



HEVES MEGYEI
KORMÁNYHIVATAL

Ügyintéző szervezeti egység:
Környezetvédelmi, Természetvédelmi
és Hulladékgazdálkodási Főosztály
Környezetvédelmi Osztály
Iktatószám: HE/KVO/00896-88/2022.
Ügyintéző: Jósvainé Nagy Fanni
Telefonszám: +36 (36) 795-153

Tárgy: a „Hatvan-Füzesabony és ráhordó vasútvonalainak korszerűsítése – Hatvan (bez.) – Füzesabony (bez.) vasúti vonalszakasz” c. projekt megvalósítására vonatkozó **környezetvédelmi engedély**

HATÁROZAT

- I. A **Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.** (1134 Budapest, Váci út 45., KÜJ: 100365768, a továbbiakban: Engedélyes) megbízásából eljáró VIBROCOMP Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. (1118 Budapest, Bozókvár utca 12., a továbbiakban: Kérelmező) kérelmére a Heves Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Környezetvédelmi Osztályán (a továbbiakban: Környezetvédelmi Hatóság) indult környezeti hatásvizsgálati eljárásban a „Hatvan-Füzesabony és ráhordó vasútvonalainak korszerűsítése – Hatvan (bez.) – Füzesabony (bez.) vasúti vonalszakasz” c. projekt (KTJ: 103007341) megvalósítására vonatkozó

környezetvédelmi engedélyt megadom.

A környezetvédelmi engedély 2037. május 31-ig érvényes.

- II. **Engedélyezett tevékenység ismertetése a környezeti hatásvizsgálati dokumentációban (a továbbiakban: Dokumentáció) foglaltak alapján:**

1. Engedélyes adatai:

Neve: NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
Székhelye: 1134 Budapest, Váci út 45.
KÜJ szám: 100365768
Adószám: 11906522-2-41
Cégjegyzékszám: 01-10-044180

2. A tervezett tevékenység ismertetése:

A tervezési terület lehatárolása:

A 80. sz. vasútvonal Hatvan (bez.) – Füzesabony (bez.) egybefüggő kétvágányú villamosított vonalszakasza.

A 80-as vasútvonal Budapesttől Mezőzomborig kétvágányú, villamosított, a Hatvan – Füzesabony szakasz tengelyterhelése 210 kN és engedélyezési sebessége 120 km/h. A koros felépítmény és a nem kellő alépítményi teherbírás miatt a vonalon sok helyen található ideiglenes sebességkorlátozás. A tervezet beruházás Pest és Heves megyében Tura, Boldog, Hatvan, Hort, Atkár, Vámosgyörk, Adács, Karácsond, Ludas, Detk, Nagyút, Kompolt, Kál és Füzesabony települések közigazgatási területét érinti.

Érintett helyrajzi számok

- Vasútépítés által érintett:

Település	Hrsz:
Tura	027/2
Boldog	031/3, 021/87, 021/68, 021/22, 023, 035/2, 037/10, 021/69, 031/1, 024, 033/1, 037/7, 026/1, 032, 020, 031/4, 025/13, 026/2, 034, 021/88, 025/12, 033, 021/4
Hatvan	02/1, 10204, 4218, 4225/2, 3200/2, 0410/1, 10219, 4217, 4225/1, 3200/3, 2439, 024/19, 4198, 4228, 3193/4, 1665, 6418, 4197, 4227/2, 3191/1, 1662, 10229, 4189, 4227/1, 3191/2, 1664, 10228, 4188, 4223/2, 3193/1, 1663, 10227, 039, 4222, 3404, 2443, 10226, 02/5, 4219, 3406, 2440, 10225, 4194, 3654, 3407, 2627/1, 10224, 4249, 4187/8, 3189, 044/15, 10223, 4224, 0446, 3187, 044/25, 10222, 10314, 0419, 3188, 024/12, 10221, 10237, 02/2, 3390/1, 024/13, 10217, 10238, 10022, 3389, 02/7, 10216, 4187/7, 0412, 3390/2, 049, 10215, 4187/2, 0414, 3388, 041/2, 10214, 4187/3, 0411/3, 3385/5, 022/2, 10213, 4187/6, 0411/2, 3293/3, 065, 10212, 4187/4, 0411/4, 3177, 061, 10211, 4187/5, 0411/1, 3175, 063, 10210, 4190, 0420, 3176, 3653/3, 10209, 4193, 0417/2, 3385/7, 3653/4, 10208, 4191, 3243, 3688/2, 10172, 10207, 4192, 3402/1, 3689/2, 044/14, 10206, 4195, 3405, 3691/2, 024/14, 10205, 4199, 3693, 3692/4, 4220/6, 10202, 4196, 3190, 3694, 10194/2, 10201, 4200, 3184, 3692/2, 10218, 050, 4201, 3385/6, 3244/1, 10220, 10175, 4216, 3385/1, 3244/2, 10168/2, 10174/2, 4207, 3408, 3246/2, 10169, 10174/1, 4208, 3409, 4186, 10170, 10173, 4209, 3197, 10171, 10168/1, 4226, 3198, 10203, 10167, 3199
Hort	054/14, 0271/12, 0271/11, 0270/2, 0182/4, 070/27, 0271/13, 0271/15, 0270/1, 0265/3, 0115/24, 0168/7, 0271/20, 0200/10, 0195/6, 0115/26, 0271/14, 0271/19, 0252/5, 0195/8, 0271/9, 0271/10, 0271/5, 0185/6, 0202/19, 0271/18, 0271/16, 0129, 0185/5, 0115/26
Atkár	050/1, 050/26, 043, 050/28, 046/45, 041/1, 050/20, 050/29, 050/12, 046/46, 041/3, 050/21, 050/3, 050/8, 045, 050/24, 050/22, 050/4, 050/2, 050/49, 050/23, 050/25, 050/9, 046/44, 050/48
Vámosgyörk	0100/1, 44779, 077/2, 696/6, 942/1, 0130/1, 696/4, 0130/2, 696/5, 942/2
Adács	512/2, 059/2, 011/2, 07/2, 185, 011/3, 059/1, 010, 512/3, 513, 16, 012/1, 07/3, 512/1, 56, 09, 011/1, 762
Karácsond	064, 022/1, 021/6, 062/9, 065/5, 065/8, 011/2, 020/15, 08/6, 058/13, 057/1, 021/7, 054/1, 062/11, 058/14, 055/1, 053/3, 062/1, 065/6, 062/10
Ludas	037, 065/22, 040/6, 040/2, 05/3, 012, 011/3, 040/5, 062, 065/21, 011/4, 040/4, 011/3, 065/23, 011/5, 040/3, 07/9
Detk	010/5, 011
Nagyút	074/6, 073/4, 057/8, 028, 021/3, 050, 073/3, 057/7, 027/3, 016/5, 073/8, 073/2, 045/1, 027/2, 016/1, 073/7, 073/1, 045/2, 027/1, 019, 073/6, 075/6, 029/5, 07, 073/5, 057/9, 029/2, 012/7
Kompolt	0186/22, 0209/14, 0209/3, 0209/7, 0159/27, 0209/10, 0209/15, 0209/4, 0209/8, 0159/31, 0209/11, 0209/16, 0209/5, 0209/9, 0170/10, 0209/12, 0209/17, 0209/52, 0214, 0170/9, 0209/13, 0209/18, 0209/6, 036/12, 0180/1
Kál	2/2, 267, 259, 184/3, 014/2, 5, 264/1, 258, 025, 014/8, 064/4, 263, 257, 024, 014/9, 64/2, 262, 256, 64/4, 014/17, 271, 261, 217, 013/2, 268, 260, nincs helyrajzi szám (új rakodó forduló), 014/1
Füzesabony	0198/8, 1377/3, 1377/27, 0251/5, 065/17, 0198/7, 1377/35, 1377/29, 0251/15, 065/18, 0198/6, 1377/34, 060/17, 0251/17, 66, 0198/5, 1377/33, 060/22, 750/14, 067/1, 0198/4, 1377/2, 060/21, 750/13, 067/5, 0198/1, 1377/32, 064/3, 750/8, 067/4, 0198/2, 1377/30, 0103/3, 065/1, 0103/4, 0198/3, 1377/31, 0103/4, 065/3, 067/14,

1377/22, 1377/28, 0103/5, 065/13, 067/39, 1377/37, 1377/24, 0249/5, 065/14, 1377/23, 1377/25, 0251/7, 065/15, 1377/36, 1377/26, 0251/6, 065/16
--

- **Útépítés által érintett:**

Település	Hrsz:
Tura	058/48, 02/21, 02/20, 02/25
Boldog	027, 023, 021/22, 033, 032, 024, 021/69, 022/1, 031/1, 025/19, 021/68, 034, 1665
Hatvan	0446, 3293/2, 02/5, 045, 2627/1, 3653/1, 3293/3, 4229, 049, 2630/1, 3654, 4186), 02/5, 044/14, 2630/16, 3243, 4187/8, 039, 044/15, 5360, 2806/5, 3651, 063, 062/10, 3293/1, 3702, 064/1, 062/11, 3245, 3653/1, 050, 064/2
Hort	0271/11, 0271/2, 0271/16, 0195/8, 0271/5, 0172, 0271/2), 041/1
Atkár	042, 041/1, 041/3, 49
Vámosgyörk	0101/3, 696/4, 696/4, 734/1, 0130/2, 0100/2, 696/8, 696/22, 734/2, 0100/1, 0131/1, 123, 736, 91, 0130/1, 697, (0126/7), 086/26, 08/6, (696/4), (0126/9)
Adács	603, 010, 513, 841, 730/3, 011/3, 06, 512/1, 730/1, 512/3, 512/3, 512/2, 730/2
Karácsond	057/1, 065/5, 050, 065/4, 021/6, 055/1, 065/8, 065/3, 021/2, 021/7, 070
Ludas	011/3, 012, 015/11, 011/16, 011/3, 028
Nagyút	050, 245, 069, 073/2, 07, 050, 073/1
Kompolt	0183, 0209/7, 0209/12, 0209/17, 0209/22, 0212, 0209/8, 0209/13, 0209/18, 0209/23, 0179, 0209/9, 0209/14, 0209/19, 0209/3, 0209/10, 0209/15, 0209/20, 0209/6, 0209/11, 0209/16, 0209/21
Kál	63/2, 64/1, 274/4, 64/1, 014/1, 63/1, 184/9, 274/3, 184/7, 027/3, 60/1, 184/10, 306/1, 025, 029/5, 60/2, 271, 1384, 026, 024, 65, 272, 306/3, 028/1, 64/2, 273, 306/2, 013/1
Füzesabony	1377/34, 2446/2, 0256, 0199, 0276/23, 1377/33, 0198/8, 0249/1, 0186/8, 0276/5

A tervezett tevékenység célja:

A tevékenység célja a megfelelő minőségű, 160 km/h-s tervezési sebességű vasúti pálya kialakítása, a menetidő csökkenésével az áru fuvarozás versenyképességének javítása, a vasúti teherforgalom volumenének jövőbeli növekedése, a vasúti pálya zavarérzékenységének csökkentése, lassújelek megszüntetése, ezáltal a menetidő késések kiiktatása, általános cél a közösségi közlekedésen belül a vasúti közlekedés és a helyközi buszforgalom közötti optimális munkamegosztás elérése.

A tevékenység volumene, műszaki adatai:

A projekt keretében megvalósítandó főbb műszaki tartalom:

- A vasúti pálya felújítása, legalább az átmenő fővágányokon 160 km/h sebesség (Hatvan állomás kivételével, ahol 100-120 km/h marad) és 22,5 tonna tengelyterhelés biztosítása, a tehervonatok számára elegendő számú 750 méter hosszú tehervonati megelőző vágány biztosítása. Óhatvan új megállóhely építése.
- A peronok akadálymentesítése (rámpa vagy liftek építése, taktilis burkolatok kiépítése), és SK+55 cm-re emelése vagy kiépítése.
- A központi állításba kötött kitérők váltófűtésének kiépítése, távfelügyelet biztosítása a váltófűtés és a térvilágítás rendszereire. Hatvan és Füzesabony állomáson szerelvény előfűtés kiépítése.
- A meglévő felsővezetéki rendszer teljes rekonstrukciója Hatvan „A” elágazástól Füzesabony állomásig bezárólag és az újonnan létesülő vágányok villamosítása.
- Hatvan alállomás felújítása és bővítése, valamint szükség szerint új alállomás létesítése a Hatvan – Füzesabony szakaszon. Füzesabony alállomás esetében teljes felújítás.
- Hatvan állomás meglévő biztosítóberendezésének állagmegőrző felújítása (PI: kezelő készülékek felújítása, külsőtéri kábelek cseréje, stb.). A meglévő számítógépes felülvezérlő

cseréje, új számítógépes felülvezérlő kialakítása. A többi állomáson új elektronikus vagy új Domino 55-ös berendezései telepítése.

- Hatvan-Füzesabony szakaszon az ETCS 2-es szintű rendszer GSM-R R2-es szinttel kiépítése.
- A távközlési rendszer teljes rekonstrukciója a beavatkozással érintett területeken.
- A szintbeni útátjárók helyben történő felújítása, a zárvatartási idők csökkentésére való törekvéssel. Kál-Kápolna állomáson a Kápolnai út – Rózsa utca összekötésében új külön szintű csomópont építése.
- A műtárgyak állapotfüggő felújítása vagy átépítése.

A projekt tervezési szakaszai az alábbiak:

Szakasz sorszám	Szakasz megnevezés
01.	Hatvan állomás
02.	Hatvan (kiz.) – Hort-Csány (kiz.)
03.	Hort-Csány állomás
04.	Hort-Csány (kiz.) – Vámosgyörk (kiz.)
05.	Vámosgyörk állomás
06.	Vámosgyörk (kiz.) – Ludas (kiz.)
07.	Ludas állomás
08.	Ludas (kiz.) – Nagyút (kiz.)
09.	Nagyút állomás
10.	Nagyút (kiz.) – Kál-Kápolna (kiz.)
11.	Kál-Kápolna állomás
12.	Kál-Kápolna (kiz.) – Füzesabony (kiz.)
13.	Füzesabony állomás

3. Tervezett műszaki kialakítás

3.1 Hatvan állomás 617+84-672+00 (01)

Vonalvezetés

A tervezési szakasz kezdete a 617+84 és a vége a 672+00 szelvény. A kezdőponton csatlakozik a 80a vasútvonal felújításának megelőző projektben átépített vágányaihoz. A vonalszakaszon a tervezett tengelyterhelés 225 kN, a névleges nyomtávolság 1435 mm.

A projekt kezdeténél a jelenlegi állapothoz való csatlakozásnál a vágánytengelytávolság 4,10 m, majd a vágánytengely ugratással kerül kialakításra az 5,00 m vágánytengelytávolság.

Az állomási vágánykép alapvetően nem változik, a magassági vonalvezetés a tervezési szakasz elején alapvetően a jelenlegi vonalvezetést követi le.

A 672+00 szelvéynél csatlakozunk a követő 02 tervezési szakaszhoz.

Peronok

Az állomáson jelenleg 3 db sk+30 cm magas peron található. A peronelrendezés alapvetően nem változik (az „A” peron meghosszabbításra kerül), a meglévő peronok helyén létesülnek sk+55 cm magasságú peronok.

Műtárgyak

Tervezett szelvény	Megnevezés
8+10	meglévő 1,0/1,5 mny.vb. keret - Felújítása, átépítése a vasúti vágányok és a Boldogi út alatt
621+38	meglévő 1 mny.ROCLA- Átépítése
636+42	meglévő 2,25/2,25 mny.vb. keret – Átépítése (Kartal-völgyi árok)
652+82	meglévő 5 mny.vb. keret (gyalogos aluljáró) - Átépítése

661+42	meglévő acél gyalogos felüljáró - Bontása
661+69	meglévő 1,5/2,0 mny.vb. keret (közút alagút) - Átépítése
661+96	új egy. vb. gyalogos felüljáró építése
664+84	új egy. vb. gyalogos felüljáró építése
666+63	meglévő közúti felüljáró 3. sz. főút

Útátjáró

Különszintű keresztezés:

- A 666+62 szelvényben a 3 sz. főút közúti felüljáróval keresztezi a vasútvonalat. A szerkezet alsó éle jelenleg sk+6,90 m, tervezett állapotban sk+6,74 m. A keresztező úttal kapcsolatban beavatkozás nincs tervezve.

Szintbeni keresztezés:

- 618+79 hmsz: Tárgyi átjáró Tura külterületén található a 80. vasútvonal 620+31 meglévő és 618+80 tervezett szelvényében. Az útátjáró a jelenlegi helyén épül át.
- 631+49 hmsz: Boldog külterületén található a 80. vasútvonal 633+07 meglévő és 631+ 50 tervezett szelvényében. Az útátjáró a jelenlegi helyén épül át. Az átjáró egy meglévő földút átépítése.
- 648+60 hmsz: Boldog külterületén található a 80. vasútvonal 650+12 meglévő és 648+61 tervezett szelvényében. Az útátjáró a jelenlegi helyén épül át. Az átjáró egy meglévő rakterülethez vezető út átépítése.

P+R, B+R

Hatvan P+R parkoló: 120 fős P+R parkolót terveznek Hatvan állomáson. A parkolót az állomás végponti oldalán helyezik el, figyelembe véve az utasáramlást, illetve így egy helyre koncentrálnak a vasúti pálya megközelítés a P+R és B+R tárolók, valamint a buszvégállomás. A P+R parkoló bejárata a 31121 j. útról - Boldogi útról – nyílik.

3.2 Hatvan (kiz.) – Hort-Csány (kiz.) 672+00 – 761+00 (02)

Vonalvezetés

A tervezési szakasz a 672+00 szelvénynél csatlakozik a megelőző 01 tervezési szakaszhoz. A vonalszakaszon a tervezett tengelyterhelés 225 kN, a névleges nyomtávolság 1435 mm. A tervezési szakasz eleje Hatvan állomás végponti kijárati íve. Az állomási kitérőkörzet után kezdődik a vonali korrekció. Az ívkorrekció után a Balassi Bálint utcai átjáró után ér vissza a jelenlegi nyomvonalra, az útátjáró előtt Óhatvan új megállóhely létesül. Ezt követően a tervezett vágánytengely-távolság 4,50 m. A tervezett vonalvezetéssel ez után a jelenlegi nyomvonalat követi le.

Peronok

A tervezési szakaszon Óhatvan megállóhely létesül a Balassi Bálint utcai szintbeni útátjáróhoz csatlakozva. A vágányok külső oldalán 160-160 m hosszú, sk+55 cm magas peronok létesülnek. Az utasok számára a peronok megközelítése a 683+52 szelvényben lévő gyalogos átjárón keresztül történhet.

Műtárgyak

<i>Tervezett szelvény</i>	<i>Megnevezés</i>
674+19	1,0 m nyílású beton/vasbeton csőáteresz átépítése
675+94	20,0 m nyílású alsópályás, gerinclemezes, hídfás acélhid bontása 20,0 m nyílású alsópályás, gerinclemezes, ágyazatátvezetéses acélhid építése (Herédi-Bér patak)
678+03	2,0 m nyílású sínbetétes teknőhid bontás, építés
679+96	26,0 m nyílású alsópályás, gerinclemezes, hídfás acélhid bontása 30,0

Tervezett szelvény	Megnevezés
	m nyílású alsópályás, rácsostartós, ágyazatátvezetéses acélhíd építése (Zagyva folyó)
680+92	1,4 m nyílású vasbeton csóáteresz bontás, építés
686+48	1,0 m nyílású vasbeton kerethíd átépítése
691+68	4,40 m nyílású teknőhíd bontása, 10,00 m nyílású tartóbetétes lemez híd építése (Klapka utca)
697+27	1,5 nyílású vasbeton kerethíd felújítása
705+10	közúti felüljáró (3 sz. főút) nincs beavatkozás szerk. alsó éle sk+6,21 m
707+25	Gyalogos aluljáró 3,0*3,0 kerethíd új építés (Horváth Mihály utca)
710+05	1,0 m nyílású csóáteresz bontása, 1,5*1,5 kerethíd építése
714+75	közúti felüljáró (32 sz. főút) nincs beavatkozás szerk. alsó éle sk+6,70 m
718+27	2,0 m nyílású boltozat felújítása
759+26	2,0 m nyílású sínbetétes teknőhíd átépítése

Útátjárók

- Különszintű

A 680+07 szelvényben a Zagyva parti kerékpárút a vasúti híd alatt elhaladva külön szintben keresztezi a vasútvonalat. A vasúti pálya tervezett korrekciója miatt a kerékpárút nyomvonalát is korigálni kell. A kerékpárút a jelenlegi állapothoz hasonlóan a tervezett vasúti híd alatt halad át, majd a híd után tér vissza az árvédelmi töltés tetejére. A kerékpárút nyomvonalán a vízűgy járműveinek közlekedését is biztosítani kell.

A 691+68 hmsz-i átjáró Hatvan belterületén található a 80. vasútvonal 692+63 meglévő és 691+68 tervezett szelvényében. Az útátjáró külön szintű és a jelenlegi helyén épül át. Tárgyi út neve Klapka út, mely Hatvan Város Önkormányzatának kezelésében van. Tervezett állapotban új közúti aluljáró épül, melyen keresztül a teljes útpálya átvezetésre kerül. Az út helyben épül át. A tervezett és a meglévő útpálya-tengely egy vonalba esik.

A 705+10 szelvényben a 3 sz. főút közúti felüljáróval keresztezi a vasútvonalat. A szerkezet alsó éle jelenleg sk+6,21 m, tervezett állapotban nem változik, marad sk+6,21 m. A keresztező úttal kapcsolatban beavatkozás nincs tervezve.

A 714+75 szelvényben a 32 sz. út közúti felüljáróval keresztezi a vasútvonalat. A szerkezet alsó éle jelenleg sk+6,78 m, tervezett állapotban sk+6,70 m. A keresztező úttal kapcsolatban beavatkozás nincs tervezve.

- Szintbeni

683+61 hmsz: Tárgyi átjáró Hatvan belterületén található a 80. vasútvonal 684+56 meglévő és 683+61 tervezett szelvényében, az út országos közút, út jele 2401 (Balassi Bálint utca). Meglévő állapotban a gyalogos átjáró közvetlenül a közút mellett található. Az átvezetés egy felületen van kialakítva. Az útátjáró a jelenlegi helyén épül át, a gyalogos átjáró az útpályától függetlenül kerül átvezetésre.

699+29 hmsz: a Hegyalja úti átjáró meglévő geometriája kedvezőtlen kialakítású. Az átépítés során az átjáró végpont felé való elmozdítását javasoljuk a 699+29 szelvénybe.

707+23 hmsz: Az átjáró Hatvan külterületén található a 80 vasútvonal 708+19 meglévő és 707+23 tervezett szelvényében. A vasúti pályán átépülése után a tervezett sebesség 160 km/h lesz. Tárgyi útátjáróban a vasúti átépítés után a 120 km/h sebességhez tartozó csökkentett rálátási háromszög nem biztosítható. Az átjáróban a 3-as számú főút 705+10 szelvényben lévő közúti felüljárója miatt a csökkentett rálátási háromszög $V=80$ km/h pályasebesség mellett biztosítható, melyet a projekt fejlesztési céljai nem tesznek lehetővé. A leírtak miatt az útátjáró megszüntetése javasolt.

726+99 hmsz: az átjáró egy meglévő földút átépítése. A vasúti pálya átépül az átjáró elemekkel, ezért a meglévő útátjárót a jelenlegi helyén át kell építeni.

P+R, B+R

Óhatvan megállóhely P+R, B+R: A rendelkezésre álló terület, a parkoló mérete és annak közúthoz való csatlakoztathatósága miatt a létesítmény elhelyezése a vasúti szelvényezés szerinti jobb oldalra tervezett. Kapacitása: 30 kerékpár tárolására alkalmas fedett beálló, 11 parkolóhely és 1 mozgáskorlátozott parkolóhely.

92 szakasz Hatvan Rendező pályaudvar 3+00 – 16+07 (szakaszoláson kívüli)Vonalvezetés

A rendező pályaudvar területén három darab 750 m hosszú tehervonati fogadó/indítóvágány, rakodóvágány és közforgalmú rakterület kialakítása szükséges. Ezen létesítmények a meglévő I. és II. vágány, valamint a volt darus rakodó helyén tervezettek. A rakodó csonkavágány a végpont felől szolgálható ki, kezdőponti végére kettős homlokrakodó épül.

Az igényeknek megfelelően 300 m hosszú és 6,7 m széles rakterület tervezett. A rakterület mellé 6 m széles kétirányú üzemi út került. A rakterület végére 16 m külső fordulási sugarú járműforduló került betervezésre.

3.3 Hort-Csány állomás 762+39 - 781+77 (03)

A tervezett szakaszon az átépítést követően is két átmenő vágány vezet át Hort-Csány állomáson.

Hort-Csány állomáson a vízszintes vonalvezetést 160 km/h sebességnek megfelelő paraméterekkel alakították ki. Az állomás minimális utasforgalma miatt a személyszállító vonatok nem állnak meg az állomáson, így személyforgalom nincs. A személyforgalom hiánya miatt a meglévő peronok elbontásra kerülnek, új peron nem lett tervezve az állomáson. A tervezett szakaszon az átépítést követően is két átmenő vágány vezet át Hort-Csány állomáson.

Útátjárók

- 767+90 (768+86) 3202 j. Hort -Csány összekötő út – 8007 j. útátjáró

Az állomás kezdőpontjánál egy a 767+90,34 szelvényben elhelyezkedő Hort-Csány összekötő út szintbeni útátjáró átépítésre kerül a 80. vasútvonal kétvágányú keresztezésénél. A vasúti átjáró 6,5 m szélességűre kerül kialakításra. Az átjárót továbbra is fény- és félsorompó fogja működtetni, azonban a sorompók a bal oldalon is megisméltésre kerülnek.

Meglévő, átépülő műtárgyak:

- A 765+03 szelvényben egy 9,0 m nyílású teknőhíd,
- A 778+68 szelvényben egy 2,0 m nyílású teknőhíd.

3.4 Hort-Csány (kiz.) - Vámosgyörk (kiz.) 782+00-862+00 (04):

A tervezett szakaszon az átépítést követően is két vágányú a vasútvonal. A szakaszon a meglévő vasúti pályát és tartozékait el kell bontani. A nyíltvonali szakaszon a tengelyterhelés 225 kN, a nyomtávolság névleges értéke 1435 mm.

Műtárgyak

-Meglévő, átépülő műtárgyak:

- A 798+57 szelvényben egy 2,8 m nyílású teknőhíd,
- A 815+18 szelvényben egy 3,5 m nyílású teknőhíd,
- A 825+79 szelvényben egy 1,0 m nyílású csőáteresz,
- A 835+26 szelvényben egy 2,8 m nyílású teknőhíd,

- A 842+12 szelvényben egy 1,0 m nyílású kerethíd.

Útátjárók

- 794+47 Mezőgazdasági földút – 8008 j. útátjáró

A csatlakozó szakasz kialakítása 6,00 m széles aszfalt burkolattal, mindkét oldalt 1,00 m széles stabilizált padkával kerül kialakításra. A tervezett felújítás során aszfalt burkolat kerül kiépítésre, a vasúti keresztezéstől mindkét irányba 30-30 m hosszón. Az átjárót fény- és félsorompó fogja működtetni.

- 825+88 3202 j. Hatvan - Atkár összekötő út – 8009 j. útátjáró

Az átjáró jelenleg kétvágányú, 8,4 m széles gumielelmes burkolatú. Biztosítása fény sorompó. A vasúti átjáró helyben épül át, 6,5 m szélességűre kerül kialakításra. Az átjárót továbbra is fény- és félsorompó fogja működtetni, azonban a sorompók a bal oldalon is megisméltésre kerülnek.

- 851+61 Mezőgazdasági földút – 8010 j. útátjáró

Az átjáró jelenleg kétvágányú, 8,4 m széles gumielelmes burkolatú. A csatlakozó szakasz kialakítása 6,00 m széles aszfalt burkolattal, mindkét oldalt 1,00 m széles stabilizált padkával kerül kialakításra. A tervezett felújítás során aszfalt burkolat kerül kiépítésre, a vasúti keresztezéstől mindkét irányba 30-30 m hosszón. Az átjárót fény- és félsorompó fogja működtetni.

3.5 Vámosgyörk állomás 862+42-883+41 (05)

- 80 vasútvonal 862+42-883+41 hmsz
- 85 vasútvonal 869+03-881+44 hmsz

A tervezett szakaszon az átépítést követően is két átmenő vágány vezet át Vámosgyörk állomáson. A végponti oldalon a 85-ös számú Gyöngyösi irányú vasútvonal kiágazásáig az állomásról három vágány vezet ki. A vízszintes vonalvezetés átmenti íves körívek koszinusz átmenti ívek a szakaszon. A túlelemelés átmenetek az átmenti ívek teljes hosszában vannak kialakítva. A Gyöngyösi kiágazó vágány átmeneti íves körívei klotoid átmenti ívekkel lett kialakítva.

Peronok

A forgalmi-üzemi vizsgálat alapján egy darab közép és két darab szélső peron lett tervezve sk+55 cm magasságban, melyek összesen 4 vágány mentén teszik lehetővé az utascserét.

Műtárgyak

- Új műtárgyak:
 - 870+89,10 hm szelvényben új gyalogos aluljáró létesítése: az aluljáró a felvételi épület előtti peront köti össze a II. és IV. vágány közötti peronnal, majd átvezet a felvételi épülettel szemközti oldalra. Mindkét peronra 1-1 lépcsőkar és lift vezet fel. A folyosó szélessége: 4,00 m. Mindhárom lépcsőkar szélessége 2,50 m.
- Meglévő, átépülő műtárgyak:
 - A 873+05 szelvényben egy 5,0 m nyílású teknőhíd,
 - A 877+65 szelvényben egy 10,0 m nyílású teknőhíd,
 - A 883+17 szelvényben egy 10,0 m nyílású teknőhíd,
 - A 885+27 szelvényben egy 1,0 m nyílású csőáteresz,
 - A 886+94 szelvényben egy 6,0 m nyílású teknőhíd.

Útátjárók

- 866+12 (867+19) 3203 j. Gyöngyös - Jászberény összekötő út – 8011 j. útátjáró

Az állomás kezdőpontjánál egy a 866+12,34 szelvényben elhelyezkedő Gyöngyös – Jászberény összekötő út szintbeni útátjáró átépítésre kerül a 80. vasútvonal kétvágányú keresztezésénél. A csatlakozó útszakasz felújítása helyben történik. A csatlakozó szakasz 8,00 m széles aszfalt burkolattal, bal oldalt 1,00 m széles stabilizált padkával, jobb oldalt térköves járda kerül kialakításra. A tervezett felújítás során teljes pályaszerkezet csere valósul meg. Labirint korlátok és áthívó fényesorompó kerülnek elhelyezésre.

- 878+77 (879+85) Mezőgazdasági út – 8012 j. útátjáró

Az állomás végpontjánál egy a 878+77,47 szelvényben elhelyezkedő mezőgazdasági út szintbeni útátjáró átépítésre kerül a 80. és a 85. vasútvonal három vágányú keresztezésénél. Az útátjáró jelenlegi állapotát tekintve a vasúti keresztezés közvetlen környezetében beton elemekkel burkolt, majd föld burkolatú út. A csatlakozó útszakasz kialakítása helyben történik. A csatlakozó szakasz kialakítása 6,00 m széles aszfalt burkolattal, mindkét oldalt 1,00 m széles stabilizált padkával kerül kialakításra. A tervezett felújítás során aszfalt burkolat kerül kiépítésre, a vasúti keresztezéstől mindkét irányba 30-30 m hosszban. Az átjárót fény- és félsorompó fogja működtetni.

Utak

Tárgyi út Vámosgyörk település lakott területén a Béke utcában helyezkedik el. Nyugati oldalon csatlakozik a 3203 jelű összekötő úthoz. Az út jelenleg nem megfelelő szélességű a jelenleg tervezett rakodó forgalmának ellátásához. Az útszakasz kialakítása helyben történik. A szakasz kialakítása 6,00 m széles aszfalt burkolattal, mindkét oldalt 1,00 m széles stabilizált padkával kerül kialakításra. A tervezett felújítás során aszfalt burkolat kerül kiépítésre.

A rakodó kialakítása a jelenlegi MÁV területen történik. Bejárata a Béke utcáról nyílik. A rakodó területének az elején a VIII. vágány végében egy homlokrakodó került kialakításra, illetve a rakodó keleti vége fele haladva a felület kiszélesedve ad helyet a legalább 2000 m² nagyságú rakodófelületnek.

P+R, B+R

Tárgyi út Vámosgyörk település lakott területén a Petőfi Sándor és a József Attila utca kereszteződésében helyezkedik el. Az állomás épületétől nyugatra elhelyezkedő parkoló és buszmegálló állapota leromlott, kátyús. A tervezett állapotban 14+6 parkolóállás kerül kialakításra. Továbbá az északi buszmegálló áthelyezésre került a kedvezőbb geometriai kialakítás miatt.

3.6 Vámosgyörk (kiz.) - Ludas (kiz.) 883+41-993+77 (06)

Az állomásköz a 883+41 – 993+77 szelvények közé esik. Az 883+41 – 993+77 hmsz közötti szakaszon a meglévő vasúti pályát és tartozékait el kell bontani. A nyíltvonal szakaszon a tengelyterhelés 225 kN, a nyomtávolság névleges értéke 1435 mm.

Megállóhelyek

A szakaszon két megállóhely található, Adács és Karácsond. A csekély forgalom ellenére szükséges a megállóhelyek megtartása.

Peronok

A nyíltvonal szakaszon két megállóhely található, Adács és Karácsond megállóhely. Mind a két megállóhelyen két db. 85 m hasznos hosszú oldalperon került elhelyezésre. A peronok a vágánnyal párhuzamosak. A peronok hasznos szélessége a forgalmi-üzemi vizsgálatnak megfelelően 2,00 m. A peronszegély távolsága a vágánytengelytől a jobb vágány melletti peronnál 1,65 m, a bal vágány melletti peronnál 1,70 m. Az akadálymentes megközelítés rámpán, szintben lehetséges.

Műtárgyak

- Meglévő, átépülő műtárgyak:
 - A 895+56 szelvényben egy 7,5 m nyílású teknőhíd,
 - A 911+87 szelvényben egy 2,8 m nyílású teknőhíd,
 - A 926+89 szelvényben egy 1,0 m nyílású csőáteresz,
 - A 937+98 szelvényben egy 1,0 m nyílású teknőhíd,
 - A 942+85 szelvényben egy 2,0 m nyílású teknőhíd,
 - A 949+87 szelvényben egy 1,0 m nyílású teknőhíd,
 - A 953+47 szelvényben egy 1,0 m nyílású teknőhíd,
 - A 961+67 szelvényben egy 3,5 m nyílású kerethíd,
 - A 965+13 szelvényben egy 3,5 m nyílású teknőhíd,
 - A 971+66 szelvényben egy 1,0 m nyílású kerethíd,
 - A 977+01 szelvényben egy 2,78 m nyílású teknőhíd,
 - A 980+51 szelvényben egy 1,0 m nyílású teknőhíd,
 - A 986+32 szelvényben egy 2,0 m nyílású teknőhíd.

Útátjárók

- 900+10 Önkormányzati út – 8013 j. útátjáró

Az útátjáró jelenleg meglehetősen rossz állapotú, csatlakozó burkolat egyenetlen, repedezett, több helyen erősen kátyús. A csatlakozó útszakasz kialakítása helyben történik. A csatlakozó szakasz kialakítása 6,00 m széles aszfalt burkolattal, mindkét oldalt 1,00 m széles stabilizált padkával kerül kialakításra. A tervezett felújítás során aszfalt burkolat kerül kiépítésre, a vasúti keresztezéstől déli irányba a 32013 j. úthoz való csatlakozásig, illetve északi irányban 30 m hosszban. Az átjárót továbbra is fény- és félsorompó fogja működtetni, azonban a sorompók a bal oldalon is megismétlésre kerülnek.

- 908+39 3210 j. Gyöngyös - Adács összekötő út – 8014 j. útátjáró

Az útátjáró jelenleg meglehetősen rossz állapotú, csatlakozó burkolat egyenetlen, repedezett, több helyen erősen kátyús. A csatlakozó útszakasz felújítása helyben történik. A csatlakozó szakasz kialakítása 7,00 m széles aszfalt burkolattal, bal oldalt 1,00 m széles stabilizált padkával, jobb oldalt térköves járda kerül kialakításra. A tervezett felújítás során teljes pályaszerkezet csere valósul meg. Az átjárót továbbra is fény- és félsorompó fogja működtetni, azonban a sorompók a bal oldalon is megismétlésre kerülnek. Új, közúttól elválasztott, 2,5 m széles vasúti gyalogos átjáró kerül kialakításra. Továbbá labirint korlátok és áthívó fényorompó is elhelyezésre kerülnek.

- 952+47 Mezőgazdasági földút – 8016 j. útátjáró

Az útátjáró felújítása helyben történik. A csatlakozó szakasz 6,00 m széles aszfalt burkolattal, mindkét oldalt 1,00 m széles stabilizált padkával kerül kialakításra. A tervezett felújítás során aszfalt burkolat kerül kiépítésre, a vasúti keresztezéstől mindkét irányba 30-30 m hosszban. Az átjáróban a burkolat kiszélesedik 0,5-0,5 méterrel, így ezen a szakaszon 7,00 m széles.

- 965+00 3204 j. Gyöngyös-Heves összekötő út – 8017 j. útátjáró

Az útátjáró felújítása helyben történik. A csatlakozó szakasz 6,00 m széles aszfalt burkolattal, mindkét oldalt 1,25 m széles padkával kerül kialakításra. A peronok megközelítése érdekében 1,80 m széles gyalogos járdák kerültek tervezésre, amely a két oldali peront összekötik, valamint a területen tervezett B+R tároló is erről érhető el. A település felőli oldalon a gyalogos forgalom lefolyását segítő az út bal oldalán burkolt padka kerül kialakításra a járda eléréséig. A tervezett felújítás során aszfalt burkolat kerül kiépítésre, a vasúti keresztezéstől mindkét irányba 30-30 m hosszban. Az átjáróban a burkolat kiszélesedik 0,5-0,5 méterrel, így ezen a szakaszon 7,00 m széles.

P+R, B+R

Adács P+R parkoló

A 8014 j. közúti keresztezésének felújítása során egy 5+1 férőhelyes P+R került kialakításra, a jelenleg is parkolásra használt területen. A parkoló megközelítése a Kossuth Lajos utca felől lehetséges.

3.7 Ludas állomás 993+77-1014+49 (07)

Ludas állomás a 80. sz. vasútvonal 993+77 – 1014+49 szelvénye között húzódik. Az engedélyezett tengelyterhelés 225 kN, a nyomtávolság névleges értéke 1435 mm.

Ludas állomás személyforgalma csekély. Ebből adódóan két darab oldalperont tervezett az állomás végpontján, sk+55 cm magasságban, mely összesen 2 vágány mentén teszi lehetővé az utascserét.

Műtárgyak

- Meglévő, átépülő műtárgyak:
 - A 992+33 szelvényben 1,0 m nyílású teknőhíd,
 - A 997+42 szelvényben egy 1,75 m nyílású csőáteresz.

Útátjárók

- 997+55 Önkormányzati út – 8018 j. útátjáró

Tárgyi útátjáró Ludas külterületén található, a MÁV tulajdonában álló mezőgazdasági úthoz csatlakozik. A földút a Ludas területén található Vasút utat köti össze a vasút déli oldalán a Fő úttal. Az útátjáró felújítása helyben történik. A csatlakozó szakasz kialakítása 6,00 m széles aszfalt burkolattal, mindkét oldalt 1,00 m széles stabilizált padkával kerül kialakításra. A tervezett felújítás során aszfalt burkolat kerül kiépítésre, a vasúti keresztezéstől mindkét irányba 30-30 m hosszón. Az átjáróban a burkolat kiszélesedik 0,5-0,5 méterrel, így ezen a szakaszon 7,00 m széles. Az átjárót fény- és félsorompó fogja működtetni.

- 1007+87 3206 j. Detk-Nagyfüged összekötő út – 8019 j. útátjáró

A csatlakozó szakasz kialakítása 7,00 m széles aszfalt burkolattal, mindkét oldalt 1,75 m széles padkával kerül kialakításra. A peronok megközelítése érdekében 1,80 m széles gyalogos járdák kerültek tervezésre, amely a két oldali peront összeköti, valamint a területen tervezett B+R és P+R is erről érhető el. A település felőli oldalon a gyalogos forgalom lefolyását segítő az út bal oldalán a tervezési szakasz végéig meghosszabbítottuk a tervezett gyalogos járdát. A tervezett felújítás során aszfalt burkolat kerül kiépítésre, a vasúti keresztezéstől mindkét irányba 30-30 m hosszón. Az átjáróban a burkolat kiszélesedik 0,5-0,5 méterrel, így ezen a szakaszon 8,00 m széles. A P+R parkoló elérése érdekében a tervezett útszakasz 0+069 km szelvényében csatlakozó önkormányzati út szélesítése és burkolása szükséges az üzemi épület széléig.

P+R parkoló

A tervezett P+R parkoló az új üzemi épület mellett található, ahol 5 db parkoló került tervezésre, amiből 1 db az üzemi épület dolgozóinak fenntartható. A parkoló közúti megközelítése a 3206 j. összekötő út 0+069.28 km szelvényében csatlakozó önkormányzati út szélesítésével és burkolatának felújításával történik. A P+R parkoló, valamint a peronok összekötését 1,8 méter széles gyalogos járda került tervezésre.

3.8 Ludas (kiz.) - Nagyút (kiz.) 1015+00-1044+00 (08)

A vonalszakaszon a tervezett tengelyterhelés 22.5 tonna, a névleges nyomtávolság 1435 mm. A tervezett nyíltvonalis vágánytengely távolság 4,50 m. 5,00 m-re történő vágánytengely növelés Ludas állomás/megállóhely és Nagyút állomásokhoz csatlakozó ívekben kerül sor. Mindkét vágánytengely ugratásra kerül. A tervezett vízszintes vonalvezetés során a vágányugratásokat leszámítva az

állomásközben a jobb vágány lényegében helyben épül át, és a bal vágány mozdul el szelvényezés szerinti haladási irányt tekintve balra.

Műtárgyak

A nyíltvonali szakaszon a 4,50 m-es vágánytengely-távolság biztosításához, továbbá leromlott állapotuk miatt a meglévő műtárgyak átépítése szükséges.

A 1017+02 tervezett szelvényben lévő tartóbetétes teknőhíd átépül. A 1023+28 tervezett szelvényben található kerethíd felújítják. A 1028+50 meglévő szelvényben lévő köracélbetétes teknőhíd (Bene-patak) helyett új lemezhid épül. A 1028+47 és 1040+66 tervezett szelvényekben lévő teknőhidak helyett kerethidak épülnek.

Szelvényezés tervezett	Meglévő műtárgy megnevezése / beavatkozás	Tervezett műtárgy megnevezése
1017+2	6.00 m ny. tartóbetétes teknőhíd/átépítése	6.00 m ny. vb. lemezhid építése
1023+28	1,00/1,50 m ny. vb. kerethíd/ felújítása	-
1027+43	11,00 m ny. köracélbetétes teknőhíd/bontása	13,00 m ny. vb. lemezhid építése
1028+40	4,00 m ny. tartóbetétes teknőhíd/bontása	4,00/4,00 m ny. vb. kerethíd építése
1040+66	1,00 m ny. sínbetétes teknőhíd/ bontása	1,50/1,50 m ny. vb. kerethíd építése

Útátjárók

A 1038+50 tervezett szelvényben található külterületi mezőgazdasági főút útátjárója átépül. A vágánytengelyektől mért 22 - 22 m hosszban aszfaltburkolattal kerül kialakításra 6,0 m padkaszélességgel. Az ezt követő 12 - 17 m hosszú szakasz zúzottkő sárrázóként épül.

3.9 Nagyút állomás 1044+00-1066+00 (09)

A vonalszakaszon a tervezett tengelyterhelés 225 kN, a névleges nyomtávolság 1435 mm. Az állomás további vágányai nem épülnek át.

A tervezett állomási átmenő fővágányok tengelytávolsága 5,00 m. A kezdőpont felőli nyíltvonali 4,50 m-es tengelytávolság 5,00 m-re történő növelése az állomáshoz csatlakozó ívekben kerül sor. Mindkét vágánytengely ugratásra kerül. A tervezett vízszintes vonalvezetés során az ugratásokat leszámítva a jobb vágány lényegében helyben marad és a bal vágány mozdul el. Az állomási meglévő iránytörések megszüntetésre kerülnek.

Állomási elrendezés

A tervezett állomási vágányok elrendezése a meglévő kialakításhoz képest lényegében nem változik. Az I. számú (jobb) és a II. számú (bal) átmenő fővágány mellett továbbra is három (III., IV., V. számú vágányok) tehervonati fogadó- indítóvágánnyal rendelkezik majd az állomás. A VI. számú tároló csonkavágány és a VII. számú védőcsonka helyben maradnak.

Útátjárók

A vasútállomás hozzájáró útja a 32106. számú, Kálra vezető útból ágazik ki. A káli úthoz az állomás páratlan végén a 1061+27 szelvényben 8,40 m széles, elemes burkolatú, fény- és félsorompóval biztosított útátjáróhoz csatlakozik. A 1060+34 tervezett szelvényben a peronok megközelítéséhez kapcsolódóan új gyalogos átjáró létesül. Az átjáró 2,70 m széles, elemes burkolatú, labirint korláttal és fénytorompóval biztosított.

P+R, B+R

Az üzemi épülettől NY-i irányba kerül kialakításra a 6 db P+R parkoló, melyből 1 db mozgáskorlátozottak számára használható. A parkolók merőleges kialakításúak, a parkolóban a forgalom kétirányú.

A P+R parkoló közlekedő útja 6,0 m burkolatszélességgel lett kialakítva, a parkolóállások szélessége 2,5 m, hossza 5,0 m. A parkoló kiemelt szegéllyel határolt, a parkoló állások süllyesztett szegéllyel vannak elválasztva a közlekedő felülettől.

Peronok

Nagyút állomáson az I. vágány külső oldalán és a II.-III. számú vágányok közötti 9,45 m-es vágánytengelyben sk+15 cm-es emelt, 280 m hosszú, keskeny peronok találhatóak. A peronok megközelítése a felvételi épület felől szintben történik. Utasvédelmi szempontból az említett keskeny peronok rendkívül balesetveszélyesek, az állomás kialakítása nem alkalmas a kulturált utasforgalom lebonyolítására. Az állomás átalakítása során a meglévő peronok elbontásra kerülnek. Helyettük az állomás végponti oldalán a 1060+51 – 1061+36 tervezett szelvények között új, korszerű, sk+55 cm magas peronok épülnek 85 - 85 m hosszán. A peronokat az új gyalogos átjáróval esélyegyenlőségi előírásokat is biztosító rámpa köti össze.

Műtárgyak

Az 1046+74 meglévő szelvényben keresztezi a vasúti pályát a Tarnócza patak. A keresztezésnél 9,0 m nyílású tartóbetétes teknőhid épült. A műtárgyat át kell építeni.

Az 1052+41 meglévő szelvényben 2,0 m nyílású sínbetétes teknőhid van. A teknőhid helyett 2,00/2,00 m nyílású vasbeton kerethíd épül.

A 1062+35 meglévő szelvényben található 0,80 m nyílású sínbetétes teknőhid helyett 1,50/1,50 m nyílású vasbeton kerethíd épül. Az új kerethídnak olyan hosszúságúnak kell lennie, hogy az új peronok helyét biztosítsa.

3.10 Nagyút (kiz.) - Kál-Kápolna (kiz.) 1066+00-1116+00 (10)

A vonalszakaszon a tervezett tengelyterhelés 225 kN, a névleges nyomtávolság 1435 mm. A vízszintes vonalvezetés kialakítása az átépült jobb vágány vonalvezetését követi, mivel iránytartásának, mind fekvésmagassága tartósabb, mint a bal vágány mért adatai irány és fekszint adatai.

A tervezett bal vágány magassági vonalvezetése a meglévő jobb vágány tervezett magassági vonalvezetéséhez igazodik. A jobb vágány tervezett magassági vonalvezetését a sínkoronaszint 1-2 cm-es emelésével terveztük meg.

Műtárgyak

Tervezett szelvény	Megnevezés/beavatkozás
1073+37	4,30 mny. tartóbetétes teknőhid/átépítése (időszakos vízfolyás)
1086+65 1086+66	2x1,50 m ny. kerethíd/felújítása
1089+40	4,40 m ny. tartóbetétes teknőhid/ átépítése (Szárász-ér)
1115+49	5,00 mny. köracélbetétes teknőhid/ átépítése

Útátjárók

1109+91 hm szelvényben szintbeni útátjáró

Kál településtől nyugatra 1 km távolságban található az átépítésre kerülő útátjáró, mely a 32106 j. Nagyút bekötő út és a 80 sz. vasútvonal közötti földutat vezeti át a kétvágányú vasúton. A vasutat keresztező földút burkolatlan, szántóföldek között halad. Jelenlegi szélessége 4,5 – 5,0 m.

Az út geometriája, paraméterei a felújítás során nem változnak, a meglévővel megegyező vonalvezetéssel, fény- és félsorompóval biztosított szintbeni vasúti keresztezés épül. A vágánytengelyektől mért 22 – 22 m hosszban aszfaltburkolattal kerül kialakításra (6,00 m

burkolatszélesség). Az ezt követő 12 -17 m hosszú szakasz zúzottkő sárrázóként épül. A kezdő és végszelvényekben a tervezett út csatlakozik a meglévő földúthoz.

3.11 Kál-Kápolna állomás (11)

A vonalszakaszon a tervezett tengelyterhelés 225 kN, a névleges nyomtávolság 1435 mm.

A csatlakozó nyíltvonal szakaszokon a vízszintes vonalvezetés kialakítása az átépült jobb vágány vonalvezetését követi, mivel iránytartásának, mind fekvésének szabályossága megbízhatóbb, mint a bal vágány mért adatai irány és fekszint adatai.

Az állomásvasúti kapcsolatai: észak felől csatlakozik a 84 sz. Kisterenye – Kál-Kápolna vv., ami jelenleg az állomás fő áruforgalmi irányát képezi a Recsk környéki kőrakadások miatt, az állomást dél felé a 102. sz. Kál – Kápolna – Kisújszállás vv. hagyja el, ezen a vonalon a személyszállítás a mértékadó.

Peronok

A megvalósíthatósági tanulmány írta elő az állomási utasforgalom részére korszerű SK+55 cm magas peronok létesítését, egyúttal a 102 sz. vonal felé közvetlen átszállás biztosítását, így peron létesül a tervezett II./III. és IV./VI. vágány között, valamint egy nyelvperon az V./VI. vágány között.

Műtárgyak

<i>Tervezett szelvény</i>	<i>Megnevezés/beavatkozás</i>
1116+81	25,00 m ny. felsőpályás gerinclemezes acélhíd (Tarna mederhíd)
1117+66	9,0+9,0 m nyílású acélbetétes teknőhíd
1127+91	13,40 mny. közúti aluljáró építése
1135+15	3,50 mny. gyalogos aluljáró építése

Útátjárók

A 1136+87.80 lévő nyíltvonal gyalogátjáró megszűnik, helyette 1135+15 szelvényben gyalogos aluljáró létesül.

3208 j. Kápolna – Tenk ök. út meglévő szintbeni átvezetésének kiváltása külön szintű keresztezéssel.

A tervezett 1130+40 szelvényben lévő fény- és félsorompóval fedezett útátjáró megszűnik.

Helyette a közúti átvezetése a 1127+91 szelvényben létesülő aluljárón keresztül történik.

P+R, B+R

Az állomáshoz 17 állásos parkoló és egy mozgáskorlátozott parkoló létesül, valamint 60 állásos B+R.

Rakodók

Az állomás kezdőponti bal oldalán PFT számára új burkolt rakterület létesül (770 m²). Az állomás jobb oldalán új honvédségi igényeknek megfelelő burkolt rakterület létesül (6200 m²), valamint új rakodó területet megközelítő út létesül a Rózsa utca felől.

3.12 Kál-Kápolna (kiz.) - Füzesabony (kiz.) 1136+40 – 1232+50 (12)

A tervezett állapotban a vasúti pálya kétvágányú kialakítása megmarad. A jobb vágány nem kerül átépítésre, csak egyszeri fenntartási szabályozást kell elvégezni. A vonalszakaszon a tervezett tengelyterhelés 225 kN, a névleges nyomtávolság 1435 mm.

A tervezett magassági vonalvezetés a 2015. évben átépült jobb vágány alapján került kialakításra.

A jobb vágány csak egyszeri fenntartási szabályozást kap, a bal vágány leköveti a jobb vágány magassági vonalvezetését.

Műtárgyak

A tervezési szakaszon 6 db kisműtárgy található. A tervek szerint ezek a műtárgyak átépítésre kerülnek, 1,5/1,5m ny. vb. keretre.

Tervezett hmsz.	Meglévő állapot	Beavatkozás leírása
1151+28	1 m ny. boltozat	elbontása, 1,5/1,5m ny. kerethíd építése
1165+20	1 m ny. vb. csőáteresz	elbontása, 1,5/1,5m ny. kerethíd építése
1175+21	1 m ny vb. keret	elbontása, 1,5/1,5m ny. kerethíd építése
1182+21	1 m ny vb. keret	elbontása, 1,5/1,5m ny. kerethíd építése
1206+81	1 m ny. vb. csőáteresz	elbontása, 1,5/1,5m ny. kerethíd építése
1216+83	1 m ny. vb. csőáteresz	elbontása, 1,5/1,5m ny. kerethíd építése

Útátjárók

A tervezési szakaszon 2 db útátjáró és 1 db gyalogos átjáró található. Mindkét útátjáró a jobb vágány tekintetében 2015. évben szegélybordás STRAIL rendszerűre átépült, a bal vágány azonban a meglévő maradt. Jelen projekt során az útátjárók átépülnek és szabványosításra kerülnek. A jobb vágányban a STRAIL elemek és a szegélygerendák megmaradhatnak.

Tervezett hmsz.	Meglévő állapot	Beavatkozás leírása
1136+97	1,8 m sz. gyalogosátjáró, 2 mező pedeSTRAIL burkolattal, biztosítás nélkül, labirintkorláttal, $\alpha=90^\circ$	megszüntetés
1153+15	A meglévő átjáró az É-i vágány tekintetében BODAN, a D-i vágány tekintetében STRAIL kialakítású, melyhez aszfalt ill. beton burkolatú sárrázó csatlakozik 3,0 ill. 6,0 m hosszon, 4,50 m szélességgel.	A tervezett útátjáró a meglévő vasúti-közúti keresztezés helyén valósul meg. A vágánytengelyektől mért 22 – 22 m hosszon aszfaltburkolattal kerül kialakításra (6 m burkolatszélesség). Az ezt követő 12 -17 m hosszú szakasz zúzottkő sárrázóként épül.
1223+86	A vasutat keresztező földút burkolatlan, szántóföldek között halad. Jelenlegi szélessége 4,0 – 5,5 m. A meglévő átjáró az É-i vágány tekintetében BODAN, a D-i vágány tekintetében STRAIL kialakítású, melyhez aszfalt burkolatú sárrázó csatlakozik 1,0 ill. 6,0 m hosszon, 4,50 m szélességgel.	A tervezett útátjáró a meglévő vasúti-közúti keresztezés helyén valósul meg. A vágánytengelyektől mért 22 – 22 m hosszon aszfaltburkolattal kerül kialakításra (6 m burkolatszélesség). Az ezt követő 12-17 m hosszú szakasz zúzottkő sárrázóként épül.

3.13 Füzesabony állomás 1232+50 – 1263+00 (13)

A vonalszakaszon a tervezett tengelyterhelés 225 kN, a névleges nyomtávolság 1435 mm. A tervezett állapotban a forgalmi vizsgálat torzított helyszínrajza alapján nagysugarú kitérők beépítése szükséges. A nagysugarú kitérők miatt a vágánytengely-távolságokat részben meg kellett változtatni, így a két átmenővágány valamint az egri és a mezőtárkányi irány között 5,0 m vágánytengely-távolság került betervezésre. A bal átmenővágány 0,25 m-rel, a jobb átmenővágány 0,50 m-rel jobbra került elhelyezésre.

Az állomás vágányelrendezésében jelentős változás, hogy az V. és VI. vágány a végpont felőli bejárás lehetőségével csonka vágánnyá válik, a VII. vágány pedig nem a baloldali nyalábos lírából, hanem közvetlenül az átmenővágányból kerül kivezetésre, nagysugarú geometriával. Emiatt a XIV. vágány megszűnik. A II., VIII., IX., X., XI. vágány helyben épül át, az I., XIII., XVIII., XIX., XV. vágányok helyben maradnak. A VI. és VII. vágány kezdőponti „maradék” XIV. és XVI. számon csonka vágányként megmarad.

A tervezett magassági vonalvezetés a 2015. évben átépült jobb vágány alapján került kialakításra. A jobb vágány csak egyszeri fenntartási szabályozást kap, a bal vágány leköveti a jobb vágány magassági vonalvezetését.

Peronok

A vágányok tengelytávolsága 4,75 m, azonban a peronok kialakításakor 3 vágány megszüntetésre, a III. és IV. átmenővágány eltolásra került, így a két szigetperon 11,875 m vágánytengely távolságban található. A VI-VII. vágány közötti szigetperon a jelenlegi XV. vágány csonkításával jön létre.

Műtárgyak

A tervek szerint a Laskó-patak műtárgya helyett új műtárgy épül, a gyalogaluljáró és a közműalagút felújításra és kismértékű átalakításra (liftek, lépcsőkarok) kerül. A műtárgyak jegyzékét az alábbi táblázat tartalmazza.

Tervezett hmsz.	Meglévő állapot	Beavatkozás leírása
1236+56	15,5 m ny. vb. köracélbetétes teknőhíd (Laskó-patak)	elbontása, új híd építése
1247+82	7 m ny. vb. keret	felújítása
1247+89	4 m ny. vb. keret	felújítása
1250+99	1,5 m ny. vb. csőáteresz	elbontása, 1,5/1,5m ny. kerethíd építése
1254+67	1 m ny. vb. csőáteresz	elbontása, 1,5/1,5m ny. kerethíd építése
1261+61	4 m ny. tartóbetétes teknőhíd (Eger-patak)	nincs beavatkozás

P+R, B+R

A P+R parkolót a jelenlegi aluljárótól NY-i irányba alakítottuk ki, kiszolgáló útja a Baross Gábor utcára csatlakozik. A felvételi épülettől NY-i irányba kerül kialakításra a 30 db P+R parkoló, melyből 1db mozgáskorlátozottak számára használható. A parkolók merőleges kialakításúak, a parkolóban a forgalom kétirányú.

A megvalósulás és a működés megkezdésének várható időpontja, ütemei

A beruházás a feltételezések szerint 2024-ben kezdődik meg, és a kivitelezés 2026-ig fog tartani, a működés várhatóan 2027 elején indul.

III. A tervezett tevékenységből eredő környezetterhelés és -igénybevétel jellege, hatásterület a környezeti hatástanulmány és kiegészítése alapján:

1. Levegőtisztaság-védelmi szempontból

Építés alatti levegőterhelés:

Építkezés során a munkagépek kipufogógázából származó levegőterheléssel, illetve a földmunkák porszennyezésével kell számolni. A legkritikusabb légszennyező hatás a por, mely elsősorban a durva földmunkák során keletkezik.

A Dokumentációban bemutatott számítások alapján átlagos meteorológiai körülmények között intézkedés nélkül a földmunkák idején a vasút átépítése, valamint a P+R parkolók és az útépítés során a legközelebbi védendő épületek (6-23 m) távolságában a szálló por (PM₁₀) várhatóan meghaladja a 24 órás szállópor (PM₁₀) egészségügyi határértéket. A határérték túllépés átmeneti, a kivitelezési munkálatok végrehajtását követően a levegőterhelés visszaáll az eredeti állapotába a védelmi intézkedések betartásával a hatások csökkenthetőek.

Üzemeltetés alatti levegőterhelés:

A vasútvonal a fejlesztés után is villamosított marad, így az üzemelésből származó kimutatható mértékű levegőterhelés nem várható. A tervezet alapján, a Hatvan állomáson tervezett P+R parkoló kivételével a további 7 parkoló alacsony férőhelyszámmal fog üzemelni. A számítások alapján az összes tervezett parkolóból származó károsanyag-kibocsátás kismértékű levegőterhelést jelent a legközelebbi lakóépületek távolságában, az órás (CO és NO₂), valamint a 24 órás (PM₁₀) egészségügyi határértékek minden vizsgált komponens tekintetében nagy biztonsággal teljesülnek.

Légszennyezés a felhagyási szakaszban:

A bontási munkálatok során az építés alatti levegőterheléshez hasonló mértékű levegőterheltségi szint várható. Ennek kedvezőtlen hatása csak átmenetileg lesz érzékelhető.

Klíma kockázatelemzés:

A Dokumentáció tartalmazza a Klímavédelmi kockázatelemző fejezetet, melyben bemutatásra került a beruházás kockázatértékelése, a beruházás éghajlatváltozás befolyásoltságának vizsgálata, a beruházás érzékenységének elemzése, a beruházási helyszín és környezetének kitettség értékelése, a potenciális hatások értékelése, a kockázatok mértékének és hatásának értékelése, illetve az éghajlatváltozás hatásaihoz való alkalmazkodás.

Levegőtisztaság-védelmi hatásterület

Építés közvetlen hatásterülete a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet] 2. § 14. c) pontja alapján:

Átlagos meteorológiai körülmények között szálló por (PM₁₀) esetén közvetlen hatásterület:

- vasút átépítése 264 m,
- P+R parkolók és utak építése: 146 m.

Üzemelés közvetlen hatásterület a 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet 2. § 14. a) illetve c) pontja alapján:

A villamos vontatójárművek üzemeltetése kipufogógáz eredetű légszennyezőanyag kibocsátással nem jár. Üzemeltetés alatti közvetlen hatásterület a tervezett P+R parkolókra került meghatározásra. A parkolók hatásterülete NO₂ esetén: Hatvan állomás: 11 m, Óhatvan állomás: 4 m, Vámosgyörk állomás: 6 m, Kál-Kápolna állomás: 6 m, Fűzesabony állomás: 7 m.

2. Zaj- és rezgésvédelmi szempontból

Alapállapot:

A hatásterület jelenlegi zajhelyzetét döntő mértékben az 80. sz. vasúti vonalszakasz forgalma határozza meg.

A tervezési terület környezetének jelenlegi háttérterhelése:

Vizsgálati pont	L _{Aeq} [dB]	
	nappal	éjjel
3000 Hatvan, Vas Gereben u. 27.	39,8	32,1

3291 Vámosgyörk, József Attila út 5/2.	33,6	31,3
3292 Adács, Ady Endre u. 27/A.	35,2	30,4
3274 Ludas, Vasút út 1B.	35,1	30,5
3350 Kál, Bajcsy-Zsilinszky u. 91.	37,5	34,6
3390 Füzesabony, Szihalmi út 11.	44,9	32,4

A vasúti közlekedésből eredően a mérési és számítási eredmények alapján a védendő környezetben éjjel 0,1-10,2 dB határérték túllépés van Adács, Füzesabony, Hatvan, Kál és Vámosgyörk esetében. A zajterhelés értéke a nappali időszakban kedvezőbben alakul, határérték túllépés Adács és Kál településeken állapítható meg, melynek mértéke 0,7-1,1 dB.

A vizsgált vonalszakasz tágabb környezetében távlati állapotban a határértékhez képest az alábbi túllépések várhatóak:

- Hatvan: nappal 0 dB, éjjel 0-6,6 dB,
- Hort: nappal 0 dB, éjjel: 0-3,1 dB,
- Vámosgyörk: nappal 0 dB, éjjel 0,2-4,5 dB,
- Adács: nappal 0-4,5 dB, éjjel: 0-10,4 dB,
- Karácsond: nappal 0 dB, éjjel 0 dB,
- Ludas: nappal 0 dB, éjjel 0 dB,
- Kál: nappal: 0,1-1,1 dB, éjjel 0,8-10,2 dB,
- Füzesabony: nappal 0 dB, éjjel 0-2,9 dB.

A beruházás elmaradása esetén a beruházáshoz kapcsolódó vasúti forgalomnövekedés elmaradna, az érintett hatásterületen ebből eredően nem származna zajterhelés növekedés, konzerválna a jelenlegi, éjszakai időszakban meglévő határérték feletti zajterhelés az érintett településeken.

A vizsgált területen mind jelenleg, mind távlatban a meghatározó rezgésforrás a Hatvan-Füzesabony 80. sz. vasútvonalon lévő vasúti közlekedés.

A rezgésterheléstől védendő létesítmények azonosak a zajvédelmi szempontból védendő épületekkel.

A dokumentáció készítői helyszíni mérésekkel meghatározták a védendő épületek jelenlegi rezgésterhelését, a mérési eredményeket az alábbi táblázat foglalja össze.

Helyszín	A_M [mm/s ²] nappal/éjjel	A_{Max} [mm/s ²] nappal/éjjel	Határérték		Túllépés mértéke	
			A_M nappal/ éjjel	A_{Max} nappal/ éjjel	A_M nappal/ éjjel	A_{Max} nappal/ éjjel
Hatvan, Vas Gereben u. 27.	7,559/11,565	70,795/83,176	10/5	200/100	0/6,565	0/0
Vámosgyörk, József Attila út 5/2.	3,812/4,891	43,152/30,903	10/5	200/100	0/0	0/0
Adács, Ady Endre u. 31.	1,838/2,798	16,596/10,351	10/5	200/100	0/0	0/0
Ludas, Vasút út 1b.	4,690/7,746	46,774/30,903	10/5	200/100	0/2,746	0/0
Kál, Bajcsy-Zsilinszky u. 91.	6,739/9,271	70,795/42,170	10/5	200/100	0/4,271	0/0
Füzesabony, Szihalmi út 11.	1,144/2,460	14,289/13,646	10/5	200/100	0/0	0/0

A vizsgálatok alapján megállapításra került, hogy a megengedhető rezgésterhelés mértéke a védett épületekben a nappali megítélési időszakban határérték alatti, míg az éjjeli időszakban a Hatvan, Vas Gereben u. 27., Ludas, Vasút út 1b. és a Kál, Bajcsy-Zsilinszky u. 91. szám alatti védett épületekben határérték feletti terhelés tapasztalható a jelenlegi állapotban.

Létesítés:

A kivitelezés során az építési technológiából, a munkagépek működéséből, a rakodási műveletekből és a szállítási forgalomból származik zajkibocsátás.

A teljes építkezés időtartama várhatóan több, mint 1 év, ezen belül az egyes, zajvédelmi szempontból figyelembe vett szakaszosan megvalósuló építési fázisok tervezett időtartama 1 hónap - 1 év, illetve 1 hónap vagy annál kevesebb időn belül várható. Az építkezés várhatóan nappali időszakban fog történni.

A vasútépítés főbb zajos munkafázisai: vágánybontás, földmunkák, vágányépítés.

Út- és parkolóépítés főbb zajos munkafázisai: burkolatbontás, töltésépítés, pályaszerkezet építés.

Felsővezeték építés főbb zajos munkafázisai: árokásás, daruzás.

A kivitelező és a pontos építési technológiai még nem ismert, az építési tevékenységből eredő zajterhelés csak becsülhető. Az elvégzett számítások alapján az építési tevékenységből az alábbi zajterhelés várható a védendő területeken:

Vágánybontás- és építés					
Védendő épület	Terület besorolás	Távolság [m]	Leq [dB]	Túllépés [dB]	Határérték [dB]
Hatvan, Kárpát u. 11. (hrsz.: 3175)	Gksz	23	69,5	-	70
Hort, MÁV telep (hrsz.: 2202)	Lf	50	62,7	2,7	60
Vámosgyörk, József Attila út 5/1. (hrsz.: 696/6)	Lke	20	70,7	10,7	60
Adács, Kossuth Lajos u. 38. (hrsz.: 511/3)	Lf	13	74,4	14,4	60
Karácsond, Vasút út 74. (hrsz.: 021/4)	Gksz	55	61,9	-	70
Ludas, Fő út 139. (hrsz.: 113)	Lf	55	61,9	1,9	60
Kál, Bajcsy-Zs. u. 12. (hrsz.: 236)	Lf	20	70,7	10,7	60
Füzesabony, Szihalmi út 1. (hrsz.: 1377/5)	Gksz	55	61,9	-	70
Földmunkák					
Védendő épület	Terület besorolás	Távolság [m]	Leq [dB]	Túllépés [dB]	Határérték [dB]
Hatvan, Kárpát u. 11. (hrsz.: 3175)	Gksz	23	71,3	1,3	70
Hort, MÁV telep (hrsz.: 2202)	Lf	50	64,5	4,5	60
Vámosgyörk, József Attila út 5/1. (hrsz.: 696/6)	Lke	20	72,5	12,5	60
Adács, Kossuth Lajos u. 38. (hrsz.: 511/3)	Lf	13	76,2	16,2	60
Karácsond, Vasút út 74. (hrsz.: 021/4)	Gksz	55	63,7	-	70
Ludas, Fő út 139. (hrsz.: 113)	Lf	55	63,7	3,7	60
Kál, Bajcsy-Zsilinszky u. 12. (hrsz.: 236)	Lf	20	72,5	12,5	60
Füzesabony, Szihalmi út 1. (hrsz.: 1377/5)	Gksz	55	63,7	-	70

A számítási eredmények alapján az építkezésből eredő zajterhelés a felvonulási terület védendő épületekhez való viszonylagos közelsége miatt egyes vizsgált építési fázisok esetén várhatóan túllépi a jogszabályban megengedett határértéket, ezért zajcsökkentő intézkedések végrehajtása, illetve zajterhelési határérték betartása alóli felmentés iránti kérelem benyújtása válik szükségessé.

Az építkezés ideje alatt az építkezéshez igazodó, lényegében folyamatos anyagszállítással, óránként átlagosan kb. 2-3 tehergépkocsi-fordulóval számolhatunk. A kivitelezéshez köthető szállítás jelentős része várhatóan vasúton fog történni.

Rezgésvédelmi szempontból jelentős kockázati tényező az építési tevékenység, az alapozási munkák végzése, az építőanyagok szállítása. Tervező az építési munkálatok megkezdése előtt a veszélyeztetett épületek statikai állagfelmérését és az esetleg meglévő épületkárok dokumentálását, valamint a rezgésterhelés ellenőrzését javasolja.

Üzemelés:

A beruházás megvalósításával a vasúti forgalom és a tervezett sebesség növekedni fog a távlati időszakban, így a közvetlen hatásterület tágabb környezetében a jelenlegi állapothoz képest különböző mértékben nőni fog a vasúti zajterhelés mértéke.

A vizsgált vonalszakasz tágabb környezetében távlati állapotban a határértékekhez képest az alábbi túllépések várhatóak:

- Hatvan: nappal 0,3 dB, éjjel 0-6,2 dB,
- Hort: nappal 0 dB, éjjel 0,1 dB,
- Vámosgyörk: nappal 0 dB, éjjel 0,2-4,5 dB,
- Adács: nappal 0-4,5 dB, éjjel 0-10,4 dB,
- Karácsond: nappal 0 dB, éjjel 0 dB,
- Ludas: nappal 0 dB, éjjel 0,1-0,2 dB,
- Kál: nappal 0,1-2,1 dB, éjjel 0,8-10,0 dB,
- Füzesabony: nappal 0 dB, éjjel 0,3-3,0 dB.

A határérték túllépések következtében a tervezési területek menti védendő területek egyes részein zajvédelmi intézkedésekre van szükség, melyeket a zaj- és rezgésvédelmi tervező kidolgozott. A tervezett zajárnyékoló falakkal és passzív védelmi megoldásokkal a vasúti közlekedésből eredő zajterhelés határértékekre csökkentő.

A közvetlen hatásterület az éjszakai időszakra került lehatárolásra, a hatásterület védendő épületeket érint.

A Hatvan-Füzesabony 80. sz. vasútvonalon lévő vasúti közlekedésből távlatban várható rezgésterhelések az alábbiak.

Helyszín	A_M [mm/s ²] nappal/éjjel	A_{Max} [mm/s ²] nappal/éjjel	Határérték		Túllépés mértéke	
			A_M nappal/ éjjel	A_{Max} nappal/ éjjel	A_M nappal/éjjel	A_{Max} nappal/ éjjel
Hatvan, Vas Gereben u. 27.	13,372/13,472	110,901	10/5	200/100	3,372/8,472	0/10,901
Vámosgyörk, József Attila út 5/2.	6,782/7,098	57,536	10/5	200/100	0/2,098	0/0
Adács, Ady Endre u. 31.	3,189 3,594	22,128	10/5	200/100	0/0	0/0
Ludas, Vasút út 1b.	8,383/9,066	62,365	10/5	200/100	0/4,066	0/0
Kál, Bajcsy- Zsilinszky u. 91.	10,303/11,698	95,485	10/5	200/100	0,303/6,698	0/0
Füzesabony, Szihalmi út 11.	2,610/2,932	19,052	10/5	200/100	0/0	0/0

A vizsgálatok alapján megállapítható, hogy távlatban a vasúti pálya mellett növekedni fog a rezgésterhelés, ezért adott szakaszokon rezgéscillapítás szükséges.

IV. Előírások:

A) A Heves Megyei Kormányhivatal előírásai:

a) Környezetvédelmi, természetvédelmi és hulladékgyaldkoldási hatáskörben tett előírások:

Általános előírások

1. A tevékenység a Környezetvédelmi Hatóság által kiadott, véglegessé vált környezetvédelmi engedély birtokában, az abban foglaltak szerint, a hatályban lévő környezetvédelmi jogszabályokban előírtaknak megfelelően folytatható.
2. Az engedélyezett tevékenység vagy az abban foglalt körülmények jelentős megváltozását, illetve tervezett jelentős megváltoztatását, továbbá a tulajdonosváltást az Engedélyes köteles a Környezetvédelmi Hatóságnak 15 napon belül bejelenteni.

Zaj- és rezgésvédelmi szempontú előírások:

1. Tilos a védendő környezetben veszélyes mértékű környezeti zajt vagy rezgést okozni.
2. Az építkezésre a kiviteli terv szintjén az organizációs terv ismeretében zaj- és rezgésvédelmi tervet kell készíteni a kedvezőtlen hatások minimális értéken tartása, illetve a határértékek betartása érdekében.
3. A létesítés során kerülni kell az éjszakai munkavégzést, valamint az éjszakai szállítást.
4. A szállítási útvonalakat úgy kell kijelölni, hogy az a meglévő vasúthálózatot, főúthálózatot vegye igénybe és minél kisebb mértékben terhelje a védendő környezetet.
5. A kivitelezés során előnyben kell részesíteni az alacsonyabb hangteljesítményszinttel rendelkező gépek, berendezések alkalmazását, valamint a zajszegény építési technológiákat és eljárásokat.
6. A kivitelezés alatt *a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról* szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet [továbbiakban: 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet] 2. mellékletében foglalt zajterhelési határértékek betartásáról folyamatosan gondoskodni kell.
7. Amennyiben a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 2. mellékletében foglalt zajterhelési határértékek teljesülése műszaki vagy munkaszervezési megoldásokkal nem biztosítható, a kivitelezőnek felmentést kell kérnie a zajterhelési határértékek betartása alól a Környezetvédelmi Hatóságtól. A kérelemben meg kell jelölni a határérték túllépés okát, a felmentéssel érintett időszak kezdő és végnapját, a zajcsökkentés érdekében tervezett intézkedéseket és azok várható eredményeit.
8. Törekedni kell arra, hogy az elkerülhetetlen határérték feletti zajterhelés a lehető legrövidebb ideig terhelje a zajtól védendő környezetet.
9. Az építési engedély iránti kérelem, illetve a kiviteli tervek zaj- és rezgésvédelmi szempontból nem térhetnek el a Dokumentációtól.
10. A forgalomba helyezés/használatbavétel időpontjáig a környezeti zaj- és rezgésforrás üzemeltetője köteles a határértékek betartásának feltételeit megteremteni, azaz a dokumentációban bemutatott zajvédelmi intézkedéseket megvalósítani.
11. Engedélyes a zajárnyékoló falakat a Dokumentáció Zajvédelmi melléklet ZTV. előjelű ábráin látható elrendezésben az alábbiak szerint köteles megépíttetni:

Oldal	Térképi jelölés	Kezdő- és végszelvény [hm]		Hossz [m]	Magasság a pálya szintjétől (sk) [m]	Pályától való távolság [m]	Zajvédelmi fal típusa
Hatvan							
Bal	B680	680+61	683+35	274	3,0	4	Egy oldalt elnyelő
Jobb	J680/2	680+61	682+82	221	3,0	6,5-11	Egy oldalt elnyelő
Bal	B683/1	683+67	699+25	1558	3,0	4,7-5,5	690+00 - 699+25 Két oldalt elnyelő
Jobb	J683/2	683+67	685+80	213	4,0	5,3-12,0	Egy oldalt elnyelő
Jobb	J690	690+57	692+65	208	3,0	4,5	Egy oldalt elnyelő
Jobb	J696	696+87	699+25	238	3,0	4,5	Egy oldalt elnyelő
Jobb	J699/1	699+35	706+83	748	3,5	4,5	Egy oldalt elnyelő
Bal	B699/2	699+35	700+06	76	3,5	4,5	Két oldalt elnyelő
Hort							
Jobb	B772	772+40	775+42	302	2,5	11,5	Egy oldalt elnyelő
Vámosgyörk							
Jobb	J864	864+53	866+05	151	3,0	11,0-18,0	Egy oldalt elnyelő
Bal	B866	866+37	871+35	487	3,0	5,0	Két oldalt elnyelő
Jobb	J871	871+23	874+17	307	2,5	6,0-10,0	Egy oldalt elnyelő
Adács							
Jobb	J900	900+18	908+10	790	3,0	5,5	Egy oldalt elnyelő
Bal	B900	900+18	908,10	790	2,5	5,5	Két oldalt elnyelő
Bal	B908	908+51	909+64	112	3,5	8,5	Egy oldalt elnyelő
Jobb	J908	908+70	909+70	100	3,5	8,5	Egy oldalt elnyelő
Ludas							
Bal	B1000	1000+70	1002+38	168	2,5	40	Egy oldalt elnyelő (Rakodó szélén)
Bal	B1002	1002+05	1006+47	442	2,5	10,0	Két oldalt elnyelő
Kál-Kápolna							
Jobb	J1119	1119+00	1122+86	397	2,5	5,0-12,0	Egy oldalt elnyelő
Bal	B1120A	1120+35	1121+35	100	3,0	4,5	Egy oldalt elnyelő
Bal	B1120B	1120+75	1122+22	160	3,0	20,-36,0	Két oldalt elnyelő (Rakodónál)
Jobb	J1123	1123+00	1128+00	462	2,5	60	Egy oldalt elnyelő (Rakodó határán)
Bal	B1125	1125+08	1127+00	192	3,5	6,0	Két oldalt elnyelő
Jobb	J1127	1127+80	1136+10	830	3,0	5,0	1127+80 - 1132+00 Egy oldalt elnyelő 1132+00 - 1136+10 Két oldalt elnyelő
Bal	B1130	1130+44	1136+45	599	3,0	6,5	Két oldalt elnyelő
Bal	B1136	1136+40	1139+20	880	3,0	4,5	Két oldalt elnyelő
Jobb	J1135	1135+95	1138+03	208	3,0	4,5-6,5	Két oldalt elnyelő
Füzesabony							
Jobb	J1204	1240+70	1241+65	105	3,0-3,5	22-55	Egy oldalt elnyelő
Bal	B1241	1241+30	1242+95	165	2,5	35	Egy oldalt elnyelő
Bal	B1243	1243+05	1247+38	433	3,5	4,5	Egy oldalt elnyelő
Jobb	J1243	1243+00	1244+15	115	4,0	4,5	Egy oldalt elnyelő
Jobb	J1245	1245+96	1246+35	39	4,0	3,5	Két oldalt elnyelő
Jobb	J1249	1249+48	1250+28	80	4,0+reduktor	5,0	Egy oldalt elnyelő

12.A zajárnyékoló falaknak meg kell felelni a Dokumentáció 4.8.9., 4.8.10. és 4.8.11. táblázatában meghatározott követelményeknek.

13. Csak minősített, a fenti feltételeket és az MSZ EN 14388:2016 szabványt kielégítő, akkreditált laboratórium által kiadott CE alkalmassági bizonyítvánnyal is rendelkező zajárnyékoló fal építhető.
14. A zajárnyékoló falak építése során a gyártói utasításokat be kell tartani.
15. A zajárnyékoló falak átadását követően az MSZ EN 16272-6:2015 szabvány szerint meg kell vizsgálni az előírt követelmények megvalósulását. Két oldalt elnyelő zajárnyékoló falak átadása után vizsgálni kell a fal hanggátlását és a közút felőli oldalon a hangelnyelést. Az elvégzett vizsgálatokról jegyzőkönyvet kell készíteni és 30 napon belül a Környezetvédelmi Hatóság részére meg kell küldeni.
16. A Dokumentációban bemutatott elnyelő típusú zajárnyékoló falak helyett visszaverő típusú zajárnyékoló falakat építeni tilos.
17. A zajárnyékoló falak állapotát évente, akusztikai megfelelőségét 5 évente dokumentáltan ellenőrizni kell, szükség esetén a javításokat, az elemek cseréjét el kell végezni.
18. A Dokumentáció 4.8.13. táblázatában meghatározott helyszíneken az érintett épületek védendő helyiségeiben passzív akusztikai módszerekkel (üvegvastagság növelés, tömítés, 3. szárny beépítése, nyílászáró cseréje, stb.) kell biztosítani a zajcsökkentést úgy, hogy a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 4. számú mellékletében meghatározott határértékek teljesüljenek. Minden egyes passzív védelemben részesítendő épületnél az átalakítást megelőzően helyszíni építészeti és akusztikai felmérést kell végezni a nyílászárók számáról, jelenlegi állapotáról, illetve a jelenlegi hangszigetelési tulajdonságairól.
19. Engedélyesnek zajméréseket kell végeznie az alábbiak szerint:
- Az építkezés megkezdése előtt alapállapot vizsgálatot kell végezni.
 - Az építés ideje alatt méréseket kell végezni a legnagyobb zajhatással járó munkafolyamat alatt/a legnagyobb szállítási kapacitás mellett.
 - Az üzemelés megkezdését követő 90 napon belül zajméréssel ellenőrizni kell, hogy a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. mellékletében foglalt nappali és éjszakai zajterhelési határértékek teljesülnek-e.
 - A méréseket a mérés időpontjában hatályos jogszabályoknak és szabványoknak megfelelően kell elvégezni. A mérésekről jegyzőkönyvet kell készíteni, melyet 30 napon belül meg kell küldeni a Környezetvédelmi Hatóságnak.
 - A mérési jegyzőkönyvben rögzíteni kell a forgalmi adatokat (elhaladás időpontja, vonat típusa, elhaladó vonat megnevezése, vagonok száma, elhaladás ideje [s], vonat hossza [m], vonat sebessége [km/óra]) is.
 - A méréseket hitelesített, 1. pontosságú osztályú zajmérő műszerrel kell elvégezni.
 - A mérések során az alábbi lakóépületek zajterhelését vizsgálni kell:
 - 3000 Hatvan, Vas Gereben u. 27.,
 - 3291 Vámosgyörk, József Attila út 5/2.
 - 3292 Adács, Ady Endre u. 27/A.,
 - 3274 Ludas, Vasút út 1b.,
 - 3350 Kál, Bajcsy-Zsilinszky u. 91.,
 - 3390 Füzesabony, Szihalmi út 11.
20. Az üzemelés során biztosítani kell a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 5. mellékletében foglalt határértékek teljesülését.
21. A rezgésterhelés csökkentése érdekében rugalmas sínágyazatot kell beépíteni az alábbi pályaszelvényekbe:

Település	Kezdeté	Vége	Hossz	Rezgéscsillapítási követelmény [dB(v)]
	Pályaszelvény (hmsz)			
	m	m		
Hatvan	681+00	682+00	100	10
	682+00	684+00	200	5
	684+00	685+00	100	10
	686+50	687+50	100	5
	689+50	690+50	100	5
	698+00	699+50	150	5
	699+50	700+50	100	10
	703+10	704+10	100	10
Vámosgyörk	706+50	707+50	100	5
	864+50	865+50	100	5
Adács	901+50	902+50	100	5
	904+00	905+00	100	5
	906+50	907+50	100	5
	907+50	908+50	100	10
Kál	1121+00	1122+50	150	5
	1128+00	1130+00	200	5
	1130+00	1139+00	900	10
Füzesabony	1243+00	1244+00	100	5
	1249+00	1250+00	100	5

Rezgéscsillapítási követelmény alatt értendő: a rezgéscsillapítással épített (vele állapot) és a rezgéscsillapítás nélküli szakaszok (nélküle állapot) rezgés gyorsulás különbsége.

22. Azokon a pályaszakaszokon, ahol 5 dB(v) rezgéscsillapítás került meghatározásra a rugalmas sínágyazást a lakóépületekhez legközelebbi átmenő fő vágányoknál kell kiépíteni. Ahol 10 dB(v) rezgéscsillapítás került meghatározásra a lakóépülethez legközelebbi (2-3) fő vágányok mindegyikénél szükséges a rugalmas sínágyazást kiépíteni.

23. A rezgéscsillapítást az alábbi megoldással kell megvalósítani:

- 5 dB(v): méretezett rugalmas sínalátét kialakítása vagy 0,7-1,0 cm vastag USP (under sleeper pad = aljapapucs) elhelyezése a beton elemek alá - statikus ágyazási modulosa, $C_{stat} = 0,15-0,25 \text{ N/mm}^3$,
- 10 dB(v): 1,5-2,0 cm vastag USP elhelyezése a beton elemek alá - statikus ágyazási modulosa, $C_{stat} = 0,15 \text{ N/mm}^3$.
- A rezgéscsillapításnak 31,5 - 80 Hz környezetében kell teljesülnie.
- Az aljapapucsoknak a beton alj gyártása során kell rákerülni az aljra, az utólag felragasztott aljapapucsokkal felszerelt aljak nem építhetők be.

24. Kérelmezőnek rezgésméréseket kell végeznie az alábbiak szerint:

- Az építkezés megkezdése előtt alapállapot vizsgálatot kell végezni.
- Az építés ideje alatt a legnagyobb rezgéshatással járó munkafolyamat alatt/a legnagyobb szállítási kapacitás mellett.
- Üzembe helyezés után 90 napon belül.
- A méréseket a mérés időpontjában hatályos jogszabályoknak és szabványoknak megfelelően kell elvégezni. A mérésekről jegyzőkönyvet kell készíteni a *környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól* szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet [továbbiakban: 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet] 6. számú mellékletében foglalt tartalommal. A jegyzőkönyveket 30 napon belül meg kell küldeni a Környezetvédelmi Hatóságnak.
- A mérések vizsgálati pontjai:

- 3000 Hatvan, Vas Gereben u. 27. (2786 hrsz.),
- 3291 Vámosgyörk, József Attila út 5/2 (696/6 hrsz.),
- 3292 Adács, Ady Endre u. 31. (454/2 hrsz.),
- 3274 Ludas, Vasút út 1b. (011/3 hrsz.),
- 3350 Kál, Bajcsy-Zsilinszky u. 91. (177 hrsz.),
- 3390 Füzesabony, Szihalmi út 11. (1247 hrsz.) szám alatti lakóépületek.

Levegőtisztaság-védelmi szempontú előírások:

1. A kivitelezés során a szállítási tevékenységet úgy kell végezni, hogy a közutakon a szállítmány szállítása ne okozzon *a levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről* szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendelet [a továbbiakban: 4/2011. (I. 14.) VM rendelet] szerinti határértéket meghaladó szálló porterhelést, szükség esetén gondoskodni kell a szállítmány takarásáról.
2. A szállítást végző járművek okozta sárfelhordás folyamatos takarításáról gondoskodni kell, a későbbi diffúz porterhelés kialakulásának csökkentése érdekében.
3. Az építési, bontási munkákhoz kapcsolódó földmozgatás során a kiporzás elleni védelmet szükség esetén nedvesítéssel, valamint takarással kell biztosítani.
4. Az építési és szállítási munkákat csak megfelelő műszaki állapotú a környezetvédelmi előírásokat kielégítő gépekkel lehet végezni.
5. A keletkező hulladék anyagok nyílt téren vagy hagyományos tüzelőberendezésben történő elégetése tilos!
6. A tevékenység végzésénél tilos a levegő lakosságot zavaró bűzzel való terhelése, továbbá a levegő olyan mértékű terhelése, amely légszennyezettséget okoz.
7. A rendkívüli légszennyezést a Környezetvédelmi Hatóságnak a szennyezés bekövetkeztekor azonnal be kell jelenteni, és gondoskodni kell a szennyezés elhárításáról.

Földtani közeg védelmi szempontú előírások:

1. A földtani közeg minősége nem veszélyeztethető. Az építés, illetve az üzemeltetés során be kell tartani *a felszín alatti vizek védelméről* s zóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet] előírásait, valamint olyan technológiákat kell alkalmazni, melyek egyértelműen kizárják a földtani közeg szennyezésének lehetőségét.
2. A tevékenység során használt eszközök, berendezések, munkagépek műszaki állapotát rendszeresen ellenőrizni kell. Az alkalmazott eszközök üzemelésre alkalmas karbantartásáról folyamatosan gondoskodni kell. Csak megfelelő műszaki állapotú, a környezetvédelmi előírásokat kielégítő eszközök, munkagépek és gépjárművek alkalmazhatók.
3. A munkagépek üzemanyaggal való feltöltése, rendkívüli meghibásodásból eredő javítása csak megfelelő műszaki védelem mellett olyan műszaki infrastruktúra birtokában végezhető, amely megakadályozza a szennyezőanyagok földtani közegbe jutását.
4. Az építés, illetve az üzemeltetés során bármely okból bekövetkező – földtani közeget és felszín alatti vizeket érintő, azokat veszélyeztető – káresemény, havária esetén *a környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről* szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendeletben [továbbiakban: 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet] meghatározottak szerint a környezetkárosodás elkerülése, enyhítése érdekében a kárelhárítást azonnal meg kell kezdeni, szükség esetén el kell végezni a szennyező anyag feltárását, a szennyezett talaj eltávolítását és cseréjét.
5. A bekövetkezett káreseményről, a veszélyeztetett környezeti elemekről, a szennyezés mértékéről valamint annak elhárítására megtett intézkedésről haladéktalanul értesíteni kell a

Környezetvédelmi Hatóságot.

6. A 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet 2. § (4) bekezdése alapján azonnali beavatkozás szükséges, amennyiben a környezetkárosodás közegészségügyet, a közbiztonságot veszélyezteti, illetve amennyiben a környezetkárosodás felszámolása azonnali beavatkozással eredményesebben, hatékonyabban, gazdaságosabban végrehajtható, illetve a jövőbeni környezetkárosodás megelőzhető.
7. A kárelhárítás során biztosítani kell, hogy a környezetkárosodás ne tevődjön át másik környezeti elemre, a lehető legkisebb környezeti terheléssel járjon, ne okozzon környezetveszélyeztetést, illetve környezetkárosodást.
8. Amennyiben a tevékenység végzése során a földtani közegben, felszín alatti vízben (B) szennyezettségi határértékeket meghaladó szennyezettségi állapot alakul ki, a Környezetvédelmi Hatóság határozata alapján szükséges a 219/2004 (VII. 21.) Korm. rendelet szerinti tényfeltárás elvégzése, majd annak eredményei alapján végzett kármentesítés végrehajtása.
9. A munkák során a vasúti pálya al- és felépítményéből kikerülő anyagokat a vonatkozó hulladék mintavételi szabványoknak megfelelően vizsgálni kell minimálisan összes alifás szénhidrogén, policiklikus aromás szénhidrogének, valamint fémek és félfémek vonatkozásában. Elhelyezésükről a minőségüktől függően – a vonatkozó jogszabályok betartásával – gondoskodni kell.
10. Feltöltésre csak szennyeződésmentes anyagok használhatók fel. A szennyeződés mentességet laboratóriumi vizsgálatokkal, az anyagok származási helyét bizonylatokkal kell igazolni.
11. A vasútvonal fejlesztésének kivitelezési munkálatai nem akadályozhatják a Hatvan Vasútállomás (Hatvan 2627/1, 2600/5, 2443, 2583 hrsz.), valamint a Füzesabony vasútállomás (Füzesabony 1377/28 hrsz.) területén folyamatban lévő kármentesítéseket.

Hulladékgazdálkodási szempontú előírások:

Építésre vonatkozóan:

1. Az építési munkák során keletkező hulladékokkal - amelyek körét *a hulladékjegyzékről* szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet [a továbbiakban: 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet] 2. melléklete határozza meg – végzendő hulladékgazdálkodási tevékenységekről (gyűjtés, szállítás, előkezelés, hasznosítás, ártalmatlanítás) a vonatkozó jogszabályok előírásai szerint kell gondoskodni, különös tekintettel *a hulladékról* szóló 2012. évi CLXXXV. törvény (a továbbiakban: Ht.) előírásaira.
2. A tevékenység során keletkezett veszélyes hulladékokkal végzendő hulladékgazdálkodási tevékenységekről a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló mindenkor hatályos jogszabályok – jelenleg *a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól* szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet] - előírásai szerint kell gondoskodni.
3. A képződött hulladékok gyűjtését és átadását úgy kell megszervezni, hogy az ellenőrizhető legyen.
4. Az építési-bontási kivitelezési munkák során keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékok szállításra, ill. kezelésre való átadása esetén meg kell győződni az átvevő átvételi jogosultságáról.
5. Amennyiben a hulladékok lerakóban kerülnek ártalmatlanításra, úgy vizsgálni kell *a hulladéklerakással, valamint a hulladéklerakóval kapcsolatos egyes szabályokról és feltételekről* szóló 20/2006. (IV.5.) KvVM rendeletben [a továbbiakban: 20/2006. (IV.5.) KvVM rendelet] meghatározott alapjellemezési kötelezettségeket.

6. Tilos a veszélyes hulladékot a települési vagy az egyéb nem veszélyes hulladék közé juttatni.
7. A kivitelezési tevékenység befejezését követően a tevékenység végzése során keletkező hulladékokat teljes körűen el kell szállítani, át kell adni további kezelésre.
8. Az építési munkálatok során keletkező hulladékok dokumentálását, bejelentését a *hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről* szóló 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet [továbbiakban: 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet] előírásai szerint kell végezni.
9. Amennyiben a kivitelezési munkálatok során a keletkező hulladékok valamely komponensének mennyisége elérte az *építési és bontási hulladék kezelésének részletes szabályairól* szóló 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM együttes rendelet [a továbbiakban: 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM együttes rendelet] 1. mellékletében meghatározott küszöbértéket, úgy a ténylegesen keletkezett hulladékokról az *építőipari kivitelezési tevékenységről* szóló 191/2009. (IX.15.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 191/2009. (IX.15.) Korm. rendelet] szerint elkészített bontási hulladék nyilvántartó lapot és hulladékot kezelő szervezet átvételi igazolását (szállítólevél, „SZ” kísérőjegy, számla, stb.) a Heves Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Hulladékgazdálkodási Osztályára meg kell küldeni.

Üzemelésre vonatkozóan:

1. Az üzemeltetés során keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékok szállításra, ill. kezelésre való átadása esetén meg kell győződni az átvevő átvételi jogosultságáról.
2. Amennyiben a hulladékok lerakóban kerülnek ártalmatlanításra, úgy vizsgálni kell a 20/2006. (IV.5.) KvVM rendeletben meghatározott alapjellemzési kötelezettségeket.
3. Tilos a veszélyes hulladékot a települési vagy az egyéb nem veszélyes hulladék közé juttatni.
4. Az üzemeltetés során keletkező hulladékok dokumentálását, bejelentését a 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet előírásai szerint kell végezni.

Természet- és tájvédelmi szempontú előírások:

1. A tevékenységet a természeti értékek legnagyobb kímélete mellett kell végezni.
2. Védett természeti területen, Natura 2000 területen a beavatkozással érintett területet a műszakilag indokolható legkisebb térmértékre kell csökkenteni.
3. Védett természeti területen, továbbá a természeti értékekben gazdag gyepes természeti területeken depóniákat, munkagépek ideiglenes állomásoztató helyét, felvonulási területet kialakítani, anyagnyerő helyeket létesíteni tilos.
4. Közlekedés, megközelítés, szállítás, anyagmozgatás csak a meglévő és használatban lévő utakon, földutakon, esetleg kijárt nyomokon történhet.
5. A kivitelezés megkezdése előtt a depóniák, munkagépek ideiglenes állomásoztató helyét, felvonulási területeket, tervezett anyagnyerő helyeket, a közlekedési, megközelítési, szállítási, anyagmozgatási útvonalakat a Bükk Nemzeti Park Igazgatóság (továbbiakban: BNPI) szakembereivel előzetesen a helyszínen egyeztetni szükséges.
6. Védett természeti területen, Natura 2000 területen vagy azokkal közvetlenül határos területeken végzett egyes részmunkálatok megkezdése előtt a természeti károk minimalizálása érdekében a BNPI munkatársaival terepi egyeztetést kell tartani.
7. Törekedni kell a beavatkozási területen lévő fák - különösen az odvas fák -, cserjék és egyéb növényzet minél nagyobb arányú megtartására. A tevékenység során szükségessé váló fák kivágása, cserjeirtás szeptember 15. és március 31. között végezhető.
8. A vízfolyásokban élő védett gerinctelenek, halak és kételtűek megóvása érdekében a keresztező vízfolyások medrének vízzel borított részén (kiszáradt medrében) munkavégzés csak július 15. és

október 30. között történhet.

9. A vízfolyások medrét érintő rendezéskor, hídlábazatok kialakításakor a vízfolyások hosszirányú ökológiai átjárhatóságát a vízben élő védett halak számára biztosítani kell.
10. A fokozottan védett vidra (*Lutra lutra*) érdekében a hidak lábazatát és a mederátvezetést úgy kell kialakítani, hogy azok a vidra, valamint a kisebb emlősállatok mozgását lehetővé tegyék.
11. A kivitelezés során a természeti, természet közeli területekre (például gyepek, erdők, nádasok stb.) eső beruházási és kapcsolódó (például: depóniák, felvonulási területek, munkagépek ideiglenes állomásoztató helyei, anyagnyerő-helyek) területeken természetvédelmi szakértővel meg kell vizsgáltatni, hogy találhatók-e védett vagy fokozottan védett növényfajok, amennyiben igen, akkor azok áttelepítésének szükségességét is. Az egyik ilyen kiemelt helyszín a 673-676 hm szelvény közötti gyepek, ahol a védett fátyolos nőszirmos (*Iris spuria*) fordul elő. A vizsgálatok szervezésébe a BNPI szakembereit is be kell vonni.
12. A védett és fokozottan védett növényfajok áttelepítéséhez a Heves Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Természetvédelmi Osztály (a továbbiakban: Természetvédelmi Hatóság) engedélyét be kell szerezni. Az engedély iránti kérelemhez a vizsgálatokról készült jegyzőkönyveket mellékelni szükséges.
13. Kivitelezés során védett természeti területen, Natura 2000 területen, vagy azokkal közvetlenül határos területeken munkavégzés csak nappali körülmények között végezhető, mesterséges megvilágítás nem alkalmazható.
14. Növénytelepítés esetén a területen őshonos, valamint a potenciális vegetációnak megfelelő növényekből kell válogatni.
15. A nyomvonal mentén a vízelvezetést úgy kell megoldani, hogy az ehhez szükséges létesítmények a kétéltűek mozgását ne lehetetlenítsék el, a kétéltűek számára ne jelentsenek áthatolhatatlan akadályt, -ne alakuljon ki a kétéltűek esetleges pusztulását okozó csapda.
16. A kiásott munkagödröket, munkaárkokat a műszaki és technológiai lehetőségek szerint a leggyorsabban vissza kell tölteni.
17. A kiásott munkagödrökbe, munkaárkokba betelepült vagy beleesett védett hullókat, kétéltűeket, kisemlősöket naponta és a visszatöltés előtt ki kell menteni és megfelelő élőhelyen szabadon kell engedni.
18. A meglévő villamos felsővezetési rendszer teljes rekonstrukciója és az újonnan létesülő vágányok felsővezetési rendszerének kialakítása során, a madarak áramütés veszélyének való kitettségét, továbbá a madarak vezetékekkel ütközésének lehetőségét minden lehetséges műszaki megoldást alkalmazva meg kell előzni, minimálisra kell csökkenteni. A madarak vezetékekkel ütközésének megelőzése érdekében az alábbi műszaki megoldásokat kell figyelembe venni:
 - A felsővezeték tartó oszlopok teteje és az oszlopokra szerelt felsővezetési tartószerkezetek felső tartóbakjának szigetelőeleme között legalább 800 mm távolságnak kell lennie.
 - A megkerülő- és/vagy távlati megerősítő vezetékek alkalmazása esetén, a madárvédelmi szempontoknak is megfelelő, a MÁV Zrt. rendszerengedélyével rendelkező függőszigetelős, ún. V-lánccal vezetékek-felfüggesztést kell alkalmazni.
 - A V-lánccal vezetékek-felfüggesztés esetén a csuklós-bak felső, vízszintes helyzetű tartó konzoljának alsó felülete és a vezetősodrony (fázispotenciál) között legalább 600 mm távolságnak kell lennie.
 - Csuklós-bak felső csuklópontja mellett a ferde helyzetű konzolrész és a vezetősodrony - az eltérő potenciálú szerelvények - között legalább 600 mm távolságot kell tartani.

- Távvezetékek vagy egyéb, eltérő fázispotenciálón lévő sodronyok között horizontálisan legalább 1600 mm, vertikálisan legalább 1200 mm távolságot kell tartania a madár által létrehozható fázis-fázis zárlat elkerülése érdekében.
 - Feszítőhuzalos vagy támasztókaros tartószerkezet esetén a kitápláló-, megkerülő-, távlati megerősítő vezeték függesztett V-lánccos megfogási pontja alatt függőleges vonalban 1600 mm távolságon belül nem kerülhet feszültségmentes, madár leszállására lehetőséget adó, pl. segédgerendás tartószerkezet.
 - Az egyedi tartószerkezeteken a főkar rögzítésére, pozicionálására meghatározóan feszítőhuzalt kell alkalmazni (kivéve azon helyeket, pl. íves pályaszakaszok, hosszlánc kapcsolatok, ahol a hatályos előírások támasztókaros kialakítást írnak elő).
 - A főkar feszítőhuzalos rögzítése/pozicionálása esetén (nyíltvonali, egyenes pályán, akár sík terepviszonyok esetén, akár töltésen vagy bevágásban, kábelcsatorna közelében és állomási oszlopoknál) a feszítőhuzal és a tartóoszlop közé szerelt feszítőszigetelő illetve szigetelőlánc beépítési hossza minimálisan 800 mm legyen.
 - A főkar támasztókaros rögzítése/pozicionálása esetén (ívespályán bármely esetben, valamint közút közelében létesített felsővezeték-szakasz oszlopain) a támasztókar és a tartóoszlop között alkalmazott csőcsatlakozású támszigetelő beépítési hossza minimálisan 800 mm legyen.
 - A vasúti felsővezetéki rendszer oszlopaira, egyedi vagy csoportos tartószerkezeteire, feszítő-, válasz- vagy támszigetelőire, egyéb szerkezeti elemekre, szerelvényeire stb. beülni képes madarak távoltartására nem alkalmazható a Vasútvill Kft. által kifejlesztett 92-0010 rajkszámú, ún. madárvédő (vagy távoltartó) tüske, mert ennek méretezése és kialakítása nem megfelelő, vezetőképese anyagból készül, az áramütés esélyét növeli, ezért alkalmazása nem kívánatos.
19. A vasúti felsővezetékkel való madárütközésre esélyes pályaszakaszokon a madárfajok ütközés elleni védelme érdekében a legfelül húzódó - ha van ilyen - vezetősodronyra (nem a munkavezetékre) láthatóságot elősegítő eszközt kell végig felszerelni. Az alkalmazható szerelvények köréről és elhelyezésének metodikájáról a BNPI szakembereivel egyeztetni szükséges.
20. Fokozottan védett ragadozó madár fészkelésének biztosítás érdekében a 925 hm szelvénytől vissza és előre 1000-1000 méter távolságban bármilyen munkavégzés csak augusztus 31. és február 1. közötti időszakban lehetséges.
21. A 925 hm szelvényenél lévő költőhelyet és annak közvetlen környezetét a műszakilag indokolható legnagyobb mértékben változatlan állapotban szükséges megtartani.
22. Fokozottan védett ragadozó madár fészkelésének adott évben való elmaradása esetén az időbeli korlátozás elhagyható, a BNPI-vel végzett közös helyszíni szemle eredménye alapján.
23. A nagyúti állomásnál lévő sínek melletti peron környezetében továbbra is alkalmazni kell a kavicsszórásos felületkialakítást, továbbá meg kell őrizni az ott előforduló védett sisakos sáska (*Acrida ungarica*) kolónia élőhelyének azon részét, amelyből a munkálatok után a megváltozott élőhelyen a védett állat újból képes lesz kolonizálni. Ezt a helyszínt a BNPI bevonásával a munkák megkezdése előtt nyári időszakban meg kell határozni.
24. A munkálatok során megbontott vagy taposással, egyéb tevékenységgel sértett felszíneket a munkák befejezése után helyre kell állítani.
25. A bolygatott felszíneken az inváziós és allergén növényfajok megjelenését, megtelepedését, terjedését lehetőség szerint kaszálással meg kell akadályozni. Az inváziós növények rendszeres irtását az üzemeltetés időszakában is szükséges folytatni.

26. Az özönnövények kaszálását a növények terméseinek (magjainak) beérése előtt, július, augusztus hónapra időzítetten szükséges elvégezni, a további területek megfertőzésének elkerülése érdekében.
27. Védett természeti területen, Natura 2000 területen a levágott virágzó hajtásokat össze kell gyűjteni és védett területtől minél távolabbra kell szállítani és elhelyezni. A levágott virágzó hajtások kényszer magérlelését az elhelyezési területen is szükséges megakadályozni (pl. földtakarás alkalmazásával).
28. Az üzemelési időszakban a talajfelszín bolygatásával érintett, védett, illetve nem védett, de természeti területeknek minősíthető élőhelytípusok rendszeres (évente minimum kétszeri) kaszálása szükséges az inváziós fajok megtelepedésének, illetve terjedésének megakadályozása érdekében.
29. Üzemelés, során esetlegesen szükségesé váló megvilágítás, tervezésénél a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. (a továbbiakban: Tvt.) 35. § (1) bekezdés d) pontja és az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet 54. § (2) bekezdés d) pontja előírásait figyelembe kell venni. A szükséges világítások kialakításánál az élővilágra legkevésbé káros hatást gyakorló színösszetételű és színhőmérsékletű fényforrásokat szükséges alkalmazni.
30. Az időbeli korlátozásoktól eltérni kizárólag különösen indokolt esetben, a BNPI szakembereivel a helyszínen történt előzetes egyeztetés eredményétől függően lehetséges, abban az esetben, ha a tevékenység, beavatkozás természetvédelmi érdekek sérülése nélkül megvalósítható.
31. Az egyeztetésekről, helyszíni szemlékről jegyzőkönyvet kell felvenni és azt 10 napon belül be kell nyújtani a Természetvédelmi Hatóság részére.

b) A Heves Megyei Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztály Közegészségügyi Osztály (3300 Eger, Kossuth L. u. 11.) közegészségügyi hatáskörben tett előírásai:

1. Az ivóvízvezetékek, és egyéb vízbázisok védelme érdekében meg kell akadályozni, hogy a tevékenységből (létesítés, üzemeltetés) kockázatos anyag/keverék talajra, felszíni, felszín alatti vizekbe jutva veszélyeztetést okozzanak.
2. Az építés során a közművek - az ivóvízvezeték, a szennyvízgyűjtők, és vezetékeik -, védőidomainak védőtávolságát biztosítani kell.
3. A tervezett létesítés és üzemelés során keletkező hulladékok szakosított gyűjtését, és elszállításig történő környezetszennyezést kizáró tárolását biztosítani kell.
4. Az azbeszttel kapcsolatos kockázatok miatt azbeszttartalmú terméknek építményből történő eltávolítása előtt a munkáltatónak munkatervet kell készítenie. A munkáltatónak a munkatervben meg kell határoznia azokat az intézkedéseket, amelyek a munkavállalók munkahelyi biztonságát és egészségvédelmét – az azbeszt eltávolításával és a hulladék kezelésével kapcsolatosan tekintettel a környezet védelmére is – garantálják.
5. A kivitelezési munkálatok alatt kötelező az ott dolgozóknak legalább egy belülről zárható illemhelyet biztosítani. Az így keletkező kommunális szennyvíz tárolásáról és elszállításáról szintén megfelelő módon gondoskodni kell.
6. Zaj és levegő-tisztaságvédelmi, valamint rezgésvédelmi szempontból törekedni kell az egészségügyi határértékek betartására az emberi egészség védelme érdekében.

c) A Heves Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Építésügyi Osztály 1. (3300 Eger, Szarvas tér 1.) kulturális örökség védelmi hatáskörben tett előírásai:

1. A tervezett beruházás területére vonatkozóan elkészült előzetes régészeti dokumentációt a próbafeltárás eredményeivel ki kell egészíteni.
2. Az előzetes régészeti dokumentáció keretében a próbafeltárást az akadályozó körülmény megszűnését követően kell elvégezni.
3. A földmunkával járó teljes tevékenységre vonatkozó előzetes régészeti dokumentációt a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére irányuló azon első hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amelyben az örökségvédelmi hatóság eljár, szakhatóságként vagy a szakkérdés vizsgálatával közreműködik.
4. A tervezett beruházás kivitelezése csak az előzetes régészeti dokumentációban meghatározott megelőző feltárás befejezése után kezdhető el, a feltárt terület nagyságát és határait a munkaterület átadás-átvételtől készített jegyzőkönyvben rögzíteni kell.
5. A megelőző feltárás eredményeit bemutató dokumentumot az örökségvédelmi hatósághoz be kell nyújtani.

d) A Heves Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály (3300 Eger, Szövetkezet u. 6.) talajvédelmi hatáskörben tett előírásai:

1. A beruházás létesítésével érintett települések a következők: Boldog, Hatvan, Hort, Atkár, Vámosgyörk, Adács, Karácsond, Ludas, Detk, Nagyút, Kompolt, Kál és Füzesabony szántó, rét, legelő, gyümölcsös és fásított terület művelési ágú termőföld területek.
2. A beruházást úgy kell megtervezni és megvalósítani, hogy az érintett és a környező termőföldeken a talajvédő gazdálkodás feltételei ne romoljanak.
3. A beruházás megvalósítása során a kivitelező köteles gondoskodni a humuszos termőréteg megmentéséről és hasznosításáról.
4. A kivitelezés során biztosítani kell, hogy a környezeti hatások az érintett és a környező termőföldek minőségében kárt ne okozzanak.
5. A munkálatok során az érintett termőföldeken keletkezett mentett humuszos termőréteg teljes mennyiségét a beruházás kivitelezése során igénybe vett földrészleteken kell felhasználni úgy, hogy a kialakított felső humuszos termőréteg vastagsága az eredeti humuszos termőréteggel együtt az 1 métert ne haladja meg.
6. Amennyiben a mentett humuszos termőréteg az ilyen módon történő felhasználására nincs lehetőség, a felhasználásra nem kerülő rész eredeti funkciójának megfelelően a talaj felső termőrétegeként, vagy termeszítő közeg előállítására felhasználható, illetve ezekre a célokra átruházható.
7. A helyben felhasználásra nem kerülő humuszos termőtalaj mennyisége után a beruházónak talajvédelmi járulékot kell fizetnie, melynek mértékét a humuszgazdálkodási okiratok alapján, a talajvédelmi hatóság állapítja meg, külön eljárásban.
8. A mentett humuszos termőréteg mennyiségéről és felhasználásáról a beruházó köteles külön nyilvántartást vezetni.
9. A földhasználó és a beruházó köteles a talaj védelmével kapcsolatos tevékenysége dokumentumait 5 évig megőrizni.
10. Biztosítani kell, hogy a beruházás során az érintett területről a környező termőföldekre ne kerülhessen azok minőségét rontó talajidegen anyag. Termőföldön hulladékot lerakni, tárolni tilos.

11. Termőföldön, a fenti előírásokon túl, bármely egyéb tevékenység csak úgy folytatható, hogy az, vagy annak hatása az érintett és a környező termőföld minőségében, továbbá a vizekben kárt ne okozzon.
12. A termőföld minőségét veszélyeztető tevékenységet és eseményt a talajvédelmi hatóság részére haladéktalanul be kell jelenteni.

e) A Heves Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Erdészeti Osztály (3300 Eger, Szövetkezet u. 4.) erdővédelmi hatáskörben tett előírása:

Kérelmezőnek a beruházás kiviteli munkáinak megkezdése előtt be kell szereznie az Erdészeti Hatóság által kiadott erdőterület igénybevételi engedélyt.

f) A Heves Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 2. (3390 Füzesabony, Széchenyi út 7.) a termőföld mennyiségi védelmének követelményei szempontjából tett előírása:

A termőföld védelméről szóló törvény értelmében a termőföldet az ingatlanügyi hatóság engedélyével lehet más célra hasznosítani, ezért a munkálatok megkezdése előtt a termőföld más célú hasznosításának engedélyezése iránt kérelmet kell benyújtani a Heves Megyei Kormányhivatalhoz (Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 2., 3390 Füzesabony, Széchenyi út 7.), a más célra hasznosítandó, konkrét területi adatok megjelölésével. A munkálatokat csak a jogerős, más célú hasznosítást engedélyező határozatban foglaltaknak megfelelően lehet elkezdni.

g) A Heves Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 3. (3200 Gyöngyös, Kossuth u. 1.) a termőföld mennyiségi védelmének követelményei szempontjából tett előírásai:

1. Az igénybevevőnek a beruházással érintett termőföld más célú hasznosításának engedélyezésére vonatkozóan Heves Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 3.-nál eljárást kell kezdeményeznie, és az igénybevételt, a beruházást csak a termőföld más célú hasznosítását engedélyező végleges döntés rendelkezésre állása esetén kezdheti meg. A beruházással érintett termőföldek végleges más célú hasznosítása és a tervezett munkálatokkal érintett termőföldek időleges más célú hasznosítása is engedély köteles tevékenység.
2. A tervezett beruházás megvalósítása során figyelemmel kell lenni arra, hogy a tervezett tevékenység során a környező termőföldekre szennyező anyag ne kerüljön.
3. A tervezett tevékenység a szomszédos termőföldek megfelelő mezőgazdasági hasznosítását nem akadályozhatja.

h) A Heves Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 4. (3000 Hatvan, Balassi Bálint út 2.) a termőföld mennyiségi védelmének követelményei szempontjából tett előírása:

A termőföld védelméről szóló törvény értelmében a termőföldet az ingatlanügyi hatóság engedélyével lehet más célra hasznosítani, ezért a munkálatok megkezdése előtt a termőföld más célú hasznosításának engedélyezése iránt kérelmet kell benyújtani a Heves Megyei Kormányhivatalhoz (Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 4, 3000 Hatvan, Balassi Bálint út 2.), a más célra hasznosítandó, konkrét területi adatok megjelölésével. A munkálatokat csak a

jogerős, más célú hasznosítást engedélyező határozatban foglaltaknak megfelelően lehet elkezdni.

B) A Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi, Hulladékgazdálkodási és Bányafelügyeleti Főosztály PE-06/KTF/19973-5/2022. számú szakvéleményében az illetékességi területére (Tura település) vonatkozóan tett előírásai:

1. Hulladékgazdálkodási szempontból:

- 1.1 A Ht. 4. §-ában foglaltaknak megfelelően a tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy az a környezetet a lehető legkisebb mértékben érintse, vagy a környezet terhelése és igénybevétele csökkenjen, ne okozzon környezetveszélyeztetést vagy környezetszennyezést, biztosítsa a hulladékképződés megelőzését, a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentését, a hulladék hasznosítását, továbbá környezetkímélő ártalmatlanítását.
- 1.2 A kivitelezés során keletkező talajt a további felhasználás előtt vizsgálni kell a Ht. 2. § (4) bekezdésében foglaltak figyelembe vételével. Az anyagot szennyezettség esetén, illetve abban az esetben, ha azt nem a kitermelés helyén használják fel, azonosító kód szerint be kell sorolni a 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet 2. melléklete szerint.
- 1.3 Az esetleges feltöltésre, illetve visszatöltésre kizárólag hulladéknak nem minősülő tiszta ásványi anyag, illetve a Ht. 9. § (1) bekezdésében foglalt hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó feltételek teljesülését igazoló dokumentummal rendelkező, szennyeződésmentes anyag használható fel. A felhasznált anyag eredetét igazoló dokumentumokat, illetve a hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó feltételek teljesülését igazoló dokumentumokat meg kell őrizni.
- 1.4 Az építési munkálatok/kivitelezés, illetve az üzemeltetés során keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékokat azonosító kód szerint be kell sorolni a 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet 2. melléklete szerint, és a környezet veszélyeztetését kizáró módon, a további kezelés, hasznosítás elősegítése érdekében szelektíven kell gyűjteni a munkálatok organizációs tervében megjelölt munkaterületen belül. A hulladékokat további kezelésre csak az adott típusú hulladéokra érvényes hulladékkezelési, hulladékgazdálkodási vagy egységes környezethasználati engedéllyel rendelkező szervezetnek szabad átadni. A kezelési engedély meglétéről a hulladék átadását megelőzően kell meggyőződni. A keletkező hulladékok kezelése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.
- 1.5 A kivitelezési munkálatok végzése során figyelembe kell venni az építési-bontási hulladékok kezelésének feltételeit meghatározó, hatályos jogszabály előírásait.
- 1.6 A Ht. 82. § (1) bekezdése alapján a Hulladékgazdálkodási Hatóság illetékességi területét érintő kivitelezési munkálatok során keletkezett hulladékok megfelelő kezelését, elszállítását, hasznosítását, illetve ártalmatlanítását igazoló dokumentumokat (veszélyes hulladék esetén az „SZ”-lapokat) be kell nyújtani a Hulladékgazdálkodási Hatóság részére.
- 1.7 A veszélyes hulladék szállítását és ártalmatlanítását csak erre a hulladéokra vonatkozó hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkező szervezet végezheti.
- 1.8 A kivitelezési munkálatok, illetve az üzemeltetés során keletkező hulladékok nyilvántartása és az adatszolgáltatás a 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet előírásai szerint végzendő.
- 1.9 A tevékenység végzése során a Hulladékgazdálkodási Hatóság illetékességi területét érintően bekövetkező rendkívüli eseményekről, a megtett intézkedésekről és azok eredményéről a Hulladékgazdálkodási Hatóságot értesíteni kell.

2. Levegővédelmi szempontból:

- 2.1 Az építési munkálatok során az elérhető legjobb technika alkalmazásával kell megelőzni, illetve a lehető legkisebb mértékűre csökkenteni a levegőterhelést.
- 2.2 Kedvezőtlen időjárási körülmények esetén a munkaterületen található, diffúz porszennyezést okozó felületek (depóniák, közlekedési utak) takarásáról, nedvesítéséről gondoskodni kell.
- 2.3 Kiporzásra hajlamos anyagok szállítása esetén a fuvarozó köteles megfelelő intézkedés megtételével (takarással, csomagolással) gondoskodni arról, hogy a szállított anyag levegőterhelést ne okozzon.
- 2.4 A szállítási feladatok szervezésénél előnyben kell részesíteni a vasúton történő anyagmozgatást.
- 2.5 Közúti szállítás esetén az útvonalakat olyan módon kell kijelölni, hogy azok a legkevésbé érintsenek lakott területeket.

3. Kármentesítési szempontból:

- 3.1 A földtani közeg minősége nem veszélyeztethető. Az építési munkálatok, illetve az üzemeltetés során a kockázatos anyagokkal kapcsolatban be kell tartani a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásait, és fokozott figyelmet kell fordítani arra, hogy a földtani közeg ne szennyeződjön.
- 3.2 A munkagépek üzemanyaggal való feltöltése csak vízzáró burkolatú területen, vagy kármentő tálca használatával végezhető. Amennyiben olaj- vagy üzemanyag elfolyás következik be, azt azonnal a megfelelő anyaggal fel kell itatni. A használt felitató anyagot, illetve az esetlegesen kitermelendő szennyezett talajt veszélyes hulladékként kell kezelni.
- 3.3 A földmunkák során kitermelésre kerülő, organoleptikusan szennyezettnek ítélt kavicságy, illetve földtani közeg állapotát vizsgálni kell, és azt a minőségtől függően engedélyezett lerakó telepre kell elszállítani, vagy más módon, a jogszabályok betartásával lehet felhasználni.
- 3.4 A Környezetvédelmi Hatóság illetékességi területét érintő földtani közeg szennyezettségének észlelése esetén a szükséges környezetvédelmi lépéseket haladéktalanul meg kell tenni, amelyeket a Környezetvédelmi Hatóságnak be kell jelenteni.

C) a) A Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Szolgálat (Miskolc) 35500/3480-2/2022. ált. számú szakhatósági állásfoglalásában szakhatósági hozzájárulását megadta az alábbi előírások betartása mellett:

1. Jelen szakhatósági állásfoglalásom nem mentesít az egyéb engedélyek beszerzése alól.
2. A nagyvízmederrel érintett szakaszok esetében a kivitelezés előtt a vízfolyás kezelőjének nagyvízi mederkezelői hozzájárulását be kell szerezni!
3. Az állandó- és időszakos vízfolyások keresztezésénél figyelembe kell venni és be kell tartani a *vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról* szóló 147/2010. (VI. 29.) Kormányrendelet 1. mellékletében az egyéb vízfolyás keresztezésére vonatkozó előírásokat.
4. Biztosítani kell az érintett ingatlanokra hulló csapadékvizek rendezett, szennyezés- és ártalommentes elvezetését.
5. A kivitelezés, tevékenység végzése során a környezetben csak a szükséges mértékű beavatkozás végezhető, a felszíni és felszín alatti vizekbe szennyezőanyag nem kerülhet.

6. A kivitelezés és üzemeltetés során a hatályos vízügyi és vízvédelmi jogszabályokat be kell tartani.
7. Amennyiben a tevékenység végzése során olyan esemény történik, amely a felszíni és felszín alatti vízkészletet veszélyezteti, arról és az elhárítása érdekében tett intézkedésről az Igazgatóságunkat azonnal tájékoztatni kell.

b) A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság (Budapest) 35510/5740-2/2022. ált. számú szakhatósági állásfoglalásában szakhatósági hozzájárulását megadta az alábbi előírások betartása mellett:

1. A tevékenységek (megvalósítás, üzemeltetés, felhagyás) során a felszíni és felszín alatti vizek minősége nem veszélyeztethető.
2. A tevékenység nem járhat az érintett környezeti elemek (talaj, felszíni és felszín alatti vizek) veszélyeztetésével, illetve károsításával. Az esetlegesen bekövetkező környezetszennyezésért és annak ártalommentes megszüntetéséért az ingatlan tulajdonosát és használóját egyetemleges felelősség terheli.
3. A tevékenység során a földtani közeg és a felszín alatti vizek minősége nem veszélyeztethető, be kell tartani a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásait, és fokozott figyelmet kell fordítani arra, hogy a földtani közeg és a felszín alatti víz ne szennyeződjön.
4. A kockázatos anyagokkal kapcsolatban be kell tartani a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásait.
5. A tevékenységet a környezet szennyezését és károsítását kizáró módon úgy kell végezni, hogy a földtani közeg, valamint a felszín alatti víz ne szennyeződjön, a felszín alatti víz, földtani közeg állapotában a tevékenység ne okozzon *a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről* szóló 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet mellékleteiben megállapított (B) szennyezettségi határértékeket meghaladó minőség romlást.
6. A tevékenységek során be kell tartani *a felszíni víz vízszennyezettségi határértékeiről és azok alkalmazásának szabályairól* szóló 10/2010. (VIII. 18.) VM rendeletben előírt határértékeket.
7. A tevékenység során be kell tartani *a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól* szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásait.
8. A vízfolyás 3 m-es part menti sávját szabadon kell hagyni.
9. A tevékenységek során a vízfolyásba a szabad áramlást akadályozó-, illetve szennyező anyag nem kerülhet.
10. Az építési munkák során felhasznált talaj, illetve töltőanyag talajmechanikai tulajdonságai mellett azok szennyezettségét is meg kell vizsgálni. Tereprendezéshez csak bizonyítottan szennyeződésmentes, a fedőképződménnyel megegyező szemcseméretű föld használható, építési törmelék használata tilos. Csak olyan anyagok használhatók fel, melyek a földtani közeget, a felszín alatti vizeket nem károsítják.
11. A munkaterületen keletkező kommunális szennyvizek ártalommentes gyűjtéséről, elszállításáról és elhelyezéséről a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően gondoskodni kell. Szennyvíz szikkasztása nem végezhető.
12. A munkaterületen üzemanyag nem tárolható.
13. A tevékenységek során csak kifogástalan műszaki állapotú, karbantartott gépek használhatók. A munkagépek rendszeres karbantartásáról arra alkalmas telephelyen – a környezetszennyezés elkerülése érdekében – kell gondoskodni. A területen a járművek, gépek üzemanyaggal való töltése, javítása, karbantartása, valamint tisztítása nem végezhető.

14. Bármilyen közműhálózatot érintő tevékenység csak a közműhálózat üzemeltetőjének hozzájárulása alapján végezhető.
15. A területről elfolyó szennyeződhető csapadékvizek csak tisztítást követően vezethetők el.
16. A 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendeletben foglaltakat figyelembe kell venni.
17. A csapadékvíz-elvezető rendszerbe vagy élővízbe vezetett vizek minőségének meg kell felelni a *vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól* szóló 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 28/2004. (XII.25.) KvVM rendelet] 2. sz. melléklete szerinti „3. időszakos vízfolyás”-ra, illetve a „4. általános védettség”-re érvényes területi határértékeknek.
18. A tevékenységek során kivitelezőnek felelős műszaki vezető folyamatos jelenlétét kell biztosítani a helyszínen. A felelős műszaki vezető felelősségi körének az esetleges kárelhárítási munkák koordinálására, illetve a kárelhárításhoz szükséges felszerelés biztosítására is ki kell terjednie.
19. Az építéssel járó földmunkákat csak fagymentes időszakban szabad végezni.
20. Az ideiglenes talajdepóniákat és az átmeneti veszélyes hulladéktárolókat megfelelő műszaki védelem mellett, vízzáró aljzaton (beton, fólia, stb.) kell kialakítani, és gondoskodni kell róla, hogy a belőle esetlegesen kimosódó szennyezőanyagok a földtani közeg, valamint a felszíni- és felszín alatti víz szennyeződését ne okozzák.
21. Bármilyen, a felszíni-, felszín alatti vizeket, valamint a földtani közeget érintő rendkívüli eseményt jelenteni kell Kérelmező hatóságnak és az FKI-KHO-nak. A földtani közeget vagy felszín alatti vizet érintő szennyezés észlelése esetén, annak megszüntetéséről a terület tulajdonosának, illetve a szennyezés okozójának a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet alapján kell intézkednie.
22. A vízjogi engedély köteles létesítmények/műtárgyak kivitelezése csak hatályos vízjogi létesítési engedély, bontása csak hatályos vízjogi megszüntetési engedély birtokában történhet. A vízügyi hatóság részére benyújtandó engedélykérelemhez csatolni kell a *vízjogi engedélyezési eljáráshoz szükséges dokumentáció tartalmáról* szóló 41/2017. (XII. 29.) BM rendelet [a továbbiakban: 41/2017. (XII. 29.) BM rendelet], valamint a *vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról* szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 72/1996. (V. 22.) rendelet] szerinti mellékleteket.
23. Vízbázisvédelmi területen végzett tevékenységek során be kell tartani a *vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellétesítmények védelméről* szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet] előírásait.
24. Hidrogeológiai védőövezetben tevékenység úgy végezhető, hogy annak következtében:– a vízkészlet természetes védettsége ne csökkenjen, vagy ne növekedjen a környezet sérülékenysége, – a vízkészletbe 6 hónapon belül le nem bomló károsító anyag ne kerüljön, – olyan lebomló anyag ne jusson a vízkészletbe, amelynek mennyisége, jellege vagy bomlásterméke a felszín alatti víz minőségének károsodását okozza.
25. A tevékenységet össze kell hangolni a területen folyamatban lévő kármentesítéssel, és biztosítani kell, hogy sem az építkezés, sem a későbbi területhasználat a kármentesítést semmilyen módon ne akadályozza.

Felhívom a figyelmet az alábbiakra:

- A csapadékvíz-elvezetés és elhelyezés élővízbe történő bevezetés esetén, valamint ha a szikkasztó létesítmény nem tekinthető vasúti alépítménynek (nem csak a pályatest víztelenítését szolgáló létesítmények), vízjogi engedélyköteles tevékenység, melyre a vízügyi hatóságtól engedélyt kell kérni. Az engedélykérelemhez az alábbi dokumentumokat kell csatolni:

- engedélyezési dokumentáció a 41/2017. (XII. 29.) BM rendelet szerint,
 - a 72/1996. (V. 22.) rendelet 1/B. §-a szerinti mellékletek,
 - szikkasztás esetén a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 13. § (1) bekezdés c) pontja és (5) bekezdése szerinti elővizsgálati dokumentáció.
- A használatbavételi engedélyhez az FKI-KHO kizárólag abban az esetben járul hozzá, ha a csapadékvíz-elvezetés és elhelyezés tárgyában a vízjogi üzemeltetési engedély iránti kérelem benyújtásra kerül.

V.

- a.) A Heves Megyei Kormányhivatal Állami Főépítész (3300 Eger, Kossuth Lajos utca 9.) területrendezési tervekkel való összhang megállapításának tekintetében szakvéleményét előírások nélkül megadta.
- b.) A Heves Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság (3300 Eger, Klapka György u. 11.) az ipari baleseti kockázat valamint a természeti katasztrófáknak való kitétség tekintetében szakhatósági állásfoglalását előírások nélkül megadta.

VI. Tárgyi tevékenységet az engedélyes jelen engedély alapján végezheti. A környezetvédelmi engedély a tevékenység végzéséhez szükséges egyéb engedélyek beszerzési kötelezettsége alól nem mentesít.

VII.

- a) *A környezet védelmének általános szabályairól* szóló 1995. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Kvt.) 72. §-a alapján és *a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről* szóló 2006. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Ngvt.) 6/F. §-a szerint a környezetvédelmi hatóság az engedélyt visszavonja, ha a véglegessé válástól számított tíz éven belül a közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósítását vagy az ahhoz szükséges építési előkészítési munkákat nem kezdték meg, vagy az engedélyes nyilatkozik, hogy az engedéllyel nem kíván élni, vagy az engedélyezéskor fennálló feltételek lényegesen megváltoztak.
- b) *A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról* szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Khvr.) 10. § (8) bekezdése alapján a Környezetvédelmi Hatóság a környezetvédelmi engedélyt – hivatalból vagy kérelemre – módosíthatja, ha az engedélyezéskor fennálló feltételek megváltozása a jelen határozat visszavonását nem teszi szükségessé.
- c) A Khvr. § 11. § (3) bek. alapján a határozat érvényességi idejének lejártakor, amennyiben az engedélyes a tevékenységet továbbra is folytatni kívánja, a Kvt. felülvizsgálatra vonatkozó rendelkezéseit (Kvt. 73-76. §, illetőleg 78-80. §) kell alkalmazni.
- d) A Kvt. 82. §-a értelmében a környezetvédelmi engedélyben alapul vett körülmények jelentős megváltozását, illetve tervezett jelentős megváltoztatását, a tulajdonosváltozást az engedélyes köteles 15 napon belül a Környezetvédelmi Hatóságnak bejelenteni. A bejelentés elmulasztása esetén a Környezetvédelmi Hatóság a tevékenységet felfüggeszti.
- Az engedélyezéskor fennálló körülményektől való jelentős eltérés esetén a Környezetvédelmi Hatóság felülvizsgálatot rendel el. Jelentős változásnak minősül a technológia olyan megváltoztatása, mely valamely környezeti terhelésnek vagy igénybevételnek az engedélyezettnél nagyobb mértékét eredményezi.

- e) Amennyiben az engedélyes a tevékenysége Khvr. 3. számú melléklet 131. pontja alá tartozó, 2. § (2) bekezdés a) ab) pontja szerinti jelentős módosítását tervezi, annak megvalósítása előtt előzetes vizsgálati eljárást kell lefolytatni.
- f) Amennyiben a tevékenység megvalósítása során az önmagukban nem jelentős módosítást jelentő változtatások három év alatt együttesen elérik a Khvr. 2. § (2) bekezdés ab) pontjának valamelyik alpontjában megadott küszöbértéket, akkor az engedélyes köteles azt bejelenteni a Környezetvédelmi Hatóságnak. Ebben az esetben a felülvizsgálat rendelkezése szerint kell eljárni.
- g) A Khvr. 26. § (4) és (5) bekezdései értelmében az engedély előírásaitól eltérően folytatott tevékenység esetén a Környezetvédelmi Hatóság határozatában kötelezi a környezethasználót kettőszázezer forinttól ötszázezer forintig terjedő bírság megfizetésére, az engedélyben rögzített feltételek betartására, valamint legfeljebb 6 hónapos határidővel intézkedési terv készítésére.

Környezetveszélyeztetés vagy -szennyezés esetén amennyiben a környezethasználó a határozatban foglaltaknak nem tesz eleget, a Környezetvédelmi Hatóság a tevékenységet korlátozhatja, felfüggesztheti, megtilthatja, vagy a környezetvédelmi engedélyt visszavonhatja, és az üzemeltetőt a környezetre való veszélyességtől függően ötvenezer-százezer forint/nap összegű bírság megfizetésére kötelezi.

VIII. A határozatot megküldöm az eljárásban részt vett települések jegyzőinek, hogy kézhezvételtől számított 8 napon belül gondoskodjanak annak közterületen és helyben szokásos egyéb módon való közzétételéről, melyről hatóságomat a közzétételt követő 5 napon belül írásban tájékoztatni kell.

IX. Jelen eljárás 810 000 Ft igazgatási szolgáltatási díj-köteles, mely a Kérelmező által befizetésre került.

X. A határozat a közléssel válik véglegessé, a közlés napja a hirdetmény kifüggesztését követő 5. nap. A határozat ellen a Miskolci Törvényszékhez címzett közigazgatási jogvita eldöntése iránti kérelmet lehet előterjeszteni keresetlevél benyújtásával. A keresetlevelet a közigazgatási döntést hozó szervnél a felülvizsgálni kért döntés közlésétől számított 30 napon belül elektronikus úton kell benyújtani. A keresetlevél benyújtásának a közigazgatási cselekmény hatályosulására nincs halasztó hatálya, de a felperes a halasztó hatály elrendelését azonnali jogvédelem iránti kérelemben kérheti a bíróságtól. *Az elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól* szóló 2015. évi CCXXII. törvény (a továbbiakban: Eüsztv.) 9. § alapján a jogi képviselővel eljáró fél, valamint a belföldi székhellyel rendelkező gazdálkodó szervezet elektronikus úton, az űrlapbenyújtás támogatási szolgáltatás igénybevételével köteles benyújtani a keresetlevelet a közigazgatási határozatot hozó szervnél. A keresetlevél követelményeit a *közigazgatási perrendtartásról* szóló 2017. évi I. törvény (a továbbiakban: Kp.) 37. § tartalmazza.

I N D O K O L Á S

Engedélyes megbízásából eljáró Kérelmező 2022. március 23-án elektronikus úton érkezett iratában, a „*Hatvan-Füzesabony és ráhordó vasútvonalainak korszerűsítése – Hatvan (bez.) – Füzesabony*

(bez.) *vasúti vonalszakasz*” c. projekt megvalósítására vonatkozóan környezeti hatásvizsgálati eljárást kezdeményezett a Környezetvédelmi Hatóságnál.

A meglévő létesítmény a Khvr. 1. számú mellékletének 36. pontjába [*Vasúti pálya országos törzshálózat részeként (kivéve a kizárólag Budapest vonzaskörzeti vasúti közlekedését szolgáló vasúti pályát)*] sorolható.

A tervezett fejlesztés a Khvr. 131. pontja [*Az 1. számú melléklet 32., 36-37., 41., 47. pontjában, valamint a 3. számú melléklet 76-79., 86-88., 95., 102., 104. pontjában felsorolt tevékenység vagy létesítmény 2. § (2) bekezdés a) pont ac) alpontja szerinti jelentős módosítása, kivéve, ha a módosítás az 1. számú melléklet B. és C. oszlopa szerint meghatározott tevékenység vagy létesítmény megvalósítása*] hatálya alá tartozik, így a környezetvédelmi hatóság előzetes vizsgálatban hozott döntésétől függően környezeti hatásvizsgálat köteles tevékenység.

A Khvr. 1. § (5) bekezdése kimondja: „A környezethasználó kérelmére a környezetvédelmi hatóság - előzetes vizsgálati eljárás nélkül - környezeti hatásvizsgálati eljárást folytat le, ha a környezethasználó olyan tevékenység megvalósítását tervezi, amely a 3. számú mellékletben szerepel.”

Fentiek alapján a Kérelmező kérelmére 2022. március 24-én környezeti hatásvizsgálati eljárás indult.

A tervezett beruházás *az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről* szóló 345/2012. (XII.6) Korm. rendelet 1. melléklet 2.1.7. pontja hatálya alá tartozik. Ennek értelmében tárgyi tevékenység nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás.

Az eljárás során megállapítottam, hogy a tényállás tisztázása szükséges, ezért a kérelmet teljes eljárásban kell elbírálni.

Fentiekre tekintettel, HE/KVO/00896-2/2022. számon tájékoztattam a Kérelmezőt, hogy a Környezetvédelmi Hatóság előtt HE/KVO/00896/2022. számon folyamatban lévő környezeti hatásvizsgálati eljárásban a hatóság a továbbiakban *az általános közigazgatási rendtartásról* szóló 2016. évi CL. tv. (a továbbiakban: Ákr.) teljes eljárásra vonatkozó szabályai szerint jár el.

A teljes eljárás ügyintézési határideje az Ngtv. 3. § (5) bek. a) pontja alapján 60 nap.

Az eljárás megindítását követően a Khvr. 8. § figyelembevételével közleményt helyeztem el a Környezetvédelmi Hatóság ügyfélforgalom előtt nyitva álló hivatalos helyiségében, valamint honlapján. Ezzel egyidejűleg a Khvr. 8. § (2) bekezdés alapján a 25/B. §-ra figyelemmel megküldtem a kérelmet, a Dokumentációt és a közleményt a tevékenység telepítési helye szerinti települések jegyzőinek közhírré tétel céljából. Egyben felhívtam a figyelmüket, hogy a tervezett beruházással kapcsolatosan a Khvr. 1. § (6b) bekezdése alapján 15 napon belül nyilatkozatot tehetnek.

A környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 14/2015. (III. 31.) FM rendelet [a továbbiakban: 14/2015. (III. 31.) FM rendelet] 2. melléklet 9.1. pontjának figyelembevételével a 4. melléklet 20.7 pontjában foglaltakat alapján megállapított 810 000,-

Ft (azaz nyolcszázötvenezer forint) igazgatási szolgáltatási díjat a HE/KVO/0896-3/2022. számon kiadott hiánypótlási felhívásra tekintettel 2022. március 29-én megfizette.

Az eljárás során a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet] 28. § (1) bekezdése alapján vizsgáltam az 5. számú melléklet I. táblázat 3., 4. 5., 6., 7. és 9. pontjában ismertetett szakkérdéseket, továbbá megkértem az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII.29.) Korm. rend. 1. melléklet 9. táblázat 2. és 3. és 4. pontjai vonatkozásában az ügyben érintett szakhatóságok állásfoglalását.

Tura település érintettségének tekintetében az Ákr. 25. §-a alapján a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi, Hulladékgazdálkodási és Bányafelügyeleti Főosztályát (1072 Budapest, Nagy Diófa utca 10-12.) megkerestem.

A Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi, Hulladékgazdálkodási és Bányafelügyeleti Főosztálya PE-06/KTF/19973-2/2022. számú iratában zaj- és rezgésvédelmi szempontból hiánypótlást tartott szükségesnek, ezért HE/KVO/00896-64/2022. számon hiánypótlási felhívást adtam ki.

Kérelmező 2022. május 4-én a hiánypótlásban foglaltaknak eleget tett, a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi, Hulladékgazdálkodási és Bányafelügyeleti Főosztályát HE/KVO/00896-75/2022. számon ismételtlen megkerestem.

A veszélyhelyzet ideje alatt alkalmazandó egyes belügyi és közigazgatási tárgyú szabályokról, valamint a veszélyhelyzettel összefüggő egyes intézkedésekről szóló 570/2020. (XII.9.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 570/2020. (XII.9.) Korm. rendelet] 9. § (1) bek. kimondja: „A közigazgatási hatósági eljárásban a közmeghallgatást az érintettek személyes megjelenése nélkül, az e rendeletben foglaltak szerint kell megtartani.”

Fentiekre tekintettel, értesítettem a Kérelmezőt, a tevékenység telepítési helye szerinti települések jegyzőit, a szakkérdés vizsgáló hatóságokat és szakhatóságokat, illetve az alapvető jogok biztosát, hogy a közmeghallgatás az érintettek személyes jelenléte nélkül kerül megtartásra, valamint az erről készült közleményt a Környezetvédelmi Hatóság ügyfélforgalom előtt nyitva álló hivatalos helyiségében és honlapján közzétettem. A Kérelmező által készített, a tárgyi tevékenységet bemutató anyagot a Környezetvédelmi Hatóság honlapján közzétettem.

A Környezetvédelmi Hatósághoz 2022. április 23-án, 29-én, 30-án, május 1-jén, 2-án, és 8-án érkeztek észrevételek a tervezett beruházás megvalósítása kapcsán.

A beruházással kapcsolatban összesen 6 észrevétel érkezett, melyben számos kérdés merült fel a beruházással kapcsolatban. Az észrevételek többsége a Kál-Kápolna települést érintő felújítás kapcsán érkezett, káli, kompolti és kápolnai lakosoktól.

A környezetvédelmi vonatkozású kérdéseken túlmenően az észrevételek között egyebek mellett voltak közlekedésügyi, közterületfenntartási, köz- és közlekedésbiztonsági tárgyú, valamint az állomás

infrastrukturális felszereltségére vonatkozó kérdések is, melyek sok esetben nem közvetlenül a környezetvédelmi hatásvizsgálati eljárás tárgyát képezik.

A Khvr. 5. § (1) bekezdése szerint: „A környezetvédelmi hatóság a döntéshozatal előtt a környezetre gyakorolt hatás jelentőségének megítélésére, valamint a később benyújtandó engedélykérelem tartalmára vonatkozó - és a 3. § (3) bekezdésének d) pontja, illetve a 12-15. §-ok szerint kapott - észrevételeket érdemben vizsgálja.”

A Khvr. 10. § (1) bekezdése kimondja: „A környezetvédelmi hatóság az érintett nyilvánosságtól, a megkeresett szervektől, valamint a nemzetközi környezeti hatásvizsgálati eljárás során kapott, a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételeket a szakhatóságok bevonásával érdemben megvizsgálja.”

Fentiek okán, valamint a közmeghallgatás nyilvánosságának biztosítása érdekében az 570/2020. (XII.9.) Korm. rendelet) 9. § (5) bekezdésére tekintettel a beérkezett észrevételek a Környezetvédelmi Hatóság honlapján közzétételre kerültek, továbbá a Kérelmező részére is kivétel nélkül megküldésre kerültek véleményezés céljából.

Kérelmező 2022. május 13-án megküldte álláspontját az észrevételekkel kapcsolatban. A Kérelmező által a környezetvédelmet érintő kérdéseken túlmenően, az egyéb szakterületi témában felmerülő kérdések nagyrésze is megválaszolásra került. Kérelmező a HE/KVO/00896-87/2022. számon iktatott iratában az észrevételekkel kapcsolatban a következőket adta elő:

„A HE/KVO/00896-79/2022. iktatószámom kiadott tájékoztatásuk szerinti az eljárás során tett észrevételekre az alábbi tervezői válaszokat adjuk:

Beruházásra vonatkozó válaszok:

A Hatvan-Füzesabony vonalszakasz, valamint a vele összefüggő csatlakozó vonalszakaszok korszerűsítésére 2020. májusában az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) elrendelte a korábban készült Megvalósíthatósági Tanulmány által indikált műszaki tartalom alapján a tervezési feladatok elkészítését. A tervezésre IKOP-2.1.0-15-2020-00054 Támogatási Szerződés biztosít forrást. Ezt követően 2022. januárban a NIF Zrt. Hatvan-Füzesabony vasúti vonalszakasz kivitelezésének megvalósítására kapott elrendelést az ITM-től. A kivitelezés a források rendelkezésre állásának függvényében tervezetten 2024. év első felében kezdhető.

A Kál-Kápolna vasútállomás területének és előterének kialakításával kapcsolatos válaszok:

Az új állomási előtér mintegy intermodális csomópontként fog funkcionálni, előtérbe helyezve a közlekedési eszközök (kerékpár, személygépjármű, autóbusz és vonat) közötti gyors átszállás lehetőségét. A különszintű átvezetés lehetővé teszi a jelenleg a vasút által elzárt Kál és Kompolt, valamint Kápolna települések közötti akadálytalan átjárást, ezen kívül közvetlen és akadálymentes kapcsolatot biztosít a peronokhoz. Az aluljárón keresztül a vasútállomás megközelítése egyszerűbbé és közvetlenebbé válik, így a lakosság számára vonzóbb lesz.

A felvételi épület felőli oldalon a vasúti rakodás megszűnik. Az állomás Kál felőli oldalán a jelenlegi rakterület fejlesztésre és bővítésre kerül.

Az új felvételi épület környezete egyfajta mini, kistelepülési intermodális csomópontként fog működni, hiszen magába foglalja a vasút, a távolsági buszok, személygépjárművek és a kerékpár közös

használatát. Ennek köszönhetően az átszállási idők a közlekedési eszközök között jelentősen csökkenni fognak.

Mind a felvételi épület környezetében és mind az aluljáró északi és déli oldalán az állomási előtér megfelelő igényességgel és műszaki tartalommal lett kialakítva az építészeti környezetrendezési tervek készítése során figyelembevéve a MÁV Zrt. érvényben lévő Arculati Kézikönyvének vonatkozó előírásait. A berendezések kialakítása, elhelyezése vandálbiztos kialakítású, magas esztétikai minőségű, tartós és funkcionális.

A vonalszakaszon a legtöbb helyszínen új, kompakt technológiai épület és felvételi épület tervezett. A kompaktságra utal, hogy az épületekben a szükséges és elégséges funkciók kerüljenek kialakításra, hogy minden kihasználásra tudjon kerülni. Az új felvételi épületben forgalmi iroda, üzemeltetési helyiségek, pénztár, bérelhető kereskedelmi helyiség és utasforgalmi területek tervezettek. A bérelhető kereskedelem számára a terület rendezéssel kültéri, időszakos terasz biztosítható, mellyel az állomás találkozó pontként is funkcionálni tud a lakosok számára. Az épületből kilépve fedett-nyitott, átmeneti tér alakul ki, mely rövid várakozás során véd a hő-, csapadék-, és szélhatásoktól. Innen megközelíthetőek -akadálymentes útvonalon is- a peronok.

A várakozó helyeken biztosítjuk a kulturált várakozás feltételeit (padlófűtés, klimatizálás, méretezett világítás, huzatmentesség, leülési lehetőség). Ezen túl jól látható falfelületeken online és offline rendszerű marketing és tájékoztató monitorok csatlakozási pontját alakítjuk ki rejtett kiépítéssel. A tervezett utasforgalmi illemhelyek tervezése során a különmemű WC blokkok 2 női illemhelyet, és 1 férfi illemhelyet tartalmaz 1 piszoárral. Az akadálymentes mosdót a bejárattal szemben, könnyen megközelíthetően helyeztük el.

A pénztárblokkhoz tartozó helyiségek összes alapterülete 35 m². Az új pénztárblokkot a zárt pénztárblokk kialakításáról szóló 5/2019 (III.04. MÁV-START Ért. 4) sz. vezérigazgatói utasításban foglaltak figyelembevételével alakítottuk ki.

A bérlemény helyisége szerkezetkész kivitelben készül, kialakítása a bérelő igénye és kapacitása szerint történik. Az építmény térelhatároló szerkezetei, valamint az épületgépészeti berendezései – a vonatkozó energetikai, a hőtechnikai előírásoknak megfelelően - együttesen alkalmasak a helyiségek rendeltetésének megfelelő, előírt légállapot biztosítására.

Az épületben, a rendeltetészerűen elhelyezett vagyontárgyak biztonsága a betervezett épületszerkezetek, ill. a gyengeáramú biztonságtechnikai rendszer kiépítése által biztosított.

Kál-Kápolna különszintű csomópont kialakításával kapcsolatos válaszok:

A vonalon az európai átjárhatósági követelmények miatt 740 méter hosszú tehervonatok közlekedtetését és forgalmi okból történő esetleges félreállítását szükséges lehetővé tenni. Az átjáró szintbeli megtartása esetén a megfelelő vágányhossz a tehervonatok számára nem lenne biztosítható, így a szintbeli átjáró a jelenlegi helyén nem maradhat. Mivel 160 km/h közlekedés esetén új szintbeli átjáró nem létesíthető, így annak különszintűvé alakítása szükséges.

A Rózsa és Kápolnai utcák jelenlegi burkolatszintjeihez képest kb. 7,0 m szintkülönbséget kell majd leküzdeni összesen 300 m hosszban, mely során a legnagyobb emelkedő/lejtő 8,0 % lesz. Az országban számos hasonló kialakítású aluljáró üzemel, melyekben a járművek megcsúszása nem jellemző probléma. Az aluljáróból az összegyűlt csapadékvíz elvezetéséről megfelelően méretezett csapadékvíz átemelő fog gondoskodni, mely megfelelő üzemeltetés mellett nagy biztonsággal funkcionálhat.

Az aluljáróban javasolt a 30 km/h sebességkorlátozás bevezetése. Súly- és magassági korlátozás bevezetésére nincs szükség, azon az országos közutakra vonatkozó úrszelvény került figyelembe vételre. A kerékpáros és gyalogos forgalmat az aluljáróban egymással közös felületen azonban a gépjárművektől mind fizikai elválasztással, mind külön szintben tervezzük átvezetni. Tehergépjárművek és buszok parkolását a tervezett közlekedési felületek nem teszik lehetővé, tekintettel belső települési szövetre. Jelzőlámpás csomópont nem tervezett, ezt a forgalomszámlálási adatok sem támasztják alá. Az aluljáró építése kizárólag a vasútfejlesztéssel függ össze, így nagyobb léptékű útfelújítást (pl.: Kápolna – Tenk közötti út felújítását) nem tartalmaz.

A tervezett P+R parkolóban az elektromos töltés lehetősége a jogszabályban meghatározott mértékben és darabszámban kiépítésre/előkészítésre kerül. Ezek ingyenes használhatóságának lehetőségéről nincs információnk.

Kisajátítással érintett ingatlanok:

A Kálban létesítendő aluljáró kialakítása kisajátítási igénnyel nem jár. Területkisajátításokra elsősorban az ahhoz vezető utak, valamint az állomási előtér és P+R parkolók kialakítása miatt van szükség. Csak így biztosítható az aluljáró megközelítése minden irányból. Az aluljáró kifuttatása ill. az intermodális jelleg miatt a Kápolnai úti buszmegállók áthelyezésre kerülnek a Vasút utcára. Mindkét irány esetében itt kerülnek megállításra a járatok, ezzel elősegítve az átszállást közút és vasút között. Az autóbuszok megfordulásának elősegítésére külön buszforduló kerül kialakításra.

- Teljes kisajátítással és épület bontással:
 - Kál 60/2 hrsz-ú régóta lakatlan lakóépület (Vasút u. 11. P+R építéssel);
 - Kál 60/1 hrsz-ú jelenleg pizzéria, húsbolt és büféként működő ingatlan (Vasút u. 12. állomási előtér építéssel)
 - Kál 65 hrsz-ú jelenleg nem üzemelő volt italbolt (Kápolnai u. 2/1. Lehajtó építéssel)
- Részleges kisajátítással épületbontás nélkül
 - Kál 61 hrsz-ú lakóingatlan előkertje (Kápolnai u. 1. járda és rézsű építéssel)
 - Kál 273 hrsz-ú lakóépületek hátsó kertje (Rózsa u. 22. és 24. rakterületre vezető út építésével).
 - Kál 272 hrsz-ú lakóépületek hátsó kertje (Rózsa u. 22. és 24. rakterületre vezető út építésével).
 - Kál 269 hrsz – vasúti pálya víztelenítés miatt
 - Kál 268 hrsz – vasúti pálya víztelenítés miatt
 - Kál 267 hrsz – vasúti pálya víztelenítés miatt
 - Kál 266 hrsz – vasúti pálya víztelenítés miatt
 - Kál 265 hrsz – vasúti pálya víztelenítés miatt
 - Kál 263 hrsz – vasúti pálya víztelenítés miatt
 - Kál 262 hrsz – vasúti pálya víztelenítés miatt
 - Kál 261 hrsz – vasúti pálya víztelenítés miatt
 - Kál 260 hrsz – vasúti pálya víztelenítés miatt
 - Kál 259 hrsz – zajfal építés miatt
 - Kál 258 hrsz – zajfal építés miatt
 - Kál 257 hrsz – zajfal építés miatt

A fenti lista a jelenlegi engedélyezési tervek alapján került meghatározásra, mely a kiviteli tervek készítése során módosulhat.

Vasúti forgalommal kapcsolatos válaszok:

A 80. sz. vasútvonalon az engedélyezett sebesség ma 100-120 km/h, a fejlesztés során ez 160 km/h-ra nő, az áthaladó személyszállító vonatok (IC, IR) ezzel a sebességgel fognak közlekedni Kál-Kápolna állomáson és a nyíltvonalakon egyaránt. A tehervonatok esetében a sebesség a ma is jellemző 80-100, esetenként 120 km/h marad, kitérő irányú közlekedés esetén pedig legfeljebb 40 km/h. A lakott terület önmagában nem indokolja a vasúton a sebességcsökkentést, a tervezett műszaki tartalom mellett az engedélyezett sebesség a településeken belül is alkalmazható lesz (különszintű átjárók létesülnek, a vonalon megmaradó szintbeli átjárók kialakítása pedig megfelel az emelt sebesség követelményeinek).

A fékberendezések korszerűsödésével a zajterhelésük is csökken; a 160 km/h tervezett sebességű közlekedés miatt a személyszállító vonatok túlnyomó többsége biztosan korszerű tárcsafékes jármű lesz, melynek zajterhelése elhanyagolható, különösen a régebbi tuskós fékekhez viszonyítva. A tehervonatok esetén pedig általános tendencia a csendesebb féktuskók elterjedése, ez jelen projekttől függetlenül történik, illetve évtizedes távlatban várhatóan összhálózati szinten elvárás lesz. A kürtölések nem fognak megszűnni, mivel azok bizonyos esetekben (pl. vészhelyzet) a közúthoz hasonlóan szükségesek; az új különszintű kapcsolatok miatt a szintbeli átkelés várhatóan csökkenni fog, így várhatóan a balesetveszélyes helyzetek száma is csökkenni fog, de a jelzésadások teljesen nem fognak megszűnni.

A vasúti teherfuvarozás mértéke általánosan megfigyelhető módon a GDP növekedéssel korrelál, azaz az ennek megfelelő mértékű növekedés a tervezett projekttől függetlenül várható (várhatóan 30-40% a következő 30 évben), a 80. sz. vonalon is hasonló mértékű növekedés prognosztizálható, melyre jelen projektnek nincs érdemi hatása, a növekedés a projekt nélkül is megtörténne, azon jelen projekt sem változtat.

A személyforgalomban a tényleges menetrendek a közszolgáltatást megrendelő minisztérium későbbi döntésével kerülnek véglegesítésre, de jelen tervezési szakaszban kismértékű bővülésre számítunk: a vonalon a jelenleg is közlekedő, óránként 1-1 pár InterCity és InterRégió vonat (Budapest és Miskolc, illetve Eger felé) mellett a jelenleg átlagosan négyóránként közlekedő személyvonat (Hatvan és Füzesabony között) kétóránként, a reggeli csúcsidőszakban pedig óránként fog közlekedni. Érdemi változásra peremidőszakokban sem számítunk.

A menetidők a jelen és kapcsolódó projektekkel együtt jelentősen csökkenni fognak Kál- Kápolna állomásról is: Budapest a jelenlegi 1 óra 20-30 perc helyett 1 óra 7-8 perc, Hatvan a jelenlegi 27-29 perc helyett 22 perc, Miskolc pedig a jelenlegi 61 perc helyett 53 perc alatt lesz elérhető. A rövidülő menetidők hatására a vasúton utazók száma növekedni fog, így várhatóan Kálról is többen választják majd utazásukhoz a vonatokat.

A kétvágányú vonal átépítése várhatóan nem igényel teljes kizárásos vágányzárat, az egyes állomásközpontok egyik vágányának kizárásával a másik vágányon a forgalom (sebességkorlátozással) fenntartható, a menetrend csekély módosításával. (Ettől való eltérés egyes esetekben indokolt lehet, amennyiben azt valamilyen külső körülmény indokolja, de jelen ismereteink szerint legalább egy vonali vágányon folyamatosan fenntartható lesz a forgalom.) Így autóbuszos vonatpótlásra (egyes rövid időszakokat, egyes peremidőszaki vonatokat leszámítva) várhatóan nem lesz szükség.

A fejlesztésekkel érintett vonalak kiválasztása, illetve az ott tervezett műszaki tartalom meghatározása műszaki-gazdaságossági számításokon alapulva történik; a hasznok mértéke az utasok számával arányos, ezért az átépítések a nagyforgalmú fővonalakon történnek.

A fejlesztés célja az elavult műszaki állapotok korszerűsítése, így a zavarhelyzetek gyakorisága csökkenni fog. A tervezett korszerű eszközökkel, illetve a tervezett infrastruktúrával (központi forgalomirányítás kiépítése, 80 km/h sebességgel járható vágánykapcsolatok létesítése stb.) az esetlegesen kialakuló zavarhelyzetek kezelése is könnyebbé válik. Ugyancsak a zavarok kialakulásának esélyét csökkenti, hogy a személyforgalomban a 160 km/h sebességű közlekedés miatt korszerű járműpark fog közlekedni, ezek esetében a járműhibából eredő késések száma is csökkenni fog. Így elmondható, hogy a fejlesztések hatására a késések érdemben csökkenni fognak. Mindazonáltal másodperc pontossággal közlekedő vasútüzem nem létezik, nem is reális törekvés (a legpontosabb, teljesen zárt metróüzemek esetén is jellemzők 5-10 másodperces késések; míg vegyesforgalmú nagyvasutakon a 3-5 percesnél nem nagyobb késés a világ minden országában elfogadottnak számít). A vasút a szándékos eseteket nem tudja megelőzni, a tervezett különszintű átjárókkal és peronmegközelítésekkel azonban a figyelmetlen átkelésekből származó balesetek kockázata lényegében megszűnik.

Környezetvédelmi vonatkozású kérdésekre adott válaszok:

Az elkészült környezeti hatástanulmány részletesen bemutatja, hogy a teljes tervezési területen és ezen belül Kál nagyközség vonatkozásában az egyes környezeti elemeket illetően milyen hatások várhatóak a tervezett létesítmény építése, üzemelése, illetve felhagyása esetén. Valamint bemutatásra kerül a környezeti elemek védelme érdekében milyen intézkedések megvalósítása javasolt mind az építés, mind az üzemelés során. A dokumentumban következő környezeti elemek kerültek megvizsgálásra:

- talaj- és felszín alatti víz,
- felszíni vízvédelem,
- levegőtisztaság-védelem,
- gazdasági, társadalmi hatások
- élővilág-védelem
- tájvédelem,
- épített környezet védelme,
- zaj- és rezgésvédelem,
- hulladékgazdálkodás,
- klímakockázati elemzés.

A fakivágás és növénytelepítés vonatkozásában külön tervdokumentáció készült, és a vonatkozó adatok a környezeti hatástanulmányban – 4.6. tájvédelem fejezetében – is bemutatásra kerültek.

Kál-Kápolna állomás környezetében 29 db fát szükséges kivágni, ezen kívül a nyílt pálya mentén további fakivágás szükséges (Nagyút állomás és Kál-Kápolna állomás között 17 db fa, Kál-Kápolna állomás és Füzesabony állomás között pedig 103 db fa vágandó ki). A nyílt pálya mentén cserjés-fás területek irtása is szükséges. Kál-Kápolna állomáson 29 db fa pótlása tervezett, a pálya mentén pedig Nagyút állomás és Kál-Kápolna állomás között 97 db fa pótlása, Kál-Kápolna állomás és Füzesabony állomás között 1262 db fa pótlása tervezett.

A környezeti hatástanulmány élővilág védelmi fejezete – ahogy a teljes dokumentáció – a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerint került elkészítésre. A szükséges, javasolt élővilágvédelmi intézkedéseket a hatástanulmány 4.5.7. fejezete mutatja be részletesen.

A Tarna és környezete az Országos Ökológiai Hálózat része, így az ott folyó munkálatokat előzetesen egyeztetni szükséges a Bükki Nemzeti Park Igazgatósággal, továbbá javasolt folyamatos

természetvédelmi szakfelügyelet biztosítása természetvédelmi szakemberrel. A természetes vízfolyások, így a Tarna környezetében is olyan vízvezető rendszer kiépítése szükséges, amely megakadályozza egy esetleges havária esetén a szennyezett csurgalékvizek közvetlen élővízbe jutását.

Az Országos Ökológiai Hálózat elemein depóniákat, anyagnyerő helyeket telephelyeket nem lehet létesíteni, ezzel is biztosítva az értékes területek védelmét.

A megkerülő és távlati megerősítő vezetékek esetében, a madárvédelmi szempontoknak is megfelelő, MÁV Zrt rendszerengedélyével rendelkező, „V”-típusú felfüggesztést kell alkalmazni. A kapcsolódó műszaki rajzokat az V. Élővilágvédelmi mellékletben bemutatásra kerülnek.

A tervezett vasútfejlesztés hatásai a lakosságra vonatkozóan átfogóan megvizsgálásra kerültek. A lakosságot érő lehetséges zajterhelés és levegő minőség változás vizsgálata megtörtént. A jogszabályoknak való megfelelés érdekében a kivitelezés és üzemelés során intézkedések kerültek megfogalmazásra, melyekkel a határértékek betartása biztosított.

Az építés vonatkozásában a kivitelezés megkezdése előtt építés alatti zaj- és rezgésvédelmi terv készítése szükséges, melyben meghatározásra kerül mikor és milyen ütemezés szerint végezhető el a kivitelezési munkálatok.

Jövőben szükséges – a lakosság érdekeit is szolgáló – zaj- és rezgésvédelmi intézkedések a környezeti hatástanulmány 4.8.7. és 4.9.5. fejezeteiben szerepelnek azok helyének és jellegének bemutatásával.

A felújításra kerül vasútvonal Kál településhez tartozó szakaszán a következő hektométerszelvények között rezgésvédelmi okokból – a környezeti hatástanulmányban bemutatottak szerint – rugalmas sínágyazat kerül beépítésre:

- 1121+00 - 1122+50 hmsz,
- 1128+00 - 1130+00 hmsz,
- 1130+00 - 1139+00 hmsz.

Zajvédelmi intézkedés – zajárnyékoló fal – kerül telepítésre a Kál megállóhely környezetében található lakóházak védelmében a környezeti hatástanulmányban bemutatottak szerint:

- jobb oldalon 1119+00 - 1122+86 hmsz között,
- bal oldalon 1120+35 – 112135 hmsz között,
- bal oldalon 1120+75 - 1122+22 hmsz között,
- jobb oldalon 1123+00 - 1128+00 hmsz között,
- bal oldalon 1125+08 - 1127+00 hmsz között,
- jobb oldalon 1127+80 - 1136+10 hmsz között,
- bal oldalon 1130+44 - 1136+45 hmsz között,
- bal oldalon 1136+40 - 1139+20 hmsz között,
- jobb oldalon 1135+95 - 1138+03 hmsz között.

A zajárnyékoló falak helyét a zajvédelmi melléklet ábrái is szemléltetik.

Kál közigazgatási területén a Bajcsy-Zsilinszky utca esetén a várható vasúti forgalom növekedés miatt szükséges a zajárnyékoló fal telepítése, mely a környezetébe illeszkedő színezéssel lesz ellátva.

Kál esetében a zajárnyékoló falak a rakodásból származó zajterheléstől is védelmet jelentenek a lakosság számára, mivel a rakodóvágány és a házak között is kiépítésre kerül.

Kálon történt előzetes zajmérés – melynek eredménye a hatástanulmány 4.8.3 fejezetében bemutatásra került:

- *mérés helye: 3350 Kál, Bajcsy-Zsilinszky utca 91.*
- *zajforrás típusa: vasút*
- *nappal LAM 64,8 dB*
- *éjjel LAM 64,0 dB*

A környezeti hatástanulmány javaslatai szerint monitoring mérések is tervezettek Kál nagyközség területén (4.8.9 fejezet) 3350 Kál, Bajcsy-Zsilinszky utca 91. az építés alatt valamint üzembe helyezés után.”

Az észrevételekre adott válasz az 570/2020. (XII.9.) Korm. rendelet) 9. § (5) bekezdése alapján a Környezetvédelmi Hatóság honlapján közzétételre került.

A Khvr. 5. § (1) bekezdésére tekintettel a Környezetvédelmi Hatóság az észrevételeket megvizsgálta és megállapította, hogy nem merült fel olyan körülmény, amely további tényállás tisztázást tett volna szükségessé.

A Dokumentációban foglaltak alapján tárgyi tevékenységre vonatkozóan a Heves Megyei Kormányhivatal az alábbiakat állapította meg:

Környezet- és természetvédelmi hatáskörben

A Dokumentáció megfelel a Khvr. 6. és 7. számú mellékleteiben foglaltaknak. Az eljárás során vizsgáltam a Dokumentáció készítőinek szakértői jogosultságát, és megállapítottam, hogy a környezetvédelmi engedélyt megalapozó Dokumentáció készítői rendelkeznek a szükséges szakértői jogosultsággal.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból

A vasút nyomvonala nagyrészt külterületen, mezőgazdasági terület mentén halad, kisebb mértékben belterületen. A tervezési terület levegőminőségét elsősorban a szezonálisan megjelenő mezőgazdasági tevékenység, másrészt a közúti közlekedés, kisebb mértékben pedig a lakossági fűtés határozza meg.

A vizsgált terület levegőminőség szempontjából a 4/2002.(X.7.) KvVM rendelet a *légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről* című jogszabály szerint a 10. légszennyezettségi agglomerációba sorolt.

A benyújtott Dokumentáció alapján a beruházás időszakában az építési munkálatok során a munkagépek és tehergépjárművek által kibocsátott kipufogógázok, illetve a felvert por okozhat levegőterhelő hatást, az üzemelés időszakában a P+R parkolókból származó (CO, NO_x, PM₁₀) okoznak légszennyezést.

A kivitelezési munkálatok végrehajtását követően a levegőterhelés visszaáll az eredeti állapotába, a hatások időszakosak, az előírások betartásával tevékenység nem okoz jelentős levegőterhelést.

Szakteleményemet a fentiek figyelembevételével a 306/2010. (XII.23.) Korm. rendelet 3-8. §, valamint a 22-30. § rendelkezései illetve a 4/2011. (I.14.) VM rendelet alapján adtam ki.

Zajvédelmi szempontból

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából eljáró VIBROCOMP Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. a „Hatvan - Füzesabony és ráhordó vasútvonalainak korszerűsítése – Hatvan (bez.) – Füzesabony (bez.) vasúti vonalszakasz” c. projekt megvalósítására vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatását kezdeményezte a Környezetvédelmi Hatóságnál.

A beruházás célja a megfelelő minőségű, 160 km/h-s tervezési sebességű vasúti pálya kialakítása, a menetidő csökkentésével az áru fuvarozás versenyképességének javítása, a vasúti teherforgalom volumenének jövőbeli növekedése, a vasúti pálya zavarérzékenységének csökkentése, lassújelek megszüntetése, ezáltal a menetidő késések kiiktatása, valamint általános cél a közösségi közlekedésen belül a vasúti közlekedés és a helyközi buszforgalom közötti optimális munkamegosztás elérése. A vonalszakasz jelenlegi kiépítési sebessége 120 km/h, távlatban a teljes vizsgált szakaszon 160 km/h a tervezési sebesség.

A tervezési területhez legközelebb eső lakóépületek az alábbiak:

- Hatvan, Kárpát u. 11. (hrsz.: 3175): 23 m (Gksz),
- Hort, MÁV telep (hrsz.: 2202): 50 m (FI),
- Vámosgyörk, József Attila út 5/1. (hrsz.: 696/6): 20 m (Lke),
- Adács, Kossuth Lajos u. 38. (hrsz.: 511/3): 13 m,
- Karácsond, Vasút út 74. (hrsz.: 021/4): 55 m (Gksz),
- Ludas, Fő út 139. (hrsz.: 113): 55 m (Lf),
- Kál, Bajcsy-Zsilinszky u. 12. (hrsz.: 236): 20 m (Lf),
- Füzesabony, Szihalmi út 1. (hrsz.: 1377/5): 55 m (Lke).

A kivitelezés során a zajterhelés az építő, szállító és rakodógépek mozgásából ered. A munkagépek zaja csak az úthoz közeli épületeknél okozhat problémát ideiglenes jelleggel.

Az anyagszállítás általában a meglévő vasútvonalon, illetve közúton történik majd, de megfelelő szervezéssel, éjszakai szállítás, éjszakai munkavégzés elkerülésével jelentős zajnövekedésre nem kell számítani.

A kivitelező jelenleg még nem ismert, így az alkalmazott munkagépek típusa, hangteljesítmény szintje, az építkezés folyamata, fázisterve, szállításai útvonalak nem ismertek, ezért az építési munkálatokból eredő zajterhelés jelenleg számítással csak becsülhető.

A teljes építkezés időtartama várhatóan több, mint 1 év, ezen belül az egyes, zajvédelmi szempontból figyelembe vett szakaszosan megvalósuló építési fázisok tervezett időtartama 1 hónap - 1 év, illetve 1 hónap vagy annál kevesebb időn belül várható. A kivitelezés várhatóan a nappali megítélési időben fog történni.

A munkaterület környezetében a zajtól védendő épületek kisvárosias, falusias és gazdasági beépítésű területeken találhatóak.

A számítások szerint a kivitelezés során határérték túllépés várható a védendő környezetben, melynek nagysága több esetben is eléri a 10-16 dB-t. A Dokumentáció alapján az építési terület mentén mobil zajvédő falak elhelyezése munkavédelmi, balesetbiztonsági szempontok, valamint a helyi adottságok és a rendkívül hosszú munkaterület miatt nem lehetséges. Tervezői javaslat alapján törekedni kell a lakott területek közvetlen környezetében az éjszakai munkavégzés kerülésére. A 284/2007. (X. 29.)

Korm. rendelet 13. § (1) bekezdés a) pontja alapján a kivitelező felmentést kérhet a külön jogszabály szerinti zajterhelési határértékek betartása alól a Környezetvédelmi Hatóságtól egyes építési időszakokra, ha a zajkibocsátás műszaki vagy munkaszervezési megoldással határértékre nem csökkenthető.

A kivitelezéshez köthető szállítási tevékenység jelentős része várhatóan vasúton fog történni. A közúti szállítás várhatóan a közeli főutakon történik majd, a tervezési terület tehergépjármű forgalma várhatóan 2-3 tkg/óra lesz, mely nem okoz az érintett útszakaszokon 3 dB-nél nagyobb mértékű járulékos zajterhelés változást, így hatásterület nem jelölhető ki.

A Dokumentáció alapján a vasúti pálya környezetében elhelyezkedő védendő területeken jelenleg is zajterhelési határérték túllépés tapasztalható a vasúti közlekedésből eredően. A tervezési területen vasúti vonalhálózat fejlesztés valósul meg, amely távlatban többlet forgalom emelt sebességgel való elvezetését jelenti a hálózaton. A vasúti utasforgalomból eredő zajterhelés a közvetlen hatásterületet érinti, a távlati állapotban a környező településeken zajterhelési határérték túllépés várható, ezért a tervezési terület mellett elhelyezkedő védendő területek egyes részein zajvédelmi intézkedésekre van szükség.

A Dokumentációban kidolgozásra kerültek azon zajcsökkentő intézkedések, amelyekkel a vizsgált tevékenységből eredő zajterhelés határértékre csökkenthető. Tervező a zajvédelmet az egyes területeken különböző módszerekkel javasolja megoldani. Ahol lehetséges és közlekedésbiztonsági szempontból is előnyös, zajárnyékoló fal építésével tervezik a zajvédelmet megvalósítani. Azokon a helyeken, ahol belátás, útátvezetés, emeleti védendő szintek, stb. miatt zajárnyékoló fal nem építhető vagy a fal árnyékoló hatása nem megfelelő, ott Tervező passzív akusztikai módszerekkel javasolja a zajcsökkentést megoldani.

A közvetlen hatásterület az éjszakai időszakra került lehatárolásra, a hatásterület védendő épületeket érint.

A vizsgált területen mind jelenleg, mind távlatban a meghatározó rezgésforrás a Hatvan - Füzesabony 80. sz. vasútvonalon lévő vasúti közlekedés. A legközelebbi védendő lakóépületeknél a jelenlegi rezgésterhelés méréssel meghatározásra került. A méréssorozat a Hatvan, Vas Gereben u. 27., Ludas, Vasút út 1b. és Kál, Bajcsy-Zsilinszky u. 91. szám alatti mérési pontokon határérték túllépést tárt fel az alapállapot vizsgálata során. Tervező felhívta a figyelmet az építési tevékenység alatti rezgésterhelés vizsgálatának fontosságára. A Dokumentációban megállapításra került, hogy távlatban a vasúti pálya mellett növekedni fog a rezgésterhelés, különösen a településenként megállapított védőtávolságokon belül elhelyezkedő épületekben. A felújított pálya dinamikai terhelés szempontjából várhatóan jobb tulajdonságokkal rendelkezik a jelenlegi szerkezetnél, azonban az érzékelési küszöb fölött és a határérték körüli lesz a várható környezeti rezgésterhelés legnagyobb, pillanatnyi értéke, ezért adott szakaszokon rezgéscsillapítást terveztek a Dokumentáció készítői, valamint a rezgésterhelés ellenőrzéséhez kijelölték a monitoring pontokat.

A Dokumentációban közölt adatok és az előírások betartása esetén a környezetvédelmi engedély megadásának zaj- és rezgésvédelmi szempontú akadálya nincs. Megállapítottam, hogy a tervezett beruházás megvalósulása után a tervezett zaj- és rezgéscsökkentő intézkedésekkel a határértékek betarthatóak, valamint kedvezőbb zajhelyzet alakul ki, mint a jelenlegi alapállapot. A bemutatott zaj- és rezgéscsökkentő intézkedések végrehajtása érdekében előírásokat tettem.

Zajvédelmi ügyekben a 284/2007. (X.29.) Korm. rendelet 4. § (3) bekezdés b) pontja alapján a hatósági jogkört a területi környezetvédelmi hatóság gyakorolja valamennyi előzetes vizsgálat köteles,

környezeti hatásvizsgálat köteles vagy egységes környezethasználati engedély köteles tevékenység esetén.

Zajvédelmi szempontú szakvéleményemet a fentiek figyelembevételével a 284/2007. (X.29.) Korm. rendelet 3. § (1) (3) bekezdés, 4. § (3) bekezdés b) pont, 5. § (2) bekezdés c) pont, 6-7. §, 9. § (1) (3) bekezdés, 12-14. §, 33/A. § (1)(2)(4)(5) bekezdés, 6. melléklet, a 27/2008. (XII.3) KvVM-EüM együttes rendelet 3-5. §, 7. §, 2-5. melléklet, és a *zajkibocsátási határértékek megállapításának, valamint a zaj- és rezgés-kibocsátás ellenőrzésének módjáról* szóló 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet 4. § (2)(3) bekezdés, 4., 8-9. számú melléklet rendelkezései alapján adtam meg.

Földtani közeg védelme szempontból

A tárgyi eljárásban benyújtott Dokumentáció alapján megállapítható, hogy az engedély kiadása az előírások betartása mellett földtani közeg védelmi érdeket nem sért.

A hatvani és füzesabonyi vasútállomások területe a Környezetvédelmi Hatóság nyilvántartása szerint szennyezett területet érintenek. A Hatvan 2627/1, 2600/5, 2443, 2583 hrsz-ú ingatlanok területét érintő szennyezés vonatkozásában a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet szerinti műszaki beavatkozást és monitoringot a Környezetvédelmi Hatóság a HE/KVO/03287-12/2021. számú határozatával rendelte el. A Füzesabony 1377/28 hrsz-ú ingatlan területét érintő szennyezés vonatkozásában Környezetvédelmi Hatóság a HE/KVO/00743-11/2021. számú határozatával kármentesítési monitoring végzését rendelte el. Felhívom az Engedélyes figyelmét, hogy a tervezési területen végzendő munkálatok során a kármentesítések vonatkozásában kiadott határozatokban foglaltakat be kell tartani!

Szakvéleményemet a Kvt. 14-17.§-a, a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 8-11. §-a, valamint a 90/2007. (IV. 26) Korm. rendelet figyelembevételével adtam meg.

Természet- és tájvédelmi szempontból

A Dokumentáció élővilágvédelmi fejezete és a Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció megfelelő részletességgel vizsgálják és tárják fel a tervezett vasúti vonalszakasz korszerűsítésének hatásait. Összeállításuknál a BNPI által szolgáltatott adatok figyelembe vételre kerültek, figyelembe vételre kerültek továbbá a Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesület 2011-ben és 2012-ben a Hatvan-Miskolc vasúti szakaszon végzett madárvédelmi vizsgálati eredményei.

A tervezési terület a Bene-pataktól keletre, mintegy 1100 m hosszban határos, illetve kis mértékben érinti (a 1029+50 - 1038+50 hm szelvények közötti szakaszon) a 9/1993, (III. 9.) KTM rendelettel kihirdetett, a 15/2005. (VII. 14.) KvVM és a 26/2008. (X. 22.) KvVM rendeletekkel bővített *Hevesi Fűves Puszták Tájvédelmi Körzet* országos jelentőségű védett természeti területet.

A tervezési terület Adács belterületi határától keletre, mintegy 2800 m hosszban határos, illetve kis mértékben érinti *az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről* szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet] és *az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrésztelkekről* szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet által meghatározott Natura 2000 hálózathoz tartozó, a „*Hevesi-sík*” elnevezésű, *HUBN10004* nyilvántartási számú különleges madárvédelmi területet.

A korszerűsíteni tervezett vasúti vonalszakasz több szakaszon keresztezi (elsősorban vízfolyások környezetében) vagy határos *a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről* szóló 2018. évi CXXXIX. törvényben kijelölt országos ökológiai hálózat *magterület, ökológiai folyosó*

és *pufferterület* övezetével. Magterület a Bene-patak, ökológiai folyosó a Nógrádi-patak, Zagyva, Ágói-patak, Szarv-ágy, Kis-tó-kömyéke, Rédei-Nagy-patak, Gyöngyös patak, Külső-Mérge-patak, Bene-patak, Tamóca-patak, Kígyós-ér, Tama, Laskó patak, Eger-csatoma környezetében, pufferterület a madárvédelmi területen található.

A 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 37 §-a alapján BNPI a védett és fokozottan védett természeti értékek természetvédelmi kezelésért felelős, működési terület szerint érintett szerv, ezért HE/KVO/00896-7/2022. számon megkeresésre került. A BNPI 826/4/2022. számon adott szakvéleményt, az abban foglaltakat figyelembe vettem.

A nyomvonal mentén számos védett növény- és állatfaj előfordulásáról áll rendelkezésre adat. A természetesebb növényzetű szakaszokon és környezetükben a leggyakrabban észlelt fokozottan védett fajok a fehér gólya (*Ciconia ciconia*), a szalakóta (*Coracias garrulus*) és a vízfolyásokhoz kötődő vidra (*Lutra lutra*).

A nyomvonal déli oldalán a 925 hm szelvénynél fokozottan védett parlagi sas (*Aquila heliaca*) fészke található. A fokozottan védett madár felnevelt fiókái közül az utóbbi években több is a közlekedő vasúti szerelvény gázolásának következtében pusztult el.

A Dokumentációban foglaltak szerint az 1055-1060 hm szelvények között, a nagyúti vasútállomás erősen felmelegedő, barnás színezetű peronján és az 1060 hm szelvénynél lévő útátjáróig tartó kavicsos szegélyben jelentős kolóniája található a védett sisakos sáskának (*Acrida ungarica*). Szaporodóhelyét képezi a vasút menti gyomos, gyér növényzetű, kavicsos töltésszegély, ahol a növényzetmentes részekben, illetve a peron sötétbarna színű, erősen felmelegedő aszfaltján számos példánya megfigyelhető a napos, meleg időszakban.

A Dokumentáció készítésekor végzett vizsgálatok alapján védett növény új előfordulása került elő a 673-676 hm szelvény közötti gyepen, ahol az egykori mocsárrét, kaszálórét jellegét jelző védett fátyolos nőszirm (*Iris spuria*) 20 polikormonját találták. Az élővilágvédelmi felmérések elvégzéséhez a 2021. őszi időszak nem volt optimális, ezért előírásra került, hogy a kivitelezés során a természeti, természet közeli területekre eső beruházási és kapcsolódó területeken természetvédelmi szakértő bevonásával meg kell vizsgáltatni, hogy találhatók-e további védett vagy fokozottan védett növényfajok.

A védett és fokozottan védett növényfajok áttelepítéséhez a Tvt. 42. § (2) bekezdésének a) és e) pontjában foglaltak szerint szükséges a Természetvédelmi Hatóság engedélye. Az áttelepítés az engedély megszerzését követően végezhető, az abban meghatározott feltételek szerint.

A 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 4. § (1) bekezdése alapján a Natura 2000 területek lehatárolásának és fenntartásának célja az azokon található, az 1-3. számú mellékletben meghatározott fajok és a 4. számú mellékletben meghatározott élőhelytípusok kedvező természetvédelmi helyzetének megőrzése, fenntartása, helyreállítása, valamint a Natura 2000 területek lehatárolásának alapjául szolgáló természeti állapot, illetve a fenntartó gazdálkodás feltételeinek biztosítása.

A 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése szerint „*Olyan terv vagy beruházás elfogadása, illetőleg engedélyezése előtt, amely nem szolgálja közvetlenül valamely Natura 2000 terület természetvédelmi kezelését vagy ahhoz nem feltétlenül szükséges, azonban valamely Natura 2000 területre akár önmagában, akár más tervvel vagy beruházással együtt hatással lehet, a terv kidolgozójának, illetőleg a beruházást engedélyező hatóságnak – a tervvel, illetve beruházással érintett terület kiterjedésére, az érintett területnek a Natura 2000 területhez viszonyított elhelyezkedésére, valamint a Natura 2000 területen előforduló élővilágra vonatkozó adatokra*

figyelemmel – vizsgálnia kell a terv, illetve beruházás által várhatóan a Natura 2000 terület jelölésének alapjául szolgáló, az 1–4. számú mellékletben meghatározott fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére gyakorolt hatásokat.”

A 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 10. § (2) bekezdése szerint „Amennyiben az (1) bekezdés szerinti vizsgálat alapján a tervnek, illetve beruházásnak jelentős hatása lehet, hatásbecslést kell végezni.”

A 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 10. § (3) bekezdése szerint: „A terv kidolgozója, illetve a beruházó a 14. számú mellékletnek megfelelően hatásbecslési dokumentációt készít, amely alapján a hatásbecslést a természetvédelmi hatóság végzi.”

A 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 10. § (4) bekezdése alapján: „A hatásbecslés során - a 15. számú melléklet szerinti szempontokra figyelemmel - vizsgálni kell a tervnek vagy beruházásnak, illetve az azok megvalósítására vonatkozó egyéb ésszerű megoldásoknak a Natura 2000 terület jelölésének alapjául szolgáló, az 1-4. számú mellékletben meghatározott fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére gyakorolt várható hatását.”

A 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 10. § (7) bekezdése szerint: „A terv akkor fogadható el, illetve a beruházás akkor engedélyezhető, ha a hatásbecslés alapján megállapítható, hogy az a Natura 2000 terület kijelölésének alapjául szolgáló, az 1-4. számú mellékletben meghatározott fajok és élőhelytípusok természetvédelmi helyzetére, illetve a Natura 2000 területre kedvezőtlen hatással nem jár, továbbá - a 4. § (1) bekezdésre figyelemmel - nem ellentétes a jelölés céljaival.”

Fentiekre tekintettel a Dokumentáció mellékleteként benyújtott hatásbecslési dokumentáció, valamint a BNPI véleménye alapján a Természetvédelmi Hatóság a Natura 2000 hatásbecslést elvégezte, melynek során az alábbiak kerültek megállapításra:

A beruházás által igénybe vett Natura 2000 területek és a beruházás hatásának várható nagysága:

A tervezett beruházás a „Hevesi-sík” (HUBN10004) különleges madárvédelmi területet mellett, attól délre helyezkedik el, a 912 - 939+50 hm szelvények közötti szakaszon, azzal párhuzamosan halad átlagosan kb. 8 méter távolságra. A további, tervezési terület végpontjáig tartó szakaszon, kb. 30 km hosszan 1,8 - 2,0 km-es távolságban párhuzamosan helyezkedik a Natura 2000 terület széle a vasútvonalhoz viszonyítva.

Azon a szakaszon, ahol a Natura 2000 területe nagy távolságban található a vasúti pályától a jelölő fajok populációira, élőhelyeire tekintve a beruházás nem fejt ki negatív hatást. Hatással csak azon a szakaszon kell számolni, ahol a vasút közvetlenül érinti, vagy jelentős mértékben megközelíti a Natura 2000 területet.

A tervezés során megállapított beavatkozási területhatár megrajzolásakor a tervezők a maximálisan igénybevett területet vették figyelembe.

A közvetlen hatásterületnek a ténylegesen igénybevett, az építési munkálatokkal érintett építési területet vették figyelembe. A Natura 2000 területet érintő szakaszon a sínektől átlagosan 15-20 m sávot jelent, azonban vannak ettől eltérő térmértékű szakaszok is.

A közvetett hatásterületet a beavatkozási terület szélétől számított további 50-50 m-es szélességben került meghatározásra az élőhelyek térképezésénél, míg az állatfajoknál - a faj érzékenységtől függően - a vizsgált sáv jelentősen nagyobb volt.

A Natura 2000 területet érintő szakaszon az állandó vegetációval fedett területek közül a vasúti pályát kísérő száraz gyepek alkotta mezsgye (OC) egy keskeny sávja, akác, nemes nyár fajokból álló fasor (S7), és ültetett kocsányos tölgyes erdősáv (RC) szegélyének érintettsége várható.

Az érintettség ezen a szakaszon nem jelenti az érintett élőhelyek teljes pusztulását, hanem a munkafolyamatok során történő várható igénybevételeket állapítja meg. Az igénybevétel mértéke a legtöbb élőhelyen reverzibilis, nem megszüntető jellegű. Az igénybevett élőhelyeken történő beavatkozások után az élőhelyek többsége természetes, szukcessziós folyamatok révén képes regenerálódni. A regenerálódás folyamata, illetve eredménye függ az igénybevétel jellegétől, mértékétől.

Az ültetett kocsányos-tölgyes erdősávon belül, a vasút felőli, cserjés részének igénybevétele várható. A kivitelezés során a teljes erdősávot kb. 1/3 szélességben érinthetik a beavatkozással járó konkrét hatások. Az ültetett tölgyes nem regenerálódik, ennél az élőhelynél csak fatelepítéssel pótolható az érintett élőhelysáv.

A területi érintettség következtében 2 jelölő faj költőhelye válik érintetté:

Tövisszúró gébics (*Lanius collurio*): költésének helyszíne, a költés ténye évről évre változhat, ezért a hatás ennél a fajnál populációs szinten, de még állomány szinten sem értékelhető hosszútávon ható negatív hatásként. Egyedek, költőpárok esetleges időszakos élőhelycsökkenése várható. A hatás időszakos, az érintett élőhely regenerációja várhatóan megtörténik.

Parlagi sas (*Aquila heliaca*): 1 költőpár költőhelye a 925 hm szelvénynél közvetlenül érintett a kivitelezés által. A tervezett tevékenység nem engedhető meg olyan mértékben, hogy az érzékelhető, releváns mértékű élőhely változást okozzon, ezért a faj védelme érdekében szükséges előírások a rendelkező részben rögzítésre kerültek.

A rendelkező részben foglalt előírások betartása mellett a tervezett tevékenység a Natura 2000 területre, annak jelölő fajaira nézve hosszán tartó jelentős, vagy megszüntető jellegű negatív hatással nem jár, hosszútávon a természetvédelmi célkitűzések megvalósítását nem akadályozza.

Azon meglévő vagy nyomvonal korrekció miatt átépülő pályaszakaszokon, ahol nem található legalább a felsővezetékkel megegyező magasságú fás növényzet, vagy a rekonstrukció során kitermelésre kerül a vasúti töltés mentén meglévő fa- és cserjesáv és a vezetékkel ütközésre hajlamos madárfajok előfordulása, rendszeres átmozgása ismert és várható, a vasúti pálya mentén a madárfajok ütközés elleni védelme érdekében (legalább) egysoros fasort javasolt telepíteni, olyan módon, hogy a fa egyedek esetleges kidőlésük esetén se veszélyeztessék a vasúti felsővezetéseket. A fasorokat termőhelynek megfelelő, őshonos fajok egyedeinek ültetésével, szünet vagy hézagmentesen kell kialakítani. Telepítésre javasolt fajok: oszlopos növekedésű fehér nyár (*Populus alba*), fekete nyár (*Populus nigra*), magyar kőris (*Fraxinus angustifolia subsp. pannonica*), kocsányos tölgy (*Quercus robur*).

A madarak villamos légvezetékkel való ütközése és áramütésük elkerülése, tovább az inváziós növényfajok visszaszorítása érdekében a rendelkező részben foglalt előírásokat tettem.

A tájidegen özönnövények terjedése ellen az alábbi módon javasolt védekezni:

- fehér akác (*Robinia pseudoacacia*): A munkaterület növényzettől való megtisztítása során a vágástakarítási növényi hulladék elégetését kerülni kell. Terjedését vegyszeres gyomirtással is szükséges megakadályozni.
- zöld juhar (*Acer negundo*): A megjelenő egyedek visszavágása, a magtermés megakadályozása,

- szükség esetén vegyszeres irtása.
- amerikai kőrís (*Fraxinus pennsylvanica*): A megjelenő egyedek visszavágása, a magtermés megakadályozása, szükség esetén vegyszeres irtása.
 - bálványfa (*Ailanthus altissima*): A földmozgatások során a gyökérdarabokkal fertőzött termőréteg nem használható fel újra. Terjedését vegyszeres gyomirtással lehet megakadályozni.
 - nyugati ostorfa (*Celtis occidentalis*): A megjelenő egyedek visszavágása, a magtermés megakadályozása, szükség esetén vegyszeres irtása.
 - gyalogakác (*Amorpha fruticosa*): A földmozgatások során a gyökérdarabokkal fertőzött termőréteg nem használható fel újra. A magról kelt csemeték mechanikus irtását szükséges elvégezni.
 - magas és kanadai aranyvessző (*Solidago canadensis*, *Solidago gigantea*): A földmozgatások során a rizómáival fertőzött humuszos réteg nem használható fel újra. Kaszálással kell féken tartani.
 - cseh óriáskeserűfű (*Fallopia x bohemica*): A fertőzött földdel való terjedését kell megakadályozni, mivel a vízfolyások mellett a vegyszeres védekezés nem kivitelezhető, másrészt vegyszerekkel szemben ellenálló.
 - selyemkóró (*Asclepias syriaca*): A tarackgyökereivel fertőzött talajréteg nem használható fel újra. Terjedését vegyszeres gyomirtással lehet megakadályozni.
 - parlagfű (*Ambrosia artemisiifolia*): A nyílt talajfelszínnek mielőbbi gyepesítésével, valamint kaszálással lehet ellene védekezni.

Felhívom a figyelmét, hogy amennyiben a területen található inváziós növényfajok ellen növényvédőszer-kijuttatással kíván védekezni, az a Tvt. 38. § (1) bekezdésének g) pontja alapján erre kiadott természetvédelmi engedély birtokában lehetséges.

A tervezett korszerűsítés és az azt követő üzemeltetés az előírások betartása mellett a természet- és tájvédelmi érdekekkel összeegyeztethető.

Az előírásokat a tervezési területen előforduló védett fajok, illetve az élővilág és a táji értékek általános védelme érdekében a Tvt. 5. § (1)-(3) bekezdése, 7. § (2) bekezdés c) pontja, 8. § (1) bekezdése, 9. § (1) bekezdése, 17. § (1) bekezdése, 31. §-a, 42. §-a, valamint 43. §-a alapján tettem.

Hulladékgazdálkodási szempontból

A kivitelezési munkálatok során veszélyes, nem veszélyes, valamint kommunális hulladékok képződésével kell számolni. A keletkező hulladékokat fajtánként elkülönítetten, a felvonulási területen kialakított gyűjtőhelyeken tárolják az elszállításig. A gyűjtőhelyek kialakításának részleteit a Kiviteli Terv fogja tartalmazni.

A kivitelezés során képződő bontási hulladékok esetében a hulladékok minél nagyobb arányú hasznosítását, újrafelhasználását veszik figyelembe. A bontott anyagok zöme vissznyereményi anyagként, szükség esetén kezelést követően felhasználható, vagy üzemeltetői döntés alapján továbbértékesíthető, így nem minősül hulladéknak, a fel nem használt bontott anyagok viszont hulladéknak minősülnek. A pályarekonstrukció során kiemelt vasúti talpfák (amennyiben nem vissznyereményi anyagok) veszélyes hulladéknak minősülnek (17 02 04*, megnevezés: veszélyes anyagokat tartalmazó vagy azzal szennyezett üveg, műanyag, fa). A vasúti talpfákat érvényes hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkező veszélyes hulladékkezelőnek adják át. A vasúti pálya rekonstrukció során – a kitermelt talaj mellett – jelentős mennyiségű zúzottkő kerül ki az ágyazatból. Amennyiben a zúzottkő nem szennyezett, rostálás után újrahasználható. A zúzottkő

olajszennyeződésére elsősorban a gyakori mozdonyállásoknál (bejárati jelzők, peronok melletti vágányszakaszok), kitérőknél, valamint a kis sugarú ívekben (sínkenő berendezésből származó olajszennyeződés) kell számítani, az olajszennyeződés gyanúja (elszíneződés és olajszennyeződésre jellemző szag észlelése) esetén el kell végezni a kitermelt anyagok mintavételezését és laboratóriumi vizsgálatát TPH paraméterre, vagy havária esetén az ágyazatra került veszélyes anyagra. Olajjal szennyezett, salakkal kevert zúzottkő, illetve az olajjal szennyezett, kitermelt földtani közeg nem használható fel újra, hulladéknak minősül.

A kivitelező tevékenysége során keletkezett veszélyes hulladék esetében a kivitelező a veszélyes hulladékát a közvetlen keletkezés helyén, munkahelyi gyűjtőhelyen gyűjtheti a tevékenység zavartalan végzését nem akadályozó mennyiségben és időtartamra, a környezet szennyezését kizáró edényzetben, a 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet szerinti előírt módon. A veszélyes hulladékok munkaterületen lévő átmeneti tárolójának kijelölésekor megfelelő védelmi intézkedések betartása (pl. szigetelő fólia alkalmazása, rendszeresített kármentővel ellátott zárható konténer) szükséges a talaj-, talajvíz esetleges szennyezése elkerülése végett.

A tervezett beruházás területén – a kiépülést és használatba vételt követően – kis mennyiségben veszélyes és veszélyesnek nem minősülő hulladékok keletkezésével kell számolni, melynek mennyisége nem ismert.

Az építés során keletkező inert hulladékokat (veszélyes anyagot nem tartalmazó építési törmelék) a legközelebbi - engedéllyel rendelkező - települési inerthulladék-lerakóban helyezik el.

Az építés és üzemelés során keletkező települési szilárd hulladékot (kommunális hulladékot) zárt hulladéktárolóban gyűjtik és azt rendszeresen nem veszélyes hulladéklerakóba (kommunális hulladéklerakóba) szállítják.

A különböző típusú kommunális hulladékok összegyűjtéséről és elhelyezéséről építkezés alatt a Kivitelező, üzemelésnél pedig az illetékes kezelő gondoskodik. A lerakás célszerűen a megyei, vagy települési önkormányzatok által üzemeltetett szilárd hulladéklerakókba történhet.

Az építés és üzemelés során keletkező veszélyes hulladékok a jogszabály előírásai szerint egymástól elkülönítve, környezetszennyezést kizáró módon összegyűjtik, azokról nyilvántartást vezetnek, majd engedéllyel rendelkező részére átadják.

A hulladékgazdálkodással kapcsolatos előírásaimat a Ht., a 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet, a *hulladékgazdálkodási tevékenységek nyilvántartásba vételéről, valamint hatósági engedélyezéséről* szóló 439/2012. (XII. 29.) Korm. rendelet, az *egyes hulladékgazdálkodási létesítmények kialakításának és üzemeltetésének szabályairól* szóló 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet, valamint a 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet alapján adtam meg.

Közegészségügyi hatáskörben a Heves Megyei Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztály Közegészségügyi Osztály (3300 Eger, Kossuth L. u. 11.) HE/NEF/763-2/2022. számú szakvéleményében az alábbiakat állapította meg:

„A Hatvan-Füzesabony és ráhordó vasútvonalainak korszerűsítése – Hatvan (bez.) – Füzesabony (bez.) vasúti vonalszakasz c. projekt megvalósítása kapcsán a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő ZRt. (1134 Budapest, Váci út 45.), megbízásából eljáró VIBROCOMP Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. (1118 Budapest, Bozókvár utca 12.,) kérelmére indult előzetes vizsgálati eljárásban a 71/2015. (III.30.) Kormányrendelet 28. § (1) 5. melléklet I. táblázat 3 pontjában foglaltak szerinti szakkérdés elbírálását kéri.

A rendelkezésre álló dokumentáció alapján az alábbiakat állapítottam meg:

A tervezési terület a 80. sz. vasútvonalat érinti, mely Hatvan és Füzesabony között egybefüggő kétvágányú villamosított vonalszakasz. A vasúti pálya felújításán túl peronok ki- és átépítésére, akadálymentesítésére, P+R parkolók, gyalogos járdák létesítésére, Hatvan állomás felújítására, bővítésére, Füzesabony állomásának teljes felújítására, esetleges új állomások megépítésére kerül sor. Az érintett szakaszon új felsővezeték létesül a régi létesítmények elbontásával, továbbá felújításra kerül a szakaszon végignyúló teljes távközlési rendszer is.

A felszín alatti vizek esetében, a projekt kapcsán közvetlen hatásterület nem jelölhető ki. A tervezett beruházás megvalósításából eredően a talajvízbe beszivárgás tekintetében jelentős változás nem prognosztizálható. A vizek közvetett szennyezése haváriából eredő talajvíz, illetve felszíni vízszennyeződésből származhat, hatásterülete nehezen becsülhető. Ugyanakkor a tervezéssel érintett területen lévő települések közül a felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet melléklete alapján, Hatvan, Hort, Atkár, Vámosgyörk, Adács, Karácsond, Ludas, Nagyút, Kompolt és Kál érzékeny, Füzesabony fokozottan és kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség védelmi területen helyezkedik el, ezért nagy figyelmet kell fordítani a szennyezések megelőzésére. A vasútvonal fejlesztése felszín alatti vízbázis hidrogeológiai „B” védőidomát érinti a 697+60 – 727+97 hm szelvények között. A kapcsolódó létesítmények is érintik felszín alatti ivóvízkivétel hidrogeológiai „B” védőidomát. Az érintett területeken kiemelt figyelmet kell fordítani a szennyezések elkerülésére. Megfelelő munkafegyelem mellett a felszín alatti víz terhelése elkerülhető a beavatkozással érintett területeken (munkaterület, felvonulási terület, szállítási útvonalak). Amennyiben a szilárd és folyékony kommunális, valamint a kisebb mennyiségben esetlegesen keletkező szénhidrogénnel szennyezett veszélyes hulladékokkal megfelelő gondossággal járnak el, biztonsággal elkerülhető a felszín alatti vizek elszennyezése. Talajra kifolyó szennyeződés a munkagépek tárolására használt telepeken fordulhat elő, mely esetlegesen a veszélyes anyagok tárolásából származó szennyezés lehet. Ezt minimalizálja, hogy a munkagépek javítása, karbantartása, olajcseréje szakműhelyben, szakszervizben történik majd, ezen tevékenységeken túl a gépek üzemanyaggal történő feltöltése sem megengedett az építési területen. A munkálatok ideje alatt a felszín alatti víz szennyeződése a havária események kivételével nem valószínűsíthető. Mindezek alapján a tervezett beruházás vízvédelmi szempontból az előírt környezetvédelmi javaslatok betartása mellett megvalósítható.

Az építés alatti időszakban - átlagos meteorológiai körülmények között, intézkedés nélkül - a durva földmunkák idején a vasútépítés, a P+R parkolók építése és kapcsolódó útépítés esetében a szálló por (PM_{10}) várhatóan meghaladja a 24 órás egészségügyi határértéket a legközelebbi védendő épületek távolságában. Ennek okán, a védendő épületek közelsége miatt a tervdokumentáció 3.2. Levegőtisztaság-védelem pontjában rögzített „Javasolt védelmi intézkedések” pontjainak betartása különösen indokolt. Az előírások betartásával a kedvezőtlen hatások jelentős mértékben csökkenthetők, többek között az építési munkálatok során a kiporzás mértéke folyamatos permetező locsolással jelentősen csökkenthető. Porszennyezés tekintetében üzemelési szakaszban problémát jelenthet fékezéskor a súrlódás következtében a féktuskókból környezetbe kerülő por, ez elsősorban az állomások előtt okozhat szennyezést. A karbantartási, felújítási munkák során a sínek csiszolására is sor kerül, azonban ez ritkán történik, illetve az ebből származó fémpor mennyisége minimális, ezért ennek hatása elhanyagolhatónak számít. A vasútvonal a felújítás után is villamosított marad, így az üzemelésből származóan kimutatható mértékű levegőterhelés nincs. Ugyanakkor a vasútvonalon a fejlesztés hatására 100-120 km/h sebességről 160 km/h-ra emelkedhet a vonatok sebessége, így a szerelvények által keltett menetszél kismértékben változhat. Emiatt – amennyiben poros az ágyazat -

kismértékben szintén juthat por a levegőbe. Ez a hatás azonban már jelenleg is fennáll, és várhatóan továbbra sem lesz érzékelhető mértékű. A felsővezeték üzemelésének levegőt terhelő hatása nincs. A P+R parkolók az üzemelési szakaszban elhanyagolható mértékű terhelést jelentenek a környezetre, az egyórás (CO és NO₂) és 24 órás (PM₁₀) határértékek nagy biztonsággal teljesülnek. Összességében megállapítható, hogy a tervezett fejlesztés levegővédelmi szempontból várhatóan nem okoz konfliktust.

Az építés során keletkező hulladékok (kommunális és veszélyes) tárolását, valamint kezelését a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően tervezik végrehajtani. A létesítmények építési-kivitelezési (bontási-építési) munkálatai során nem veszélyes, veszélyes és kommunális hulladékok keletkezésével kell számolni a teljes beruházási időszakban. A keletkező hulladékok jelentős része nem veszélyes hulladék. Ezen hulladékok gyűjtőhelyét a veszélyes hulladéktól elkülönített kell kialakítani. Veszélyes hulladék keletkezésével havária (pl. meghibásodott gépjárműből elfolyó olajszármazék) esetén lehet számolni. Amennyiben veszélyes hulladék keletkezik, gyűjtésük, szállításuk során a környezetet nem veszélyeztethetik, szennyezhetik. Ez vonatkozik a felvonulási területre is. Az építési/bontási anyagok, hulladékok és veszélyes hulladékok ideiglenes gyűjtőhelyeit a környezet állapota szerinti érzékeny- és fokozottan érzékeny területen nem lehet kijelölni, továbbá a helyszín kijelölésénél a talajvíz áramlási irányokat is figyelembe kell venni. A veszélyes hulladékok munkaterületen lévő átmeneti tárolójának kijelölésekor megfelelő védelmi intézkedések betartása (pl. szigetelő fólia alkalmazása, rendszeresített kármentővel ellátott zárható konténer) szükséges a talaj-, talajvíz esetleges szennyezésének elkerülése érdekében. A veszélyes hulladék csapadékvízzel való érintkezését, keveredését műszaki megoldással meg kell akadályozni. Szükséges megjegyezni, hogy a bontási munkálatok során azbeszt tartalmú bontási hulladék keletkezésével is lehet számolni, tekintettel az építések során használt technológiára. Azbeszt tartalmú hulladékok bontása során betartandó javaslatok: az épületek bontási munkálatai és közműépítési-, alépítményi munkák során szükséges figyelembe venni, hogy egészséget veszélyeztető azbeszt a táblák és azbeszt csövek sérülése esetén kerülhetnek a levegőbe. Tehát a bontás során szigorúan tilos a táblák, csövek törése, vágása, fúrása, vagy bármilyen olyan nemű beavatkozás, amely azok sérüléséhez kipurzálásához vezethet. A bontott palatáblákat épen, duplafalú polietilén zsákokban, vagy zárt konténerekben szükséges elhelyezni, majd veszélyes hulladéklerakóra szállíttatni. Hulladékgazdálkodási szempontból a kivitelezési munkálatok során a felsorolt hulladékgazdálkodási elvek, vonatkozó jogszabályi előírások betartásával a hulladékok mennyisége minimalizálható. A képződő hulladékokra vonatkozó jogszabályokban előírtak szerint történik majd a keletkező hulladékok gyűjtése, valamint elszállítása. A kivitelezés és üzemelés során keletkező hulladékokat arra jogosultsággal rendelkező szakcégek közreműködésével fogják elszállítani és kezelni. A fentiek megtartása mellett elmondható, hogy hulladékgazdálkodás szempontjából a tervezett beruházás megvalósítható.

Az építési időszakban a keletkező kommunális szennyvizet zárt gyűjtőben történő gyűjtéséről és a szükséges időközönkénti elszállításáról gondoskodni fognak.

Az építkezési munkáknál a környezeti zajszennyezést az építési technológia, munkagépek, rakodási művelet, illetve a szállítási forgalom határozza meg. Az állomások környezetében a zajtól védendő épületek kisvárosias, falusias, mezőgazdasági és gazdasági beépítésű területeken találhatóak. Az építési zaj megfelelő zajvédelmi intézkedések mellett elviselhetőnek minősíthető. Megállapítható, hogy a közvetlen hatásterület tágabb környezetében a fejlesztések megvalósítását követően a jelenlegi állapothoz képest különböző mértékben nőni fog a vasúti zajterhelés mértéke a forgalom növekedése miatt. A határérték túllépés következtében a tervezési terület menti védendő területek egyes részein zajvédelmi intézkedésekre van szükség. A zajvédelmi intézkedések hatására a zajterhelésnek meg

kell felelni a jogszabályban meghatározott határértékeknek. A lakóházak védelmét többnyire a szélső vágányhoz legközelebb helyezett függőleges zajárnyékoló fallal oldják meg. Az tervezési terület környezetében egyes lakóingatlanok esetén az állomás megközelíthetősége, illetve útátjárókban a rálátás vagy egyéb okok miatt nem kiépíthető a zajárnyékoló fal, ezért várható határérték feletti zajterhelés. Ennek megfelelően a környezeti hatástanulmány 3.6.5 táblázatában meghatározott lakóépületek esetében passzív védelem javasolt. A P+R parkolók esetében zajvédelmi intézkedésre nincs szükség. Összegezve megállapítható, hogy a tervezett zajvédelmi intézkedésekkel teljesülnek a jogszabályban foglalt előírások.

Az alapállapotú rezgésterhelés leírására, a jelenlegi környezeti állapot bemutatására immissziós rezgésterhelési vizsgálatokat végeztet a Vibrocomp Kft., amelyek eredményei alapján megállapításra került, hogy a Hatvan-Füzesabony 80. sz. vasútvonal adott szakaszain rezgésvédelmi beavatkozás szükséges, mert a jelenlegi állapotban nem teljesülnek a követelményértékek. Az építési rezgésterhelés megfelelő rezgésvédelmi intézkedések mellett elviselhetőnek minősíthető. Az üzemelés során a rezgésterhelés várhatóan növekedni fog, ezért a szükséges pályaszakaszokon rezgéscsillapítás beépítése indokolt. Összefoglalva megállapítható, hogy a rezgésvédelmi intézkedéseket követően, a vasútvonaltól származó rezgés kibocsátás a beruházó által előírt rezgéscsillapítás betartása mellett nem fogja meghaladni a rezgésvédelmi követelményeket, vagyis zaj- és rezgésvédelmi szempontból a tervezett védelmi intézkedések mellett (zajárnyékoló falak, passzív védelem, rugalmas sínágyazat, építés alatti intézkedések) teljesülnek a jogszabályban foglalt előírások, a tervezett beruházás zaj- és rezgésvédelmi szempontból megfelel a vonatkozó követelményeknek.

Népegészségügyi hatósági jogkörömben a környezet- és település egészségügyi szakkérdések vizsgálatához rendelkezésemre bocsátott dokumentációk figyelembevételével a vonatkozó eljárásban kizáró okot nem állapítottam meg. Vélelmezhető, hogy a tervezett létesítés és a majdani üzemeltetés során települési és környezet-egészségügyi szempontból a tevékenység végzéséből jelentős környezeti hatások nem feltételezhetők. A területen élő lakosság akut, és krónikus egészségi kockázata várhatóan nem fog megnövekedni az előírások betartása, figyelembe vétele mellett:

Település- környezet-egészségügyi szakkérdés vizsgálatom során figyelembe vettem az

- 1997. évi CLIV. törvény az egészségügyről 46. §,
- 123/1997. (VII.18.) Kormány rendelet 6. § c); és a 4. melléklet; a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről,
- 219/2004. (VII.21.) Kormány rendelet 8. § c) pontja; és a 10. § (6) bekezdés, valamint a vegyi anyagokra és keverékekre vonatkozóan a 2000. évi XXV. törvény a kémiai biztonságról 15. § (2) bekezdésben,
- 2012. évi CLXXXV. törvény a hulladékról, a hulladékbirtokos kötelezettségeiről 31. §; 13/2017. (VI. 12.) EMMI rendelet a hulladékgazdálkodási közszolgáltatás körébe tartozó hulladékkal kapcsolatos közegészségügyi követelményekről 3. § és 5. §.
- az építési munkahelyeken és az építési folyamatok során megvalósítandó minimális egészségvédelmi és biztonsági követelményekről szóló 4/2002. (II. 20.) SzCsM-EüM együttes rendelet 4. számú melléklete,
- 12/2006. (III. 23.) EüM rendelet az azbeszttel kapcsolatos kockázatoknak kitett munkavállalók védelméről,
- 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól,
- 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet a környezeti zaj- és rezgésterhelési

határértékek megállapításáról jogszabályokban előírtakat.

Állásfoglalásomat közegészségügyi szakkérdésekre vonatkozóan: - a környezet- és település-egészségügyre, az egészségkárosító kockázatok és esetleges hatások felmérésére, a felszín alatti vizek minőségét, egészségkárosítás nélküli fogyaszthatóságát, felhasználhatóságát befolyásoló körülmények, tényezők vizsgálatára, lakott területtől (lakóépülettől) számított védőtávolságok véleményezésére, a talajjal, a szennyvizekkel, veszélyes hulladékokkal kapcsolatos közegészségügyi követelmények érvényesítésére, az emberi használatra szolgáló felszíni vizek védelmére kiterjedően – szakkérdés vizsgálat során adtam meg.

Hatáskörömet, illetékességemet meghatározó jogszabályok: az egészségügyi hatósági és igazgatási tevékenységről szóló 1991. évi XI. törvény 2. § (1) d.) pontjában biztosított hatáskörben, 3/2020. (II.28.) utasítás a fővárosi és megyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról szóló utasításban, valamint a Heves Megyei Kormányhivatal Egységes Ügyrendjéről szóló 9/2021. (VI.3.) Kormány megbízotti utasítás 1. melléklet 13. § és a 10. melléklet 11. § (5) bekezdésben foglaltak előírásai.”

Kulturális örökségvédelmi hatáskörben a Heves Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Építésügyi Osztály 1. (3300 Eger, Szarvas tér 1.) HE/EOF1/00335-2/2022. számú szakvéleményében az alábbiakat állapította meg:

„A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából eljáró VIBROCOMP Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. (1118 Budapest, Bozókvár utca 12.) a „Hatvan-Füzesabony és ráhordó vasútvonalainak korszerűsítése – Hatvan (bez.) –Füzesabony (bez.) vasúti vonalszakasz” c. projekt megvalósítására vonatkozó környezeti hatásvizsgálat tárgyában nyújtott be kérelmet a Heves Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Környezetvédelmi Osztályhoz. Az eljáró hatóság tárgyi ügyben az első fokú örökségvédelmi hatóságtól a kulturális örökség védelmére kiterjedő szakkérdés vizsgálatát kérte.

A benyújtott kérelem és az előzmény iratok áttekintése alapján megállapítást nyert, hogy a tárgyi beruházás az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII.6.) Korm. rendelet (továbbiakban: Közlekedésfejlesztési rendelet) 1. melléklet 2.1.7. pontja alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás, illetőleg a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (a továbbiakban: Kötv.) 7. § 20. a) pontja alapján nagyberuházásnak minősül.

Az építető a beruházási területre vonatkozóan elkészítette a Kötv. 23/C. § (1) bekezdésében nagyberuházás esetén előírt előzetes régészeti dokumentációt (továbbiakban: ERD) terepbejárás munkarészen alapuló előkészítő munkarészt. Az ERD I. és a rendelkezésre álló régészeti adatok alapján megállapítottam, hogy a beruházás érinti a 63484, 49752, 8085, 80853, 80851, 82255, 82257, 80725, 80723, 80721, 91163, 80697, 91161, 80705, 91159, 77491, 80695, 80693, 80657, 80863, 80861, 80733, azonosító számú régészeti lelőhelyeket. Tárgyi terület a terepbejárás idején részlegesen volt szemlélhető a terület egy részét borító növényi fedettség miatt, amely a talajfelszín érdemi szemlélését csak korlátozottan tette lehetővé.

A Kötv. 23/C. § (5) bekezdése kimondja, hogy az előzetes régészeti dokumentáció készítése során – a jogszabályban meghatározott kivételekkel – próbafeltárást kell végezni, amely nem a megelőző feltárás része.

A kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Kr.) 39. § (1) bekezdése szerint az előzetes régészeti dokumentáció két fázisban is készülhet: adattári és lelőhely-felderítési (ERD-I.), valamint próbafeltárási (ERD-II.).

A Kr. 39. § (2) bekezdésében meghatározott esetekben az előzetes régészeti dokumentáció keretében a próbafeltárást az akadályozó körülmény megszűnését követően kell elvégezni, ha a próbafeltárás építmény, aszfalt vagy térburkolat, közművezeték, termelői vezeték, engedélyhez kötött magánvezeték, vízzel vagy vegetációval való fedettség miatt részben sem lehetséges, vagy az érintett ingatlannal a beruházó nem jogosult rendelkezni, és az ingatlannal rendelkezni jogosult nem járul hozzá a próbafeltárás elvégzéséhez.

Az elkészült ERD I.-t a próbafeltárás eredményeivel ki kell egészíteni.

A Kr. 40. § (7) bekezdésének megfelelően a földmunkával járó teljes tevékenységre vonatkozó ERD-t a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére vagy a földterület megszerzésére irányuló azon első hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amelyben a hatóság eljár vagy szakként vagy a szakkérdés vizsgálatával közreműködik. A Kr. 40. § (8) bekezdése lehetővé teszi, ha első hatósági eljárás megindításakor a próbafeltárást akadályozó körülmény még nem hárult el az ERD addig elkészült munkafázisait kell csatolni a kérelemhez.

Az ERD záródokumentuma a Kötv. 23/D. § (1) bekezdésében meghatározott feltárási projektterv. A Kötv. 23/D. § (2) bekezdése szerint a feltárási projektterv meghatározza a nagyberuházáshoz kapcsolódó valamennyi régészeti feladatellátást, annak módját, az érintett területet és annak régészeti jellemzőit, a várható kockázatokat. A feltárási projektterv tartalmazza továbbá a projektterv készítésének időpontjában irányadó szabályok szerint, valamint a Kötv. 23/E. § (2) bekezdése alapján a régészeti feladatellátást végző, feltárássra jogosult intézményt. Az ERD készítője a projekttervben határozza meg a nagyberuházás régészeti területi jellemzői és előkészítettsége alapján a régészeti feladatellátás területi szakaszait és a szakaszolás indokait.

A Kötv. 23/C. § (3) bekezdése alapján az ERD-t a beruházóval kötött írásbeli szerződés alapján a Magyar Nemzeti Múzeum Nemzeti Régészeti Intézet (1113 Budapest, Daróczi út 3.) készíti el.

A Kötv. 23/F. § (6) bekezdése kimondja, hogy a beruházót terheli az előzetes régészeti dokumentáció – beleértve a próbafeltárást –, a teljes területű feltárás, valamint a régészeti megfigyelés és az elfedés régészeti előkészítésének költsége.

A Kötv. 19. § (2) bekezdése szerint a régészeti örökség elemei eredeti helyzetükből csak régészeti feltárás keretében mozdíthatók el. A régészeti feltárás módja az ERD és a beruházás építési engedélyezési terveinek/műszaki tartalmának ismeretében kerül meghatározásra.

A kulturális örökség védelmére irányuló szakkérdés vizsgálata a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 5. melléklet I. 4. pontja és a Közlekedésfejlesztési rendelet) 1. melléklet 2.1.7. pontja alapján, a Kr. 88. § (1) bekezdésében felsorolt szempontok szerint történt.

Talajvédelmi hatáskörben a Heves Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály (3300 Eger, Szövetkezet u. 6.) HE-02/NTO/01608-2/2022. számú szakvéleményében az alábbiakat állapította meg:

„[...] A benyújtott dokumentáció alapján talajvédelmi hatósági jogkörömben eljárva a termőföldön vagy azzal szomszédos földrészleten megvalósuló beruházás, illetve tevékenység engedélyezésére irányuló környezeti hatásvizsgálati eljárásban, talajvédelmi szakkérdés vizsgálata tárgyában a termőföld minőségi védelme tekintetében megállapítottam, hogy a tevékenységnek talajvédelmi szempontból akadálya nincs.

A tárgyi ügyben felmerült talajvédelmi szakkérdést a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése, 5. melléklet I. táblázat 5. pontja, a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 52. § (1) bekezdése, a fővárosi és megyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról szóló 3/2020. (II.28.) MvM utasítás 25. § (1) bekezdése, 26. § és a 27. § (2) bekezdése, valamint a Heves Megyei Kormányhivatal egységes ügyrendjéről szóló 3/2022. (II.11.) számú Kormány megbízotti utasítás 1. melléklet 12. § és 13. § alapján vizsgáltam meg.

A termőföld minőségi védelme tekintetében tett talajvédelmi szakmai vélemény előírásait a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 43. §, 44. §, 47. § és a 48. § foglaltakra tekintettel adtam meg.”

Erdővédelmi hatáskörben a Heves Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Erdészeti Osztály (3300 Eger, Szövetkezet u. 4.) HE/EO/3175-2/2022. számú szakvéleményében az alábbiakat állapította meg:

„A Heves Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (továbbiakban: környezetvédelmi hatóság) a HE/KVO/896-17/2022. hivatkozási számú megkeresésére a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III.30.) Kormányrendelet 28. § (1) rendelkezése alapján kérte a Heves Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Erdészeti Osztály (továbbiakban: erdészeti hatóság) állásfoglalását az alábbi szakkérdésekben:

1. „az erdőre gyakorolt hatások vizsgálatára” vonatkozóan

Állásfoglalás: Az erdőre gyakorolt hatások vizsgálata az erdőterület igénybevétele feltételeinek teljesülése mellett nem szükséges.

2. „ha az eljárás során vizsgált beruházás vagy tevékenység erdő igénybevételével jár, akkor az erdő igénybevétel engedélyezhetőségének a vizsgálatára”

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (engedélyes) megbízásából eljáró VIBROCOMP Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. által készített „Hatvan – Füzesabony és a ráhordó vasútvonalainak korszerűsítése - Hatvan (bez.) – Füzesabony (bez.) vasúti vonalszakasz – Környezeti Hatástanulmány” dokumentáció alapján megállapítottam, hogy a megvalósítás, az Országos Erdőállomány Adattárban nyilvántartott erdőterületek is érint.

A dokumentáció „Tájhasználati konfliktusok” fejezete megállapítja:

„a tervezett beruházás üzemtervezett erdőterületet is érint,”

Tájékoztatom, hogy erdőterület igénybevételei vagy engedély nélküli igénybevétel fennmaradási engedélyezési eljárás nincs folyamatban.

Az erdészeti hatóság erdőterület igénybevételi engedélye nélkül a kivitelezési munkák nem kezdhetők el.

Az erdőterületeket azonosítói megállapíthatók a <https://erdoterkep.nebih.gov.hu/> internetes oldal segítségével.

A hatóság hatáskörét a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII.2.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdés, illetékességét a Korm. rend. 2. számú melléklete állapítja meg.”

Termőföldvédelmi hatáskörben a termőföld mennyiségi védelmének követelményei szempontjából:

a) A Heves Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 2. (3390 Füzesabony, Széchenyi út 7.) 12023/2022. számon adott szakvéleményében az alábbiakat állapította meg:

„Hivatalomhoz 2022. 04. 06. napján érkezett megkeresésére, a hozzá csatolt dokumentumok alapján az alábbi szakvéleményt adom.

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest Váci út 45) megbízásából eljáró VIBROCOMP Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. (1118 Budapest Bozókvar utca 12) által készített „Hatvan-Füzesabony és ráhordó vasútvonalainak korszerűsítése – Hatvan (bez.) – Füzesabony (bez.) vasúti vonalszakasz” című környezeti hatástanulmányt megvizsgáltam.

Megállapítottam, hogy a benyújtott dokumentáció Füzesabony járásban Füzesabony, Kál, Kompolt, Nagyút településeket érinti.

A tárgyi projekt megvalósítása termőföld igénybevételével jár. A termőföld védelméről szóló törvény értelmében a termőföldet az ingatlanügyi hatóság engedélyével lehet más célra hasznosítani, ezért a munkálatok megkezdése előtt a termőföld más célú hasznosításának engedélyezése iránt kérelmet kell benyújtani a Heves Megyei Kormányhivatalhoz (Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 2, 3390 Füzesabony, Széchenyi út 7.), a más célra hasznosítandó, konkrét területi adatok megjelölésével. A munkálatokat csak a jogerős, más célú hasznosítást engedélyező határozatban foglaltaknak megfelelően lehet elkezdeni. Az ingatlanügyi hatóság engedélye nem mentesít a szükséges más hatósági engedélyek megszerzésének kötelezettsége alól.

Termőföld más célú hasznosításának engedélyezéséről szóló jogerős ingatlanügyi hatósági határozat hiánya esetén az eljáró hatóságnak az eljárását fel kell függesztenie.

Termőföld más célú hasznosításának minősül a termőföld olyan időleges vagy végleges igénybevétele, amellyel a termőföld a továbbiakban mezőgazdasági hasznosításra időlegesen vagy véglegesen alkalmatlanná válik.

Az engedélyezési eljárás alá eső tevékenység végzése, létesítmény elhelyezése, jogosultság gyakorlása lehetőség szerint a gyengébb minőségű termőföldeken, a lehető legkisebb mértékű termőföld igénybevételével történjen. Az eljárás tárgyát képező földrészletekkel szomszédos termőföldek megfelelő mezőgazdasági hasznosítását a tervezett tevékenység, létesítmény ne akadályozza. Termőföldet más célra csak kivételesen - elsősorban a gyengébb minőségű termőföld igénybevételével - lehet felhasználni. Az átlagosnál jobb minőségű termőföldet más célra hasznosítani csak időlegesen, illetve helyhez kötött igénybevétel céljából lehet. A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás esetében az átlagosnál jobb minőségű

termőföld végleges más célú hasznosítása is engedélyezhető, amennyiben annak megvalósítása más jogszabály rendelkezéseire figyelemmel más helyen vagy más nyomvonalon nem lehetséges.

Szakmai véleményemet a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 8.§, 8/A. §, 9. §, 10. §, 11. §, 13. § figyelembevételével, a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése, a rendelet 5. számú melléklete I. táblázata 7. pontjában foglaltak figyelembe vételével adtam ki.

b) A Heves Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 3. (3200 Gyöngyös, Kossuth u. 1.) 14143/2022. számon adott szakvéleményében az alábbiakat állapította meg:

„Hivatkozással tárgyi ügyben HE/KVO/00896-19/2022. számon küldött megkeresésére, a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából eljáró VIBROCOMP Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. (1118 Budapest, Bozókvár utca 12.) kérelmére indult, a „Hatvan-Füzesabony és ráhordó vasútvonalak korszerűsítése – Hatvan (bez.)-Füzesabony (bez.) vasúti vonalszakasz” c. project megvalósítására vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárásban a termőföld mennyiségi védelme követelményei szakkérdés vizsgálata tárgyában az alábbi tájékoztatást adom:

A megkeresésben megjelölt internetes oldalon elérhető, a VIBROCOMP Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. (Székhely: 1118 Budapest, Bozókvár utca 12.) által készített a „Hatvan-Füzesabony és ráhordó vasútvonalak korszerűsítése – Hatvan (bez.)-Füzesabony (bez.) vasúti vonalszakasz” hatástanulmány alapján megállapítást nyert, hogy a tervezett beruházás a Heves Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 3-hoz tartozó Atkár, Vámosgyörk, Adács, Karácsond, Ludas, Detk településeken fekvő mezőgazdasági rendeltetésű termőföldet érint.

Tárgyi beruházás megvalósítása során termőföld igénybevitelére kerül sor, mely termőföld más célú hasznosításának engedélyezése tárgyában nem érkezett kérelem hivatalomhoz, termőföld más célú hasznosítását engedélyező határozat nem került kiadásra.

Az igénybevevőnek a beruházással érintett termőföld más célú hasznosításának engedélyezésére vonatkozóan hivatalunknál eljárást kell kezdeményeznie, és az igénybevitelt, a beruházást csak a termőföld más célú hasznosítását engedélyező végleges döntés rendelkezésre állása esetén kezdheti meg. A beruházással érintett termőföldek végleges más célú hasznosítása és a tervezett munkálatokkal érintett termőföldek időleges más célú hasznosítása is engedély köteles tevékenység.

Az előírások és a csatolt dokumentációban foglaltak betartása mellett a beruházás kapcsán a környező termőföldek vonatkozásában jelentős környezeti hatás nem valószínűsíthető.

A tárgyi ügyben felmerült földvédelmi szakkérdést az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendeletben, a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 8. §, 8/A. §, 10. §, 41. §, 43. §-ban, a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28.§-ban, 5. számú mellékletének 7. pontjában, valamint a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 36. §-ban foglaltak alapján vizsgáltam meg.”

c) A Heves Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 4. (3000 Hatvan, Balassi Bálint út 2.) 16029/2022.04.06. számon adott szakvéleményében az alábbiakat állapította meg:

„Hivatalomhoz 2022. 04. 06. napján érkezett megkeresésére, a hozzá csatolt dokumentumok alapján az alábbi szakvéleményt adom.

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest Váci út 45) megbízásából eljáró VIBROCOMP Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. (1118 Budapest Bozókvar utca 12) által készített „Hatvan-Füzesabony és ráhordó vasútvonalainak korszerűsítése – Hatvan (bez.) – Füzesabony (bez.) vasúti vonalszakasz” című környezeti hatástanulmányt megvizsgáltam. Megállapítottam, hogy a benyújtott dokumentáció Hatvan járásban Boldog, Hatvan, Hort településeket érinti.

A tárgyi projekt megvalósítása termőföld igénybevételével jár. A termőföld védelméről szóló törvény értelmében a termőföldet az ingatlanügyi hatóság engedélyével lehet más célra hasznosítani, ezért a munkálatok megkezdése előtt a termőföld más célú hasznosításának engedélyezése iránt kérelmet kell benyújtani a Heves Megyei Kormányhivatalhoz (Földhivatali Főosztály Földhivatali Osztály 4, 3000 Hatvan, Balassi Bálint út 2.), a más célra hasznosítandó, konkrét területi adatok megjelölésével. A munkálatokat csak a jogerős, más célú hasznosítást engedélyező határozatban foglaltaknak megfelelően lehet elkezdni. Az ingatlanügyi hatóság engedélye nem mentesít a szükséges más hatósági engedélyek megszerzésének kötelezettsége alól.

Termőföld más célú hasznosításának engedélyezéséről szóló jogerős ingatlanügyi hatósági határozat hiánya esetén az eljáró hatóságnak az eljárását fel kell függesztenie.

Termőföld más célú hasznosításának minősül a termőföld olyan időleges vagy végleges igénybevétele, amellyel a termőföld a továbbiakban mezőgazdasági hasznosításra időlegesen vagy véglegesen alkalmatlanná válik.

Az engedélyezési eljárás alá eső tevékenység végzése, létesítmény elhelyezése, jogosultság gyakorlása lehetőség szerint a gyengébb minőségű termőföldeken, a lehető legkisebb mértékű termőföld igénybevételével történjen. Az eljárás tárgyát képező földrészekkel szomszédos termőföldek megfelelő mezőgazdasági hasznosítását a tervezett tevékenység, létesítmény ne akadályozza. Termőföldet más célra csak kivételesen - elsősorban a gyengébb minőségű termőföld igénybevételével - lehet felhasználni. Az átlagosnál jobb minőségű termőföldet más célra hasznosítani csak időlegesen, illetve helyhez kötött igénybevétel céljából lehet. A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás esetében az átlagosnál jobb minőségű termőföld végleges más célú hasznosítása is engedélyezhető, amennyiben annak megvalósítása más jogszabály rendelkezéseire figyelemmel más helyen vagy más nyomvonalon nem lehetséges.

Szakmai véleményemet a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 8. §, 8/A. §, 9. §, 10. §, 11. §, 13. § figyelembevételével, a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése, a rendelet 5. számú melléklete I. táblázata 7. pontjában foglaltak figyelembe vételével adtam ki.”

A Heves Megyei Kormányhivatal Állami Főépítész (3300 Eger, Kossuth Lajos utca 9.) a területrendezési tervekkel való összhang megállapításának tekintetében HE/ÁF/216-2/2022. számú szakvéleményében az alábbiakat állapította meg:

„A Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Környezetvédelmi Osztály által a „Hatvan – Füzesabony és ráhordó vasútvonalainak korszerűsítése – Hatvan (bez.) – Füzesabony (bez.) vasúti vonalszakasz” tárgyában megküldött dokumentáció vonatkozásában környezeti hatásvizsgálati eljárásban – a területrendezési tervekkel való összhang tekintetében - szakmai véleményemet kérte.

A megkereséssel egyidejűleg megküldték a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45. Engedélyes) megbízásából eljáró VIBROCOMP Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. (1118 Budapest, Bozókvár utca 12. Kérelmező) által készített környezeti hatástanulmányt. Ezt áttanulmányozva megállapítható, hogy a tárgyban jelölt tervezett vasútvonal korszerűsítés és a Heves megyei területrendezési tervek között nincs ellentmondás, ezért a tárgyi ügghöz kapcsolódó környezetvédelmi engedély megadásának területrendezési szempontból nincs akadálya.

Szakmai véleményemet a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése alapján, valamint a fővárosi és megyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról szóló 3/2020. (II.28.) MvM utasításban foglaltakra hivatkozással adtam meg.”

A Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi, Hulladékgazdálkodási és Bányafelügyeleti Főosztály (1072 Budapest, Nagy Diófa utca 10-12.) PE-06/KTF/19973-5/2022. számú szakvéleményének indokolásában az alábbiakat állapította meg:

„A Meghatalmazott 2022. március 23. napján a „Hatvan-Füzesabony és ráhordó vasútvonalainak korszerűsítése – Hatvan (bez.) – Füzesabony (bez.) vasúti vonalszakasz” c. projekt megvalósítására vonatkozóan környezeti hatásvizsgálati eljárást kezdeményezett a HMKH KTHF-nél, mely alapján 2022. március 24. napján környezeti hatásvizsgálati eljárás indult.

Tárgyi beruházás az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII.6) Korm. rendelet alapján **nemzetgazdasági szempontból kiemelt** beruházás.

A HMKH KTHF az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 25. § (1) bekezdése alapján a Pest megyei Tura település érintettsége miatt megkereste a Környezetvédelmi Hatóságot környezetvédelmi, természetvédelmi és hulladékgazdálkodási hatáskörben kialakított szakmai vélemény megadása céljából.

*

Külön-külön az egyes környezeti elemekre és a beruházás egyes környezeti hatásaira vonatkozóan **a következők szerinti értékelést tette a Környezetvédelmi Hatóság**, figyelembe véve a terület igénybevételének nagyságát (beleértve a kapcsolódó műveletek, létesítmények területigényét is), a más természeti erőforrás igénybevételének, illetve használata korlátozásának nagyságát, a tevékenység kapacitásának vagy más méretjellemzőjének nagyságát, a tevékenység telepítése, megvalósítása és felhagyása során keletkező hulladék mennyiségét, veszélyességét, kezelhetőségét,

a környezetterhelés nagyságát, jelentőségét, a baleset, üzemzavar kockázatának mértékét (különös tekintettel a felhasznált anyagokra és az alkalmazott technológiára), valamint a vonzerőt más jelentős környezeti hatású tevékenységek, létesítmények létesítésére a telepítési hely szomszédságában.

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

A tervezési terület a 80. sz. vasútvonal Hatvan (bez.) – Füzesabony (bez.) egybefüggő kétvágányú villamosított vonalszakasz, melyet jelen beruházás során felújítanak.

A tervezett beavatkozás Pest megyében Tura település közigazgatási területét érinti a 02/20-21, 02/25, 027/2 és 058/48 helyrajzi számú ingatlanok tekintetében.

A Környezetvédelmi Hatóság a megkereséshez csatolt, „Vibrocomp témaszám - 125/2021.” számú hatástanulmány (a továbbiakban: Dokumentáció) alapján megállapította, hogy az zajvédelmi szempontból nem tartalmazza a vasútvonal Pest megye területén áthaladó szakaszának vizsgálatát, ezért PE-06/KTF/19973-2/2022. számú levelében kérte a HMKH KVO-t, hogy a tényállás tisztázása érdekében kiegészítő adatok benyújtására szólítsa fel a Meghatalmazottat, melynek az eleget tett.

A Dokumentáció és kiegészítése szerint a legközelebbi védendő létesítmény a tervezett beavatkozástól mintegy 2,3 km-re, Tura, Vasút utca 236/2 hrsz., „Lf” jelű- falusias lakóterület besorolású területen található.

A **jelenlegi zajterhelést** a 80. sz. vasúti fővonal jelen tervezési szakaszt megelőző szakaszának (94+00 – 618+31 hmsz.) forgalma határozza meg. A zajterhelést meghatározó megelőző vasúti szakasz zajterhelése a Rákos-Hatvan vasúti vonalszakasz korszerűsítése kapcsán korábban vizsgálatra került.

A környezeti zaj és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet [a továbbiakban: 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet] 3. melléklete a közlekedéstől származó zajterhelés LAM'kö megítélési szintjét új tervezésű, vagy megváltozott terület-felhasználású területeken védendő homlokzatok előtt, falusias lakóterületen, vasúti fővonaltól és országos közúthálózatba tartozó főutaktól származó zajra nappal $L_{AMk\ddot{o}} = 65$ dB, éjjel: $L_{AMk\ddot{o}} = 55$ dB zajterhelési határértékek teljesülését írja elő.

A védendő, Tura, Vasút utca 236/2 hrsz. ingatlan esetében a zajterhelés (Lf) nappal: 56,8 dB, éjjel: 54,2 dB értékű, így megállapítható, hogy az előírt határértékeket nem haladja meg.

Az **építés során** keletkező zajhatásokat a munkagépek, anyagszállító járművek közlekedése és az építési tevékenységek okozzák. A kiviteli munkák végzése során keletkező zaj nem lépheti túl a 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet 2. mellékletében előírt zajterhelési határértékeket.

A teljes építkezés időtartama várhatóan több mint 1 év, ezen belül az egyes, zajvédelmi szempontból figyelembe vett szakaszosan megvalósuló építési fázisok tervezett időtartama 1 hónap-1év, illetve 1 hónap vagy annál kevesebb időn belül várható. Az építkezés várhatóan nappali időszakban fog történni.

Az építési munkára vonatkozó hazai zajterhelési határértékek a 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet 2. melléklete szerint, ha az építési munka egyes fázisainak időtartama:

1 hónapnál rövidebb ideig tartó munkavégzés esetén:

- falusias, kertvárosias lakóterületek esetén: nappal: 65 dB, éjjel: 50 dB

1 hónaptól 1 évig tartó munkavégzés esetén:

- falusias, kertvárosias lakóterületek esetén: nappal: 60 dB, éjjel: 45 dB

Az építési zaj a tervezési terület Pest megyei szakaszán (Tura) védendő létesítmények környezetében nem lépi túl a vonatkozó határértéket.

Távlati zajterhelés esetén (védelem nélkül): Tura, Vasút utca 236/2 hrsz. (Lf) nappal: $L_{AMk\ddot{o}} = 53,5$ dB, éjjel: $L_{AMk\ddot{o}} = 52,8$ dB (Határérték nappal: $L_{AMk\ddot{o}} = 65$ dB, éjjel: $L_{AMk\ddot{o}} = 55$ dB)

A fenti védendő ingatlan esetében zajvédelem nem indokolt, azonban a szomszédos ingatlanok esetében zajárnyékoló fallal történő védelem létesítése szükséges volt, mely intézkedés kedvező hatása ezen ingatlan esetében is érezhető.

Távlati zajterhelés esetén (védelem mellett): Tura, Vasút utca 236/2 hrsz. (Lf) nappal: $L_{AMk\ddot{o}} = 51,9$ dB, éjjel: $L_{AMk\ddot{o}} = 51,2$ dB (Határérték nappal: $L_{AMk\ddot{o}} = 65$ dB, éjjel: $L_{AMk\ddot{o}} = 55$ dB)

A fentiek alapján összességében megállapítható, hogy a tervezett tevékenység környezeti zajvédelmi szempontból a vonatkozó jogszabályi előírásoknak megfelel, ezért a Környezetvédelmi hatóság annak megvalósítására előírásokat nem tett.

A Környezetvédelmi Hatóság zaj- és rezgésvédelmi szempontú megállapításait a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet, a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet és a zaj- és rezgés kibocsátás ellenőrzésének módjáról szóló 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet figyelembevételével tette.

Hulladékgazdálkodási szempontból:

A munkálatok során veszélyes és nem hulladékok keletkeznek. Az építés során keletkező hulladékok kezelését arra engedéllyel rendelkező cégek bevonásával oldják meg. Az építési munkálatok során a kitermelt talaj, föld és kövek, vasúti pálya anyag munkaterületen belüli visszaépítése, hasznosítás és minősítés után történik. A nem hasznosítható építési-bontási hulladékok elszállításra kerülnek engedéllyel rendelkező cégekhez.

A beruházás megvalósítása során a keletkező nem veszélyes és veszélyes hulladékok jogszabályi követelményeknek megfelelő gyűjtése, illetve a hulladékok további kezelésének (hasznosítás, ártalmatlanítás) megoldása esetén a tevékenységgel kapcsolatban hulladékgazdálkodási szempontból kizáró ok nem áll fenn.

A Hulladékgazdálkodási Hatóság hulladékgazdálkodási szempontú előírásait és megállapításait a Ht., a 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet, a 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet, a 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet, valamint a hulladékgazdálkodási hatóság kijelöléséről szóló 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet], illetve további, a Dokumentáció benyújtásakor hatályos jogszabályok alapján tette meg.

A Hulladékgazdálkodási Hatóság a kivitelezési munkálatok során keletkezett hulladékokkal kapcsolatos megállapítását a Ht. 82. § (1) bekezdése alapján tette meg.

A Hulladékgazdálkodási Hatóság feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet szabályozza.

A későbbi tevékenység során a jogszabályváltozásokra figyelemmel, a hatályos rendelkezések betartása szükséges, különös tekintettel az építési és bontási hulladékok vonatkozásában.

Levegővédelmi szempontból:

A fejlesztés során ideiglenes, levegőt terhelő hatást okoz a kivitelezéshez használt munkagépek, és a szállításra használt gépjárművek kipufogógáz kibocsátása, valamint a munkaterületen fellépő, illetve a

szállítás során keletkező kiporzás. Ennek mértéke a szükséges intézkedések megtételével csökkenthető, így a környezeti levegő minőségében jelentős változást nem okoz.

A zavaró hatások mértékét csökkenti, hogy vonalas létesítményként az illetékességi területet viszonylag rövid ideig érintik a levegőterheléssel járó munkafázisok.

A levegővédelmi hatásterületet a Dokumentációban található adatok figyelembevételével, az építkezés ideje alatt a PM_{10} kibocsátás tekintetében a nyomvonalról számított 264 m.

A környezetvédelmi Hatóság illetékességi területén a kivitelezés hatásterületén belül lakóház nem található.

A fejleszteni tervezett vasútvonal teljes hosszában villamosított, ezért az üzemszerű működés közben levegőterhelő hatást nem okoz, így az üzemeltetésből adódó hatásterület nem állapítható meg.

A Környezetvédelmi Hatóság levegővédelmi szempontú előírásait és megállapításait a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet figyelembevételével tette.

Kármentesítési szempontból:

A tervezett vasúti korszerűsítéshez kapcsolódóan a Dokumentációban foglaltak alapján a földtani közegre nézve legnagyobb mértékű káros hatást az építés során munkagépekből, az üzemelés során a vonatokból elcsöpögő olaj fejthet ki, továbbá havária esetén nagyobb mennyiségű üzemanyag-, kenő- vagy hidraulikai olaj elfolyás okozhat talajszennyezettséget.

Az építés során esetlegesen fellépő olajfolyások megfelelő állapotú és karbantartott munkagépek használatával minimalizálhatóak, a haváriás esetekre történő felkészülés a kárelhárítás általános eszközállományának készenlétkben tartásával megoldható.

A felszámolni tervezett vasúti pálya kavicságya, illetve a közvetlen alatta elhelyezkedő talajréteg potenciálisan szennyezettnek tekintendő, ezen anyagok további kezelése csak az előírt kémiai vizsgálati eredmények birtokában végezhető.

A benyújtott Dokumentáció és a Környezetvédelmi Hatóság nyilvántartása szerint megállapítható, hogy a tárgyi beruházás kármentesítéssel érintett területet Pest Megye területén közvetlenül nem érint.

A Környezetvédelmi Hatóság kármentesítési szempontú előírásait és megállapításait a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet figyelembevételével tette.

Táj- és természetvédelmi szempontból:

A tervezési területen érintett ingatlanok egyedi jogszabály által kijelölt országos jelentőségű védett természeti területet és a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Tvt.) 23. § (2) bekezdés alapján ex lege védett területet nem érintenek. Továbbá a tervezési terület az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet] és az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészeletről szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet] által meghatározott Natura 2000 hálózat területének nem része, valamint a barlangok felszíni védőövezetének kijelöléséről szóló 16/2009. (X. 8.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 16/2009. (X. 8.) KvVM rendelet] által megállapított barlang felszíni védőövezetét sem érinti.

A fentiek miatt a tervezett tevékenység táj- és természetvédelmi érdeket nem sért, ezért a Környezetvédelmi hatóság előírásokat nem tett.

A Környezetvédelmi Hatóság táj- és természetvédelmi szempontú megállapításait a Tvt., a 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet, a 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet és a 16/2009. (X. 8.) KvVM rendelet figyelembevételével tette.

*

A Környezetvédelmi Hatóság környezetvédelmi és természetvédelmi feladat- és hatáskörét a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) 9. § (1) bekezdés c) pontja, 13. § (1) bekezdés c) pontja, és illetékességét 8/A. § (1) bekezdése szabályozza.”

A Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Szolgálat (3525 Miskolc, Dózsa György u. 15.) 35500/3480-2/2022.ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolásában az alábbiakat állapította meg:

„A Heves Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Környezetvédelmi Osztály HE/KVO/00896-9/2022. számon megkereste a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot szakhatósági állásfoglalás megadása céljából a „Hatvan-Füzesabony és ráhordó vasútvonalainak korszerűsítése – Hatvan (bez.) – Füzesabony (bez.) vasúti vonalszakasz” c. projekt megvalósítására vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárásában, annak elbírálása kérdésében, hogy a tevékenység vízellátása, a keletkező csapadék- és szennyvíz elvezetése biztosított-e, vízbázis védőterületére, védőidomára, a felszíni és felszín alatti vizek minősége védelmére jogszabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetők-e, továbbá annak elbírálása kérdésében, hogy a tevékenység az árvíz és a jég levonulására, a mederfenntartásra milyen hatást gyakorol.

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII.6.) Korm. rendelet 1. mellék 2.1.127. pontja hatálya alá esik. Ennek értelmében tárgyi tevékenység nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás.

A vízügyi igazgatási és a vízügyi, valamint a vízvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet szerint illetékességi területem Hort, Atkár, Vámosgyörk, Adács, Karácsond, Ludas, Detk, Nagyút, Kompolt, Kál és Füzesabony települések közigazgatási területére vonatkozik.

Hatóságom nyilvántartása szerint a tervezési terület határozattal kijelölt hidrogeológiai védőterületet nem érint.

A felszín alatti vizek védelme szempontjából megállapítottam, hogy Hort, Atkár, Vámosgyörk, Adács, Karácsond, Ludas, Detk, Nagyút, Kompolt és Kál település besorolása a 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet melléklete alapján felszín alatti víz állapota szempontjából „érzékeny” felszín alatti terület, még Füzesabony település „fokozottan érzékeny” és „kiemelten érzékeny” felszín alatti terület.

A tervezési terület a Vízügyi Geoinformatikai Portálon közzétett nagyvízi meder határ térkép alapján érint nagyvízi medret.

A környezetvédelmi hatóság megkereséséhez tervdokumentációt nem csatolt, azonban honlapján biztosította a VIBROCOMP Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. – 1118

Budapest, Bozókvár utca 12. – által, Vibrocomp témaszám – 125/2021. számú környezetvédelmi hatástanulmány című dokumentáció hozzáférhetőségét, mely alapján az alábbiakat állapítottam meg: „A Budapest – Hatvan – Miskolc – Mezőzombor (80a. és 80. számú) vasútvonal "transzeurópai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasúti pálya", az V. számú folyosó része. A 80-as vasútvonal Budapesttől Mezőzomborig kétvágányú, villamosított a Hatvan – Füzesabony szakasz tengelyterhelése 210 kN és engedélyezési sebessége 120 km/h. A koros felépítmény és a nem kellő alépítményi teherbírás miatt a vonalon sok helyen található ideiglenes sebességkorlátozás. A 80. vasútvonal Magyarország fontos vasúti eleme, hálózatban betöltött szerepe vitathatatlan.

A projekt feladatai

- Megelőző vágányok átépítése,
- Biztosítóberendezés átépítése,
- ETCS L2 szint kiépítése és a GSM-R rendszer korszerűsítése a vonalszakaszon,
- Távközlési rendszer,
- Útátjárók átépítése,
- Különszintű közúti-vasúti keresztezés kialakítása,
- Felsővezetéki rendszer átépítése,
- Vontatási állomások bővítése, új állomás szükségessége.

A tervezett beavatkozás meghatározó szempontja megfelelő minőségű, 160 km/h-s tervezési sebességű vasúti pálya kialakítása, a zavarérzékenység csökkentése.

Jelenlegi állapothoz képest várható változások:

Vasúti pálya:

Vasúti pálya nyomvonal korrekció:

- 881+74,59 és a 888+25,90 szelvények között Vámosgyörk állomás utáni kijáratí ívben,
- Ludas (kiz.) – Nagyút (kiz.): az állomásközben a pálya helyben épül át, nyomvonal korrekció nincs,
- Nagyút (kiz.) – Kál-Kápolna (kiz.) az állomásközben a bal vágány helyben épül át, a jobb vágányban vágányszabályzást tervezett, nyomvonal korrekció nincs,
- 108. sz. (Füzesabony-Debrecen) vasútvonal 970+37 – 980+19 hm sz. között a pálya keletre tolódik maximálisan 185 méterrel,
- 80. sz. vv. Füzesabony állomás 1237+50 – 1241+00 hm szelvények között a bal oldalon a meglévő lírától 5...15m-re új vágány létesül,
- Füzesabony állomás 1224-1239 hm sz. között a jobb vágány max. 0,5m-rel jobbra tolódik, lényegi nyomvonal-korrekció nincs.

Megszűnő vágányok (állomásokon):

- Hort-Csány állomáson a meglévő I. számú vágány megszűnik,
- Vámosgyörk állomáson a meglévő XIII. számú vágány megszűnik, helyén rakterület létesül,
- Vámosgyörk állomáson a meglévő III/1. és a III/2. számú vágányok megszűnnek,
- Ludas állomáson a meglévő XII. és a XIII. számú vágányok megszűnnek,
- Ludas állomáson a meglévő XI. vágány 1002+00 szelvény utáni szakasza megszűnik,
- Ludas állomáson a meglévő I. számú vágány végponti oldalán a kihúzó biztonsági csonkavágány megszűnik,
- Kál-Kápolna állomás teljesen átépül, az állomási mellékvágányok funkciója megváltozik, vagy áthelyezésre kerül,
- Füzesabony állomáson a meglévő XIV. és XVI. vágány elbontásra kerül,

- 108. sz. (Füzesabony-Debrecen) vasútvonal 970+37 – 979+00 hm szelvények között megszűnik,
- az 1243+00 – 1245+50 hm szelvények között az új VII. vágány elhúzásra kerül, ezért a meglévő V., VI., VII. vágányok ezen a hosszon elbontásra kerülnek.

Új külön szintű vasúti keresztezés:

- új közúti és gyalogos, kerékpáros külön szintű keresztezés létesül a 1127+91 hm szelvényben,
- új gyalogos aluljáró létesül a 1135+30 hm szelvényben,
- Füzesabony állomáson (más projekt keretében, tervezés alatt).
- Elbontandó (vissza nem épülő) építmények
- Ludas állomáson a meglévő 1003+14,41 szelvényben lévő vágánymérleg és
- mérlegház elbontandó, vissza nem épülő.

Felsővezeték:

- A teljes tervezési szakaszon új felsővezeték létesül, a régi létesítményeket elbontják. A kiváltandó oszlopok alaptesteit a vágányépítő szerelvény beavatkozási síkja alá legalább 30 cm-rel visszavésik. Ez nyílt vonalon az alaptestek teljes mélységben való elbontását jelenti.

Útépítés:

- Meglévő mezőgazdasági utak burkolása a vasút területén:
- 794+47 hmsz. földút burkolattal való ellátása,
- 851+61 hmsz. földút burkolattal való ellátása,
- 878+77 hmsz. földút burkolattal való ellátása,
- 952+47 hmsz. földút burkolattal való ellátása,
- 997+55 hmsz. földút burkolattal való ellátása

P+R parkolók kialakítása és burkolattal történő ellátása, buszmegállók kialakítása:

- Vámosgyörk állomás:
- K+R hely került kijelölésre a parkoló bejáratánál,
- az északi oldali buszmegálló áthelyezésre került a P+R másik oldalára
- a déli oldali buszmegálló és a felvételi épület közötti biztonságos gyalogos forgalom lefolyása érdekében gyalogos átkelőhely került kijelölésre,
- üzemeltetői kérésre a felvételi épület keleti oldalán távlati fejlesztésű, 10+2 férőhelyes parkoló került kijelölésre.

Adács megállóhely:

- a P+R parkolóban (a jelenleg is parkolásra használt területen) 3+2 férőhelyes parkolóhely került kialakításra,
- kijelölésre került a Kossuth Lajos utcából nyílván egy 8+2 férőhelyes, távlati fejlesztésű P+R parkoló,
- a gyalogos forgalom átvezetésére labirint korlátok kerültek kihelyezésre, valamint a P+R és a peronok között gyalogos járda került tervezésre.

Karácsond megállóhely:

- kijelölésre került a vasúti pálya északi oldalán a távlati fejlesztésű P+R parkoló (a jelenleg is parkolásra használt területen). Itt 8+2 db parkolóállás lett kijelölve, valamint az ezek eléréséhez szükséges út fejlesztése és járda kijelölése a peronok megközelíthetőségére,
- a település felőli oldalon (pályától északra) a buszmegállóig a burkolat felújítása került kijelölésre,

- a gyalogos forgalom átvezetésére labirint korlátok kerültek kihelyezésre, valamint a P+R és a peronok között gyalogos járda került tervezésre.

Ludas állomás

- 5 személyparkoló került kijelölésre, ezek mellett egy elválasztó sziget, ami mellett 2 akadálymentes parkoló, középen kijelölt kiszállási zónával,
- üzemi parkoló került kijelölésre a felvételi épület keleti oldalán,
- a P+R- hez vezető bekötő út a jelenleg önkormányzati tulajdonú földút leburkolásával és kiszélesítésével került tervezésre,
- a gyalogos forgalom átvezetésére labirint korlátok kerültek kihelyezésre, valamint a P+R és a peronok között gyalogos járda került tervezésre.

Nagyút állomás:

- 6+2 db P+R parkoló,
- meglévő földút (Nagyút 07 hrsz.) nyomvonalkorrekciója,
- meglévő aszfaltút burkolatrekonstrukciója,
- állomáshoz vezető új aszfaltburkolatú út.

Kál-Kápolna állomás:

- 18+2 db P+R parkoló,
- 4 db üzemi parkoló,
- meglévő országos út (32306 j. Kál-Kápolna áll. vez. út) korrekciója,
- külön szintű átvezetéshez csatlakozó utak építése,
- rakodóhoz vezető út kiépítése,
- új autóbuszforduló létesítése,
- autóbusz öböl kialakítása,
- önálló gyalogos aluljáró építése.

Füzesabony állomás:

- 30 db P+R parkoló,
- honvédségi rakodókhoz vezető utak,
- honvédségi rakodótól kivezető út.

Magasépítés:

Peronlefedések

Vámosgyörk állomás – 05 szakasz

- 2 db perontető és 1 db lépcsőlefedés
- 3 db lift peron feletti építészete

Kál-Kápolna állomás – 11 szakasz

- 2 db perontető
- 2 db lift peron feletti építészete (3. lift épület alatt)

Füzesabony állomás – 13 szakasz

- 4 db perontető
- 2 db rámpalefedés
- 4 db lift peron feletti építészete

Az építéssel tervezett nyomvonal több vízfolyást is keresztez, ahol a meglévő műtárgyakat, hidakat, átereszeket átépítik.

Keresztezett vízfolyások: Ágói-patak, Szarv-ág patak, Kis-ér II., Kis-ér I., Rédei-patak, Gyöngyös-patak, György-ér (felső), Külső-Mérges patak, Nagyvölgyi-csatorna, Cseh-árok (Névtelen 1159) Bene-

patak, Tarnóca-patak, Száraz-ér (Nagyút), Kígyós-ér, Tarna-patak, Laskó-patak és az Eger-öntöző-főcsatorna.

Hatáskörünkbe tartozó szakkérdések tekintetében előírásaink betartása mellett a szakhatósági hozzájárulás kiadható.

Előírásaimat a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII.21.) Korm. rendelet, a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2014. (VII.21.) Korm. rendelet, vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (VI. 29.) Kormányrendelet, vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó műszaki szabályokról szóló 30/2008. (XII.31.) KvVM rendelet, nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. (III.14.) Kormányrendelet, valamint a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 5. § (2) bekezdés ac) pontja és a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény 28/A.§ alapján tettem.

Jelen állásfoglalás meghozatala során egyéb eljárási költség nem merült fel, ezért annak megállapításáról és viseléséről nem rendelkezttem.

A szakhatósági állásfoglalást az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése és az 1. melléklet 9. táblázat 2. és 3. pontja alapján, és az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (Ákr.) 55. § (1) bek. szerint eljárva adtam meg.

Az Igazgatóság hatáskörét a vízügyi igazgatási és a vízügyi, valamint a vízvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 10. § (1) bekezdése, illetékességét a Korm. rendelet 10. § (2) bekezdése, valamint a 2. melléklet 8. pontja állapítja meg.”

A Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Szolgálatának előírásait határozatom IV. C) a) pontjába foglaltam.

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság (1081 Budapest, Dologház u. 1.) 31500/5740-2/2022. ált. számú szakhatósági állásfoglalásának indokolásában az alábbiakat állapította meg:

„Kérelmező hatóság tárgyi ügyben HE/KVO/00896-10/2022. számú megkeresésében az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII.29.) Korm. rendelet 1. mellékletének 9. táblázat 2. és 3. pontja alapján az FKI-KHO szakhatósági állásfoglalását kérte.

Az FKI-KHO illetékességi területe Hatvan város közigazgatási határáig tart, amely határ kb. a 735 hm szelvényben található. Az FKI-KHO a közigazgatási határvonalon kívül eső területekre vonatkozóan megállapította az illetékességének hiányát, és a 35100/5740-1/2022. ált. számon a szakhatósági eljárás részbeni áttételéről döntött.

Az tervezéssel érintett területen a Heves Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály Környezetvédelmi Osztály, HE/KVO/03287-12/2021. számú határozata alapján kármentesítés van folyamatban. A műszaki beavatkozás a Hatvan 2627/1 hrsz. alatti ingatlant érinti, míg a szennyeződés a Hatvan 2627/1. 2600/5, 2443 és 2583 hrsz,

alatti ingatlanokra terjed ki. Az FKI-KHO nyilvántartása szerint a területen található 6f; 7f; 8f; 9f; 10f; HAF-1; F és F-1 jelű kutak 35100/1437-22/2015. ált. (FKIKHO:737-19/2015.) számon módosított KTVF: 3233-4/2013. számú (vízikönyvi szám: 8.3/b/159; 8.3/b/266; 8.3/b/305) vízjogi üzemeltetési engedéllyel rendelkeznek, melynek hatályossága: 2025.december 31. napja.

A szakhatósági megkereséshez csatolt Dokumentáció, valamint a rendelkezésemre álló adatok alapján a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

A Dokumentáció alapján a tervezett beruházás keretében korszerűsíténiék vagy kiépíténiék a pályatest víztelenítését szolgáló szivárgóhálózatot.

A beruházás keretében a Hatvan állomáson új 120 férőhelyes P+R parkolót terveznek kialakítani, a parkolókat az állomás végponti oldalán helyeznék el. A parkoló területére érkező csapadékvizeket olajfogón történő tisztítást követően zárt csatornarendszerbe kerül bevezetésre.

A Dokumentáció alapján a tervezett pályafelújítás mellett új megállóhelyet is létesíténiék Óhatvan megállóhely néven, melyhez 11+1 férőhelyes parkolót alakítanának ki. A parkoló területére érkező csapadékvizeket gravitációs úton a parkoló közepén található olajfogós aknába vezetik, amelyből a tisztított csapadékvíz az út mellé tervezett tározó árokba vezetik.

A Dokumentáció alapján a tárgyi beruházás keretében a vasúti pályatestre érkező csapadékvizek elvezetését a vízbázissal érintett területen párologtató árkokkal, tározókkal vagy a pályatestet keresztező vízfolyásokba történő bevezetéssel valósítják meg. A vízbázissal nem érintett területeken a pályatestre és kapcsolódó létesítményeire hulló csapadékvizeket a pályatest mellett kialakított földmedrű árkokba szikkasztják, vagy a pályatestet keresztező vízfolyásokba vezetik.

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 2. § 2.21.1. pontja alapján a vízelvezetést szolgáló szerkezetek (árkok, szivárgók) a vasúti alépítmény részének tekintendők, így nem minősülnek vízilétesítménynek.

A tárgyi beruházás 697+60 – 727+97 hm szelvénye közötti szakasz a Heves Megyei Vízmű Zrt. (3300 Eger, Hadnagy u. 2.) üzemeltetésében álló, KDVVH: 1805-1/2014. számon kijelölt **Hatvani vízbázis hidrogeológiai védőidom „B” zónájának felszíni vetületén helyezkedik el.** A védőidom a vasúti vonalszakaszt nem érintve kimetsz a felszínre, és a felsorolt a beruházással érintett ingatlanok közül a 3689/2, 3691/2, 3692/4, 3692/2, 3693 és 3694 hrsz.-ú ingatlanok érintik a **Hatvani vízbázis hidrogeológiai védőövezetének „B” zónáját.** Az ezen kívül eső beruházási területek a 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet alapján kijelölt vízbázist **nem érintenek.**

A tárgyi beruházás vízbázisvédelmi védőterületet érintő szakasza szennyeződés érzékenysége a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 7. §-a és a 2. számú melléklete szerint, a 7. § (4) pontjában meghatározott 1:100 000 méretarányú országos érzékenységi térkép alapján: **fokozottan érzékeny,** míg az ezen kívül eső beruházási területek szennyeződés érzékenysége a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 7. §-a és a 2. számú melléklete szerint, a 7. § (4) pontjában meghatározott 1:100 000 méretarányú országos érzékenységi térkép alapján: **érzékeny.**

Az FKI-KHO illetékeségi területére vonatkozóan a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. (III. 14.) Korm. rendeletben foglaltak alapján a Herédi-Bér patak és a Zagyva partisávját érintheti.

A benyújtott dokumentáció alapján a csapadékvíz elvezetésének tervezett megoldása (az előírások között szereplő eseteknél) a 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet hatálya alá tartozik, mely a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Vgtv.) 28. § (1) bekezdése alapján vízjogi létesítési engedély köteles.

A Vgtv. 29. § (3) bekezdése alapján „Ha a vízimunka elvégzése, illetve a vízi létesítmény megépítése vagy átalakítása jogerős hatósági engedély nélkül, vagy a jogerős hatósági engedélytől eltérően történt, a létesítő részére az üzemeltetési engedély kiadása megtagadható. Amennyiben a hatóság a vízimunka, vízi létesítmény megvizsgálása után – az eset összes körülményeire is figyelemmel – a létesítő részére a fennmaradási engedélyt utólag megadja, a létesítő vízgazdálkodási bírság fizetésére köteles. A bírság számítása a vízgazdálkodási bírság megállapításának részletes szabályairól szóló 438/2015. (XII. 28.) Korm. rendelet alapján történik.

A hatósági döntéshozatal a 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet, a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, a 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet és a 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet figyelembe vételével történt.

A megvalósítás során kikötéseim betartása mellett a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet és a 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerinti előírások érvényesíthetők.

Jelen szakhatósági állásfoglalást az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. és 56. § figyelembe vételével adtam ki. A szakhatósági állásfoglalás elleni önálló fellebbezés lehetőségét az Ákr. 55. § (4) bekezdése zárja ki.

Az FKI-KHO feladat- és hatáskörét a 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, a vízügyi igazgatási és a vízügyi, valamint a vízvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet] 10. § (1) bekezdés 2. pontja, valamint illetékességét a 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 2. számú mellékletének 2. pontja szabályozza.”

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Szolgálatára előírásait határozatom IV. C) b) pontjába foglaltam.

A Heves Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság (3300 Eger, Klapka György u. 11.) 36000/710-1/2022. ált. számú szakhatósági állásfoglