, szolgáltató gazdasági és mezőgazdasági övezeti besorolású.
Ócsa	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően erdő övezeti besorolású.
Inárcs	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően erdő övezeti besorolású.
Kakucs	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően erdő övezeti besorolású.
Újhartyán	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően védelmi erdő övezeti besorolású.
Hernád	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően erdő övezeti besorolású.
Táborfalva	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően védelmi erdő övezeti besorolású.

Útszakasz: 57+593 – 159+043 km

Megye: Bács-Kiskun, Csongrád

Illetékes megyei kormányhivatal: Csongrád Megyei Kormányhivatal

Érintett települések: Lajosmizse, Kecskemét, Városföld, Kunszállás, Kiskunfélegyháza, Petőfiszállás, Csengele, Kistelek, Balástya, Szatymaz, Zsombó, Szeged

Az útszakasz az alábbi települések közigazgatási területén halad át: Lajosmizse, Kecskemét, Városföld, Kunszállás, Kiskunfélegyháza, Petőfiszállás, Csengele, Kistelek, Balástya, Szatymaz, Zsombó, Szeged

A környezet jellemzése:

Lajosmizse	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően kertes mezőgazdasági övezeti besorolású.
Kecskemét	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően kertes mezőgazdasági és falusias lakóövezeti besorolású.
Városföld	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően általános mezőgazdasági övezeti besorolású.
Kunszállás	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően általános mezőgazdasági övezeti besorolású.
Kiskunfélegyháza	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően kertes és általános mezőgazdasági övezeti besorolású.
Petőfiszállás	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően kertes mezőgazdasági és védelmi övezeti besorolású.
Csengele	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően kertes mezőgazdasági övezeti besorolású.
Kistelek	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően kertes mezőgazdasági övezeti besorolású.
Balástya	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően kertes mezőgazdasági övezeti besorolású.
Szatymaz	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően kertes mezőgazdasági övezeti besorolású.
Zsombó	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően kertes mezőgazdasági övezeti besorolású.
Szeged	Az M5 autópálya zajtérképezett szakasza jellemzően mezőgazdasági kistanyás és mezőgazdasági különleges övezeti besorolású.

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.

Érintett útszakasz: M5 autópálya

	lakosságszám	*iskolák, óvodák száma*	*kórházak száma*
55-59 dB:	4900	0	0
60-64 dB:	1100	0	0
65-69 dB:	100	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.

Érintett útszakasz: M5 autópálya

	lakosságszám	*iskolák, óvodák száma*	*kórházak száma*
50-54 dB:	2100	0	0
55-59 dB:	200	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.

Érintett útszakasz: M5 autópálya

	Csendes homlokzat	Fokozott hangszigetelés
Lakos szám:		
55-59 dB:	0	n.a.
60-64 dB:	0	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– $L_{éjjel}$ 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.

Érintett útszakasz: M5 autópálya

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

Érintett terület, lakóépület és lakosságszám 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)

Érintett útszakasz: M5 autópálya

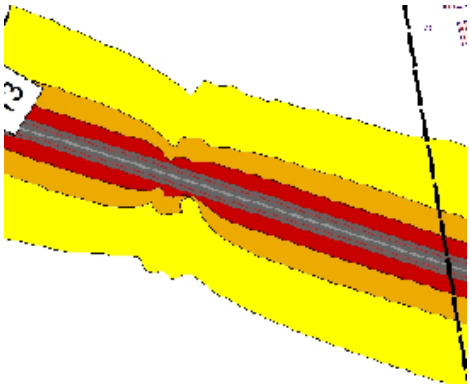
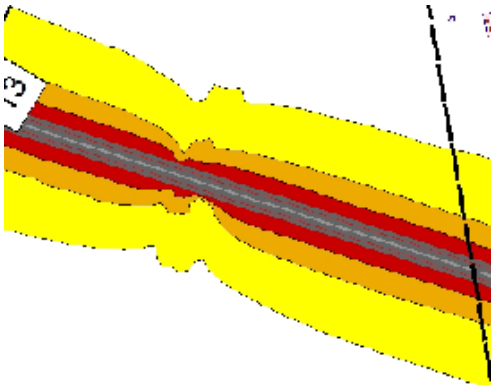
	Terület km^2	Lakosságszám	Lakóépületek száma
>55 dB:	113,651	6100	1500
>65 dB:	24,301	100	0
>75 dB:	6,605	0	0

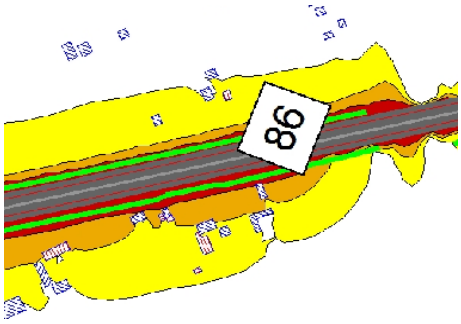
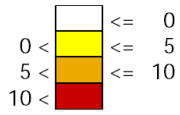
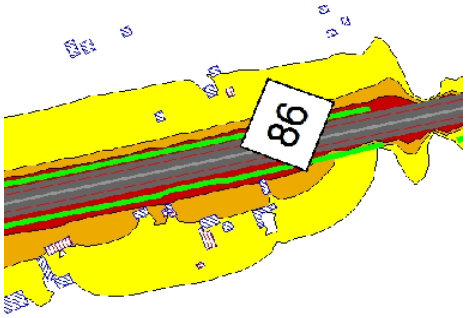
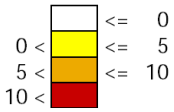
Értékelés zajforrás: közúti közlekedés

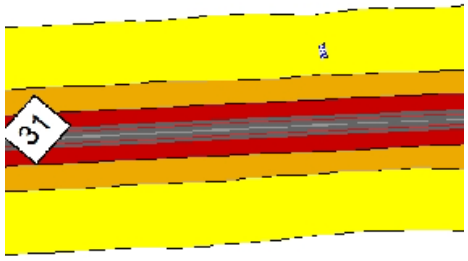
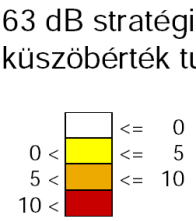
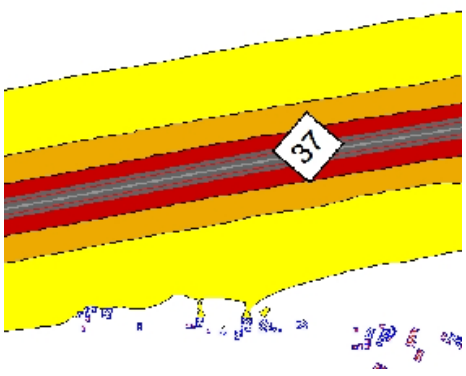
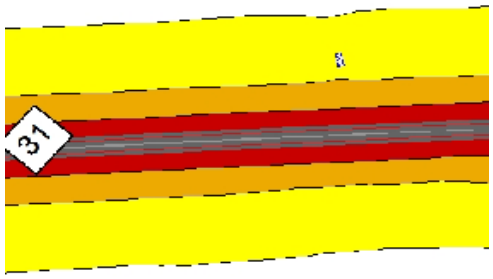
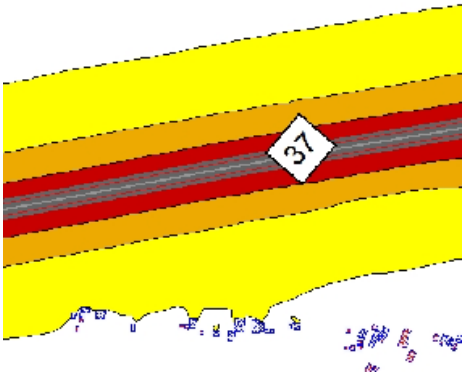
Érintett útszakasz:	M5 autópálya	
TERHELÉS	**L_{den} mutató**	**$L_{éjjel}$ mutató**
Általános jellemzés	Az értékelés csak az adott útszakasz környezetére vonatkozik. Az útszakasz eleve nagyforgalmú (évi legalább 3 millió jármű), tehát az adott útszakasz környezetében mindenképpen magas a közúti forgalom miatt kialakuló zajterhelés. A gyorsforgalmú utak (autópálya, autóút) jellemzően elkerülik a településeket. Autópályák-autóutak esetében a települések közigazgatási határa ennek megfelelően nincs feltüntetve (ellentétben a településeket összekötő, azok átkelési szakaszán gyakran a fő út funkcióját is betöltő utak esetével). Az értékelés ennek a szemléletnek megfelelően egyben tárgyalja az adott szelvények között fekvő gyorsforgalmi útszakaszt. A számítások a Magyar Közút Állami Közútkezelő, Fejlesztő, Műszaki és Információs Kht. által közzétett, 2009. évre vonatkozó forgalmi adatokon alapulnak. Az M5 autópálya a 13+000 – 57+593 km, 57+593 – 159+043 km szelvények között 146,072 km teljes hosszban zajtérképezésre került. Az érintettség adatokat a zajtérképezett autópálya teljes hosszára vonatkozóan közöljük. Az áttekintést javítja a szakaszhatárokat feltüntető áttekintő térkép, amely jelen leírás után található az anyagban.	
Leginkább terhelt területek	A leginkább terhelt területek egybeesnek a zajtérképezett útszakaszok környezetével. Az M5 autópálya Pest megyei szakaszán, Budapest XX. kerületi szakasz mindkét oldalán 420-440 m, Budapest XVIII. kerületi szakasz bal oldalán 200 m, Budapest XXIII. kerületi szakaszán 320-600 m, gyáli szakaszán 390-620 m mindkét oldalon. Az Ócsa-Kakucs közötti szakaszon 800-860 m, az újhartyáni szakaszon 220-530 m, a Hernád-Táborfalva közötti szakaszon 340-420 m széles sáv az út mindkét oldalán. Az M5 autópálya Bács-Kiskun megyei, lajosmizsei szakaszán a bal oldalon 300-400 m, a jobb oldalon 380-420 m, a Kecskemét-Kiskunfélegyháza közötti szakaszon 250-380 m, Petőfiszállásnál 120-310 m széles sáv. Az M5 autópálya Csongrád megyei szakaszán Csengele és Szatymaz	A leginkább terhelt területek egybeesnek a zajtérképezett útszakaszok környezetével. Az M5 autópálya Pest megyei szakaszán, Budapest XX. kerületi szakasz mindkét oldalán mintegy 260 m, Budapest XVIII. kerületi szakasz bal oldalán mintegy 70 m, Budapest XXIII. kerületi szakaszán 240-480 m, gyáli szakaszán 280-410 m mindkét oldalon. Az Ócsa-Kakucs közötti szakaszon 240-380 m, az újhartyáni szakaszon 180-360 m, a Hernád-Táborfalva közötti szakaszon 200-290 m széles sáv az út mindkét oldalán . Az M5 autópálya Bács-Kiskun megyei, lajosmizsei szakaszán a bal oldalon 130-280 m, a jobb oldalon 240-290 m, a Kecskemét-Kiskunfélegyháza közötti szakaszon 140-260 m, Petőfiszállásnál 110-200 m széles sáv. Az M5 autópálya Csongrád megyei szakaszán Csengele és Szatymaz

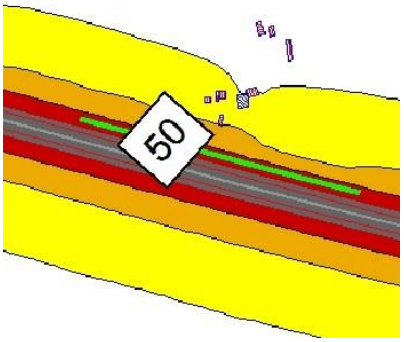
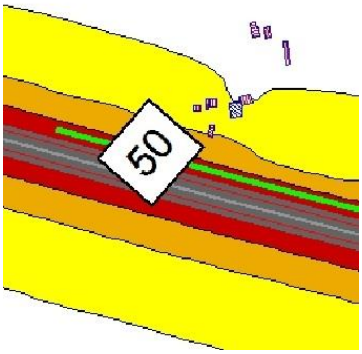
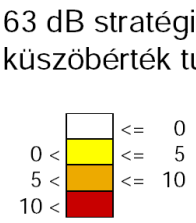
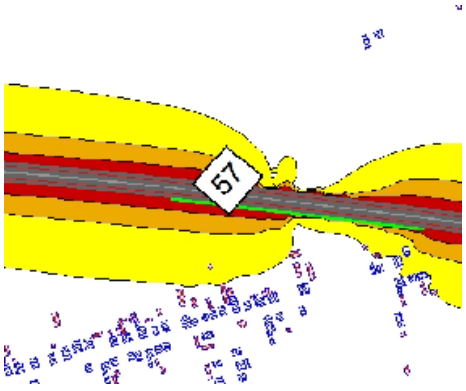
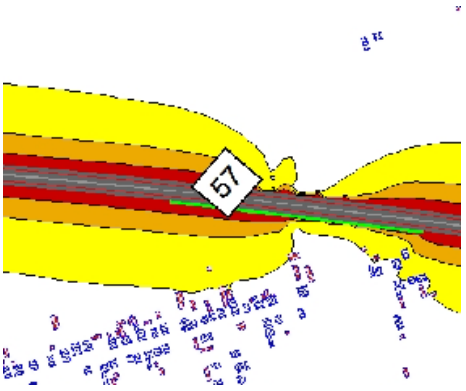
	között 170-310 m, Zsombónál 220 m, Szegednél 300-340 m széles sáv. Számos helyen épült zajárnyékoló létesítmény, ami kedvezően befolyásolja az érintettséget a kritikus helyeken.	között 70-200 m, Zsombónál 150 m, Szegednél 170-200 m széles sáv. Számos helyen épült zajárnyékoló létesítmény, ami kedvezően befolyásolja az érintettséget a kritikus helyeken.
Kedvező adottságú, csendes területek	A csendes területek akkor lennének ténylegesen kijelölhetőek, ha a települések zajtérképe a mértékadó forgalmat lebonyolító úthálózat figyelembe vételével elkészült volna. Ennek a projektnek a keretében ez nem készült el. Így csak annyi jelenthető ki, hogy a nagyforgalmú úttól eltávolodva a terepviszonyok, a zajvédő létesítmények, ill. a beépítettség függvényében csökken a zajterhelés.	

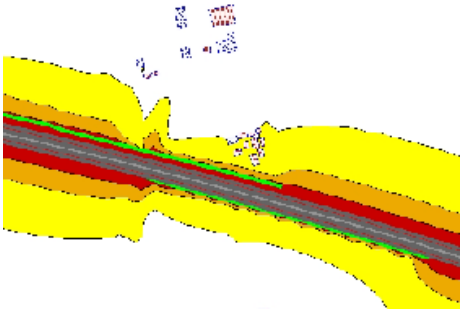
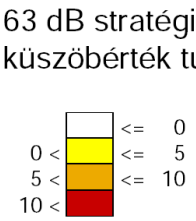
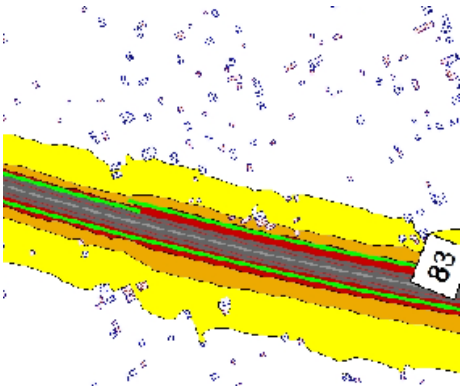
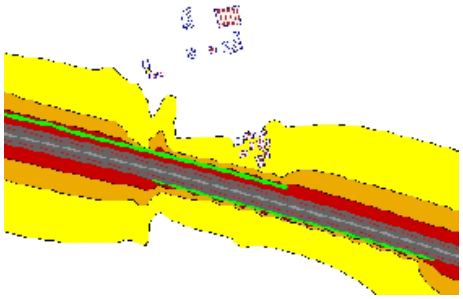
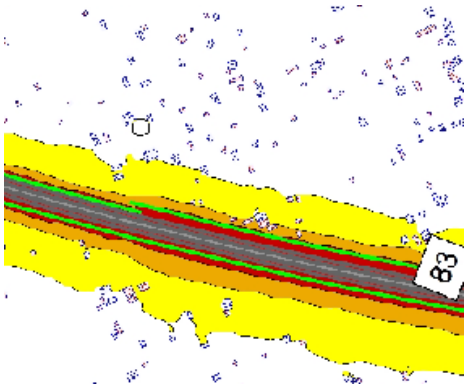
KONFLIKTUS (érintettség)	L_{den} mutató	$L_{éjjel}$ mutató
Általános jellemzés	A konfliktusos területek a stratégiai küszöbértéket meghaladó zajterhelésű területek. Az útszakasz forgalma miatt kialakuló zajterhelés a beépített területeknek csak az autópályához közel fekvő részeit érinti, így az érintettség nem magas. Az érintett települések számos védendő intézménye közül egy sem esik konfliktusos területre. Számos helyen épült zajárnyékoló létesítmény, ami kedvezően befolyásolja az érintettséget a kritikus helyeken.	A konfliktusos területek a stratégiai küszöbértéket meghaladó zajterhelésű területek. Az útszakasz forgalma miatt kialakuló zajterhelés a beépített területeknek csak az autópályához közel fekvő részeit érinti, így az érintettség nem magas. Az érintett települések számos védendő intézménye közül egy sem esik konfliktusos területre. Számos helyen épült zajárnyékoló létesítmény, ami kedvezően befolyásolja az érintettséget a kritikus helyeken.
Konfliktussal leginkább terhelt területek	A stratégiai küszöbértéket meghaladó zajterhelésű területek (a beépítettségtől és a terepviszonyoktól is függően) az út mintegy 20-190 m-es környezetében helyezkednek el. A konfliktussal érintett lakóépületek többsége Kecskeméten, Lajosmizsén és Kiskunfélegyházán található.	A stratégiai küszöbértéket meghaladó zajterhelésű területek (a beépítettségtől és a terepviszonyoktól is függően) az út mintegy 10-140 m-es környezetében helyezkednek el. A konfliktussal érintett lakóépületek többsége Kecskeméten, Lajosmizsén és Kiskunfélegyházán található.

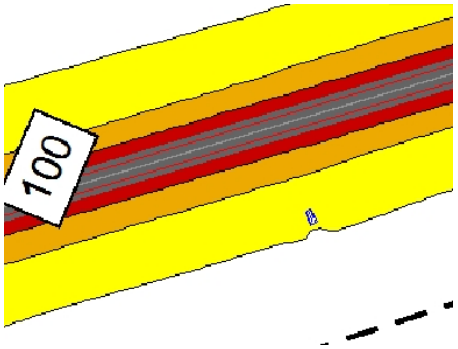
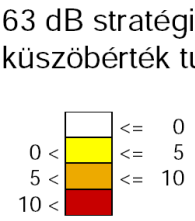
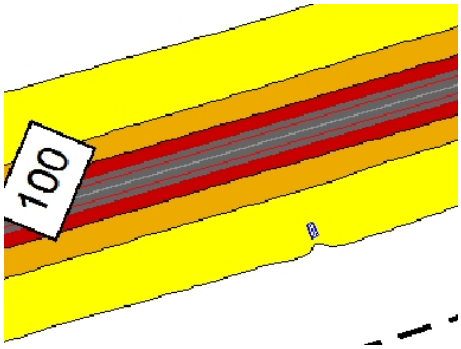
Stratégiai küszöbérték	L_{den} mutatóra: 63 dB	$L_{éjjel}$ mutatóra: 55 dB
A stratégiai küszöbértéket több mint 10 dB értékkel meghaladó területek (a zajterhelés meghaladja a 73 dB, illetve a 65 dB értéket) **Megjegyzés**: A túllépés szemléltetése céljából közöljük az L_{den} és $L_{éjjel}$ mutatóra vonatkozó zajtérképek egy-egy jellegzetes részletét. A közölt részlet jellemző a vizsgált útszakaszra.	*Pest megye:*  Az M5 autópálya zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés sehol sem éri el a 73 dB-es értéket. 	*Pest megye:*  Az M5 autópálya zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés sehol sem éri el a 65 dB-es értéket. 

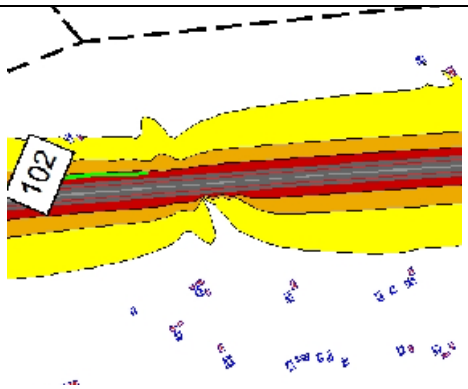
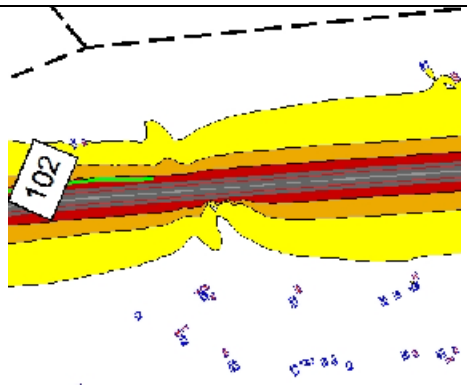
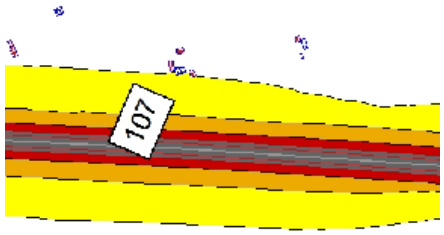
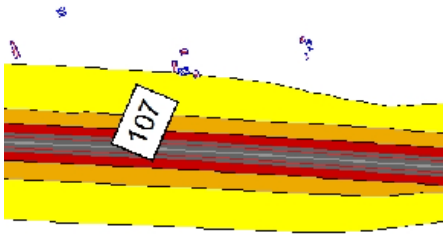
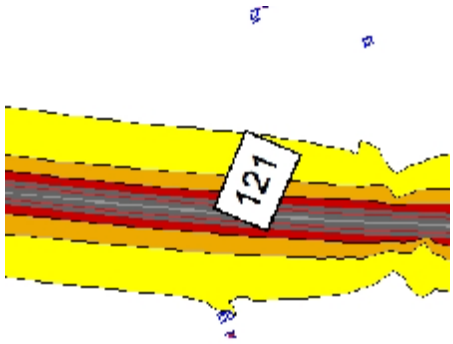
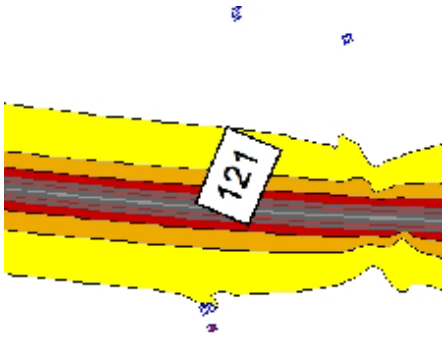
Stratégiai küszöbérték	L_{den} mutatóra: 63 dB	$L_{éjjel}$ mutatóra: 55 dB
A stratégiai küszöbértéket több mint 10 dB értékkel meghaladó területek (a zajterhelés meghaladja a 73 dB, illetve a 65 dB értéket) **Megjegyzés:** A túllépés szemléltetése céljából közöljük az L_{den} és $L_{éjjel}$ mutatóra vonatkozó zajtérképek egy-egy jellegzetes részletét. A közölt részlet jellemző a vizsgált útszakaszra.	*Bács-Kiskun, Csongrád megye:* Az M5 autópálya környezetében a homlokzati zajterhelés a következő szakaszokon haladja meg a 73 dB-es értéket:  Az M5 autópálya kecskeméti szakaszának környezetében a homlokzati zajterhelés a 85+850-85+950 km szelvények között, a jobb oldalon haladja meg a 73 dB-es értéket. 63 dB stratégiai küszöbérték túllépés 	*Bács-Kiskun, Csongrád megye:* Az M5 autópálya környezetében a homlokzati zajterhelés a következő szakaszokon haladja meg a 65 dB-es értéket:  Az M5 autópálya kecskeméti szakaszának környezetében a homlokzati zajterhelés a 85+850-85+950 km szelvények között, a jobb oldalon haladja meg a 65 dB-es értéket. 55 dB stratégiai küszöbérték túllépés 

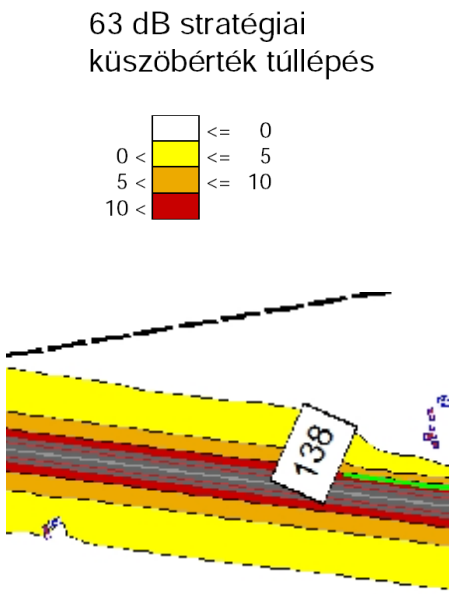
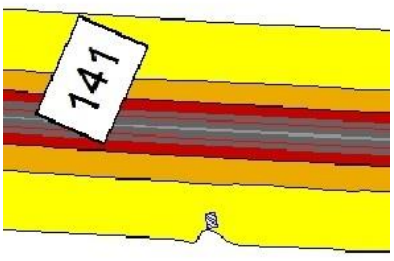
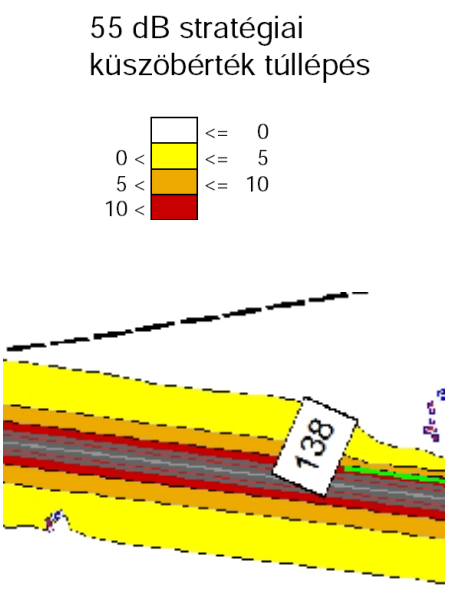
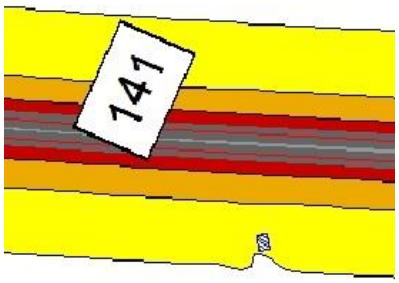
Stratégiai küszöbérték	L_{den} mutatóra: 63 dB	$L_{éjjel}$ mutatóra: 55 dB
A stratégiai küszöbértéket legfeljebb 10 dB értékkel meghaladó területek **Megjegyzés**: A túllépés szemléltetése céljából közöljük az L_{den} és $L_{éjjel}$ mutatóra vonatkozó zajtérképek egy-egy jellegzetes részletét. A közölt részlet jellemző a vizsgált útszakaszra.	*Pest megye:* Az M5 autópálya környezetében a homlokzati zajterhelés a következő szakaszokon haladja meg a 63 dB-es küszöbértéket:  Az M5 autópálya Ócsát érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 31+400 km szelvénynél bal oldalon a 63-68 dB-es sávba esik.   Az M5 autópálya Inárcsot érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 36+650-	*Pest megye:* Az M5 autópálya környezetében a homlokzati zajterhelés a következő szakaszokon haladja meg az 55 dB-es küszöbértéket:  Az M5 autópálya Ócsát érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 31+400 km szelvénynél bal oldalon az 55-60 dB-es sávba esik.   Az M5 autópálya Inárcsot érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 36+650-36+900 km

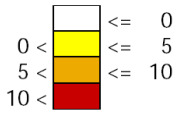
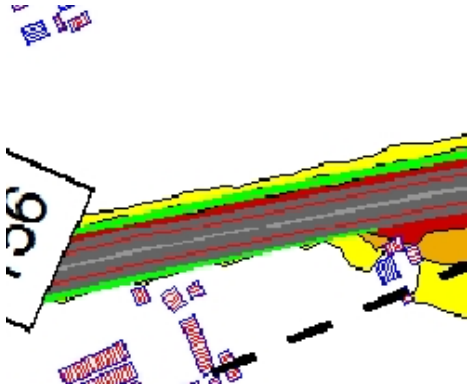
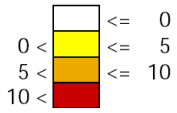
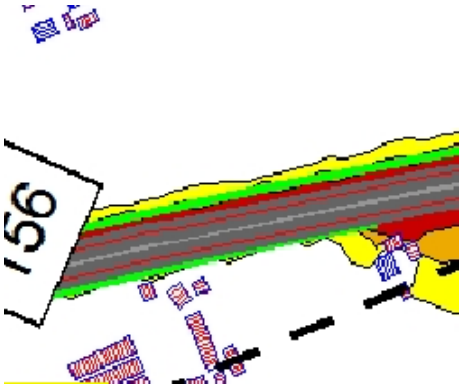
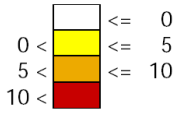
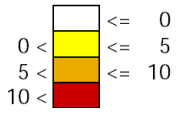
	36+900 km szelvények között a jobb oldalon a 63-68 dB-es sávba esik.	szelvények között a jobb oldalon az 55-60 dB-es sávba esik.
		
	Az M5 autópálya Hernádot érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 48+600 km szelvénynél jobb, az 50+050 km szelvénynél bal oldalon a 63-73 dB-es sávba esik.	Az M5 autópálya Hernádot érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 48+600 km szelvénynél jobb, az 50+050 km szelvénynél bal oldalon az 55-65 dB-es sávba esik.
		
		
	Az M5 autópálya Táborfalvát érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés az 57+250 km szelvénynél jobb oldalon a 63-68 dB-es sávba esik.	Az M5 autópálya Táborfalvát érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés az 57+250 km szelvénynél jobb oldalon a 63-68 dB-es sávba esik.

Stratégiai küszöbérték	L_{den} mutatóra: 63 dB	$L_{éjjel}$ mutatóra: 55 dB
A stratégiai küszöbértéket legfeljebb 10 dB értékkel meghaladó területek **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.	*Bács-Kiskun, Csongrád megye:*  Az M5 autópálya Lajosmizsét érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 60+800 km, a 70+400 km, 71+850 km, 73+000 km szelvényeknél a jobb oldalon, a 72+000 km és a 72+400 km szelvényeknél a bal oldalán a 63-68 dB-es sávba esik.   Az M5 autópálya Kecskemétet érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 73+500 km	*Bács-Kiskun, Csongrád megye:*  Az M5 autópálya Lajosmizsét érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés az 59+800 km, a 60+800 km, a 70+400 km, a 71+050 km, a 71+300 km, 71+850 km és a 73+000 km szelvényeknél a jobb oldalon az 55-60 dB-es sávba esik. Az 58+300 km, a 72+000 km és a 72+400 km szelvényeknél a bal oldalon szintén az 55-60 dB-es sávba esik a homlokzati zajterhelés.   Az M5 autópálya Kecskemétet érintő zajtérképezett szakaszán a

	szelvénynél és a 75+500 km szelvénynél a bal oldalon, a 77+600 km szelvénynél a jobb oldalon, a 77+900 km szelvénynél a bal oldalon a 63-68 dB-es sávba esik. A 78+050-78+150 km szelvények közötti szakaszon a jobb oldalon, a 78+650-78+850 km szelvények közötti szakaszon a bal oldalon, a 79+200 km szelvénynél és a 80+850 km szelvénynél a jobb oldalon, a 81+300-87+900 km szelvények közötti szakaszon mindkét oldalon, a 88+600-88+800 km szelvények közötti szakaszon a jobb oldalon, a 89+100 km szelvénynél, a 89+650 km szelvénynél és a 91+800 km szelvénynél a bal oldalon a homlokzati zajterhelés szintén a 63-68 dB-es sávba esik.  Az M5 autópálya Városföldet érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 100+200 km szelvénynél jobb oldalon a 63-68 dB-es sávba esik.  	homlokzati zajterhelés a 73+500 km és a 75+500 km szelvényeknél a bal oldalon, a 77+600 km szelvénynél a jobb oldalon, a 77+900 km szelvénynél a bal oldalon az 55-60 dB-es sávba esik. A 78+050-78+150 km szelvények közötti szakaszon a jobb oldalon, a 78+650-78+850 km szelvények közötti szakaszon a bal oldalon, a 79+200 km és a 80+850 km szelvényeknél a jobb oldalon, a 81+300-87+900 km szelvények közötti szakaszon mindkét oldalon, a 88+600-88+800 km szelvények közötti szakaszon a jobb oldalon és a 89+100 km, 89+650 km, 91+800 km szelvényeknél a bal oldalon a homlokzati zajterhelés szintén az 55-60 dB-es sávba esik.  Az M5 autópálya Városföldet érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 100+200 km szelvénynél jobb oldalon az 55-60 dB-es sávba esik. 

	 Az M5 autópálya Kunszállást érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 101+700 km, a 102+050 km, a 102+550 km és a 104+150 km szelvényeknél bal oldalon a 63-68 dB-es sávba esik.	 Az M5 autópálya Kunszállást érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 101+700 km, a 102+050 km, a 102+550 km és a 104+150 km szelvényeknél bal oldalon az 55-60 dB-es sávba esik.
	 Az M5 autópálya Kiskunfélegyházát érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 107+050 km szelvénynél és a 115+850 km szelvénynél bal oldalon a 63-68 dB-es sávba esik.	 Az M5 autópálya Kiskunfélegyházát érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 107+050 km szelvénynél és a 115+850 km szelvénynél bal oldalon az 55-60 dB-es sávba esik.
	 Az M5 autópálya Petőfiszállást érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 121+000 km szelvénynél jobb oldalon a 63-68	 Az M5 autópálya Petőfiszállást érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 121+000 km szelvénynél jobb oldalon az 55-60

	dB-es sávba esik.  Az M5 autópálya Csengelét érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 137+750 km szelvénynél jobb oldalon a 63-68 dB-es sávba esik.  Az M5 autópálya Balástyát érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 141+100 km és a 143+250 km szelvénynél a jobb oldalon a 63-68 dB-es sávba esik.	dB-es sávba esik.  Az M5 autópálya Csengelét érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 137+750 km szelvénynél jobb oldalon az 55-60 dB-es sávba esik.  Az M5 autópálya Balástyát érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati a 141+100 km és a 143+250 km szelvénynél a jobb oldalon az 55-60 dB-es sávba esik.

	63 dB stratégiai küszöbérték túllépés   Az M5 autópálya Szatymazt érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 156+200 km szelvénynél jobb oldalon a 63-68 dB-es sávba esik.	55 dB stratégiai küszöbérték túllépés   Az M5 autópálya Szatymazt érintő zajtérképezett szakaszán a homlokzati zajterhelés a 156+200 km szelvénynél jobb oldalon az 55-60 dB-es sávba esik.
	63 dB stratégiai küszöbérték túllépés  	55 dB stratégiai küszöbérték túllépés 

Zajcsökkentési lehetőségek		M5 autópálya
Lehetséges zajcsökkentési megoldások az intézkedési tervben	**A zajcsökkentési megoldás adaptálása a vonalas létesítmény stratégiai zajtérképezése sajátosságainak a figyelembevételével**	**A zajcsökkentéssel érintett lakosszám**
Forgalomtervezés - a forgalomsűrűség csökkentése - sebességkorlátozás, forgalomcsillapítás - a nehézjárművek részarányának csökkentése	A **sebességkorlátozás** gyorsforgalmi utak esetében a szolgáltatási színvonal indokolatlan mértékű csökkenését jelentené, ezért **nem javasolt megoldás.** A gyorsforgalmi utak alapvetően a települések elkerülésével valósultak meg, **elkerülő út létesítése** ez esetben tehát **nem merül fel zajcsökkentési megoldásként.**	A zajtérképezett útszakasz térségében kimutatott teljes lakosságszám.
Területhasználat-tervezés[1]	Általában javasolható, hogy a kül- és belterületi nagyforgalmú utak környezetében **védőtávolság kerüljön kijelölésre, amelyen belül nem kerül sor olyan területté 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	A gyorsforgalmi utak esetében a burkolat közbiztonsági szempontok miatt kiváló állapotban van, a kopóréteg akusztikai tulajdonságai reálisan megvalósítható beavatkozással érdemben nem javíthatóak.	A módosítással érintett zajtérképezett útszakasz térségében kimutatott lakosszám.
Csendesebb zajforrások kiválasztása és előnyben részesítése - a járműpark felújítása	A nagyforgalmú utakon nem helyi, önkormányzati döntés kérdése a járműpark összetétele. A korszerű tömegközlekedési járművek beszerzése elsősorban nem a kis zajhatásuk miatt történik, a zajterheléshez adott (csökkentett) járulékuk igen kicsi. A járműpark felújításának zajhatása a stratégiai zajtérképezés eszközeivel közvetlenül nem becsülhető, mivel a becslés a számítási módszer állandóinak a megváltoztatását igényli. A járműpark összetételének a zajemisszió csökkenésére kifejtett hatása az intézkedési terv időtartamán túlnyúló időtávlatban jut csak érvényre.	A zajtérképezett útszakasz térségében kimutatott teljes lakosszám.
A zaj csökkentése terjedés közben, passzív védelem	A zajárnyékoló létesítmények alkalmazhatósága gyorsforgalmi utak mentén hatékony, javasolható zajcsökkentési megoldás. A passzív védelem alkalmazására 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.	A módosítással érintett zajtérképezett útszakasz térségében, az útnak a zajárnyékolással ellátott oldalán kimutatott teljes lakosszám.
Szabályozási vagy gazdasági intézkedések, ösztönzők.	A zajcsökkentés érdekében kialakított, a település egészét érintő, átfogó koncepció a fragmentált úthálózatra (kiragadott útszakaszok) vonatkozó stratégiai zajtérképekre alapozva nem dolgozható ki.	A zajtérképezett útszakasz térségében kimutatott teljes lakosszám.

[1] A zajvédelem miatt szükséges védőtávolságok lásd az Általános leírás c. dokumentumban.

ZAJCSÖKKENTÉSI INTÉZKEDÉSEK M5 autópálya

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 képezünk, 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 mellet az externáliák becslése egyrészt bizonytalan, másrészt a közvetlen költségekhez képest kevés járulékot képviselnek, ezért a továbbiakban ezek alakulását nem elemezzük.

Az intézkedések költséghatékonyságát az adott költséggel elérhető becsült zajterhelés csökkenés és az érintett lakosszám 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				
	Intézkedések	***Átadás dátuma***	***Zajcsökkentéssel érintett lakosszám (l) [fő]***	***Költség (k) [mFt]***
Területhasználat-tervezés	-	-	-	-
A zaj csökkentése terjedés közben	A 61+697-61+953 km szelvények közötti szakaszon az út jobb oldalán meglévő 2,0 m magas fal elbontása és új 3,5-3,75 m magas zajárnyékoló fal építése 256 m hosszon.	n.a.	kb. 5	n.a.
	Az 57+310-57+520 km szelvények között az autópálya jobb oldalán 3 m magas zajárnyékoló fal építése 210 m hosszon.	n.a.	kb. 5	n.a.
	A 61+008-61+588 km szelvények között az autópálya bal oldalán 3,0-3,5 m magas zajárnyékoló fal építése 580 m hosszon.	n.a.	kb. 20	n.a.
	A 62+092-62+568 km szelvények között az autópálya bal oldalán 3,25 m magas zajárnyékoló fal építése 476 m hosszon.	n.a.	kb. 10	n.a.
	A 71+891-72+195 km szelvények között az autópálya bal oldalán 2,0 m magas zajárnyékoló fal 3,5 m-re magasítása 304 m hosszon.	n.a.	kb. 25	n.a.
	A 71+952-72-090 km szelvények között az autópálya jobb oldalán 3,0 m magas zajárnyékoló fal építése 138 m hosszon.	n.a.	0	n.a.
	A 81+588-81+654 km szelvények között az autópálya jobb oldalán 1,5 m magas zajárnyékoló fal építése reduktor csővel kiegészítve 66 m hosszon.	n.a.	kb. 40	n.a.
	A 81+755-82+086 km szelvények	n.a.	kb. 100	n.a.

	között az autópálya jobb oldalán 3,5 m magas zajárnyékoló fal építése 331 m hosszon.			
	A 82+427-82+688 km szelvények között az autópálya bal oldalán 4,5 m magas zajárnyékoló fal építése 261 m hosszon.	n.a.	kb. 100	n.a.

Folyamatban lévő zajcsökkentési intézkedések				
	Intézkedések	***Átadás dátuma***	***Zajcsökkentéssel érintett lakosszám (l) [fő]***	***Költség (k) [mFt]***
Területhasználat-tervezés	-	-	-	-
A zaj csökkentése terjedés közben	-	-	-	-

Előkészítés alatt álló zajcsökkentési intézkedések				
	Intézkedések	***Átadás dátuma***	***Zajcsökkentéssel érintett lakosszám (l) [fő]***	***Költség (k) [mFt]***
Területhasználat-tervezés	-	-	-	-
A zaj csökkentése terjedés közben	-	-	-	-

Zajcsökkentési intézkedések - 5 éves időszakra

Intézkedés	**Érintett útszakasz / intézmény**	**Zaj-csökkentéssel érintett lakosszám (l) [fő]**	**Költség (k) [mFt]**	**Becsült zajemisszió csökkenés ΔL [dB]**	**K ö l t s é g Lakosszám [mFt/fő]**	**Előrebecsült zajvédelmi hatékonyság index: ΔL *l / k**
Területhasználat-tervezés Az út két oldalán legalább 120-120 m-es védőtávolság biztosítja a stratégiai küszöbérték túllépésének az elkerülését, azonban a legalább 20 dB értékű zajterhelés csökkentéshez legalább 350-350 m-es védőtávolság kerüljön kijelölésre, amelyen belül nem kerül sor a terület lakóterületté történő átminősítésére.	Az érintett útszakaszon.	-	-	-	-	-
A zaj csökkentése terjedés közben	-	-	-	-	-	-

Zajcsökkentési intézkedések - Hosszú távú stratégia

Intézkedés	Érintett útszakasz / intézmény	Zaj-csökkentéssel érintett lakosszám (l) [fő]	Költség (k) [mFt]	Becsült zajemisszió csökkenés ΔL [dB]	Költség / Lakosszám [mFt/fő]	Előrebecsült zajvédelmi hatékonyság index: ΔL *l / k
Területhasználat-tervezés: Az út két oldalán legalább 120-120m-s védőtávolság biztosítja a stratégiai küszöbérték túllépésének az elkerülését, azonban a legalább 20 dB értékű zajterhelés csökkentéshez legalább 350-350 m-es védőtávolság kerüljön kijelölésre, amelyen belül nem kerül sor a terület lakóterületté történő átminősítésére.	-	-	-	-	-	-
A zaj csökkentése terjedés közben	-	-	-	-	-	-

ZAJCSÖKKENTÉSI INTÉZKEDÉSEK RANGSOROLÁSA
M5 autópálya

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

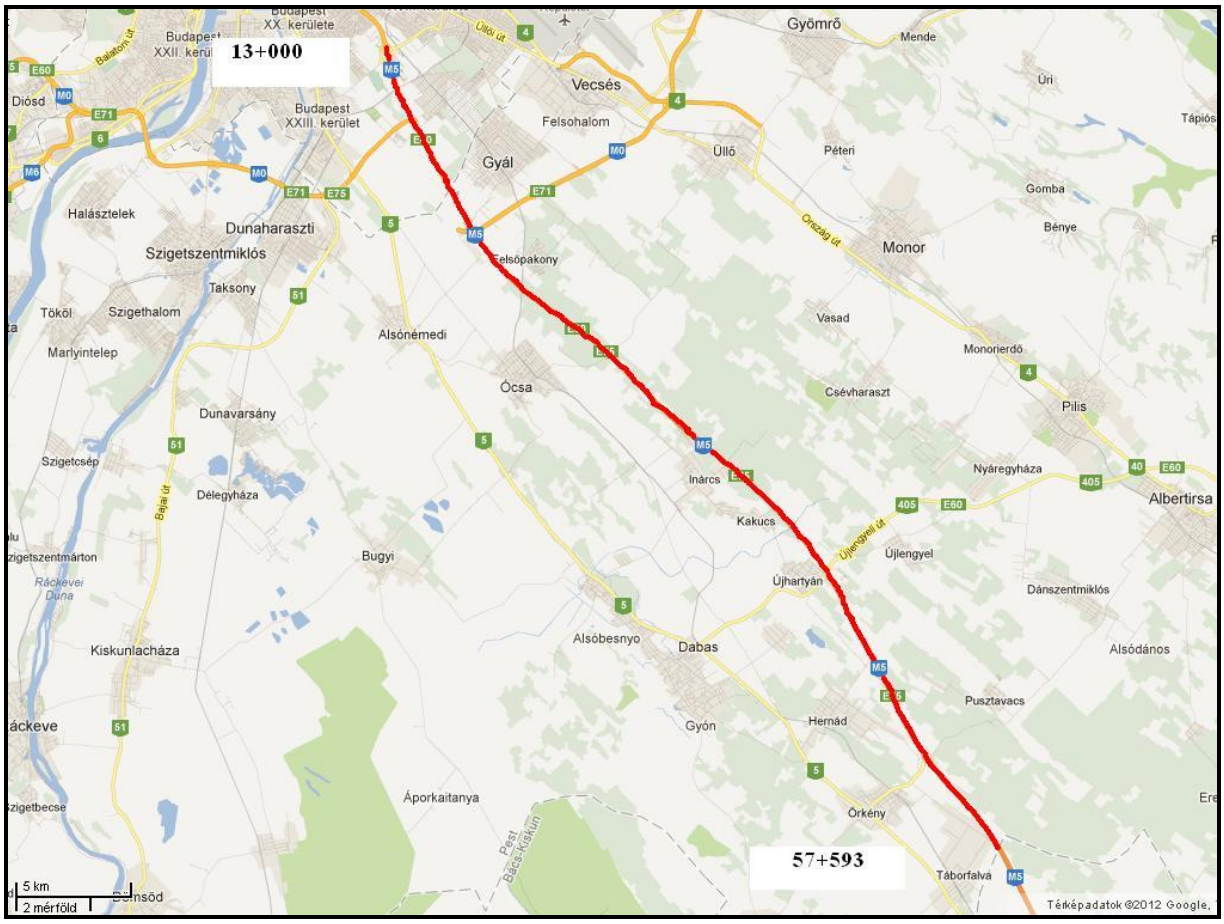
Zajcsökkentési intézkedések - 5 éves időszakra	
Intézkedések rangsorban	**Becsült költség Nettó mFt**
1. Területhasználat-tervezés: Az út két oldalán védőtávolság kijelölése, amelyen belül nem kerül sor a terület lakóterületté történő átminősítésére: az érintett útszakaszokon.-	-

Zajcsökkentési intézkedések - Hosszú távú stratégia	
Intézkedések rangsorban	**Becsült költség Nettó mFt**
-	-

Zajcsökkentési intézkedések becsült költsége összesen	**Becsült költség Nettó mFt**
	-

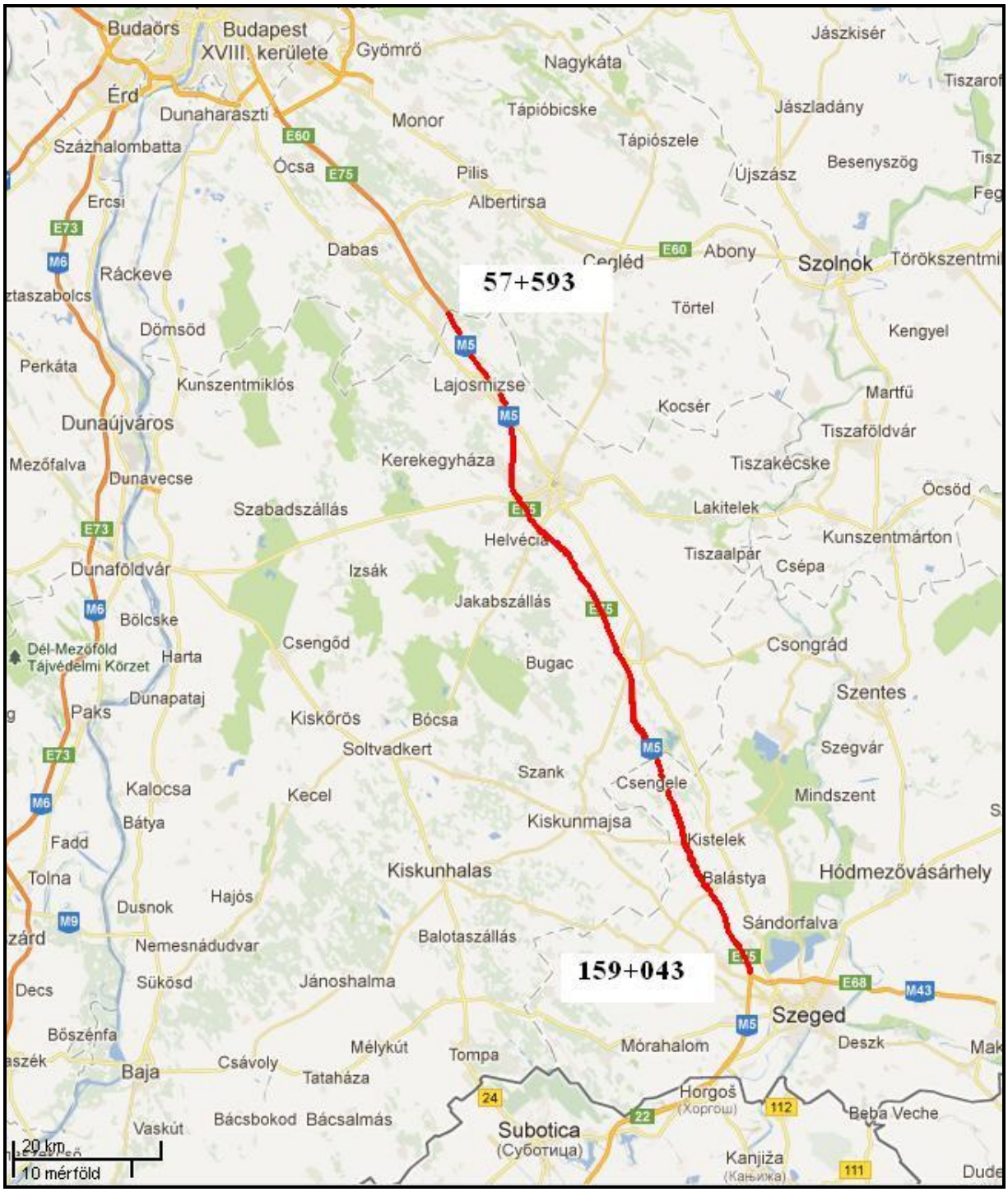
Zajtérképezett útszakaszok:

M5 autópálya
Pest megye
13+000 – 57+593 km



Zajtérképezett útszakasz

M5 autópálya
Bács-Kiskun, Csongrád megye
57+593 – 159+043 km



Zajtérképezett útszakasz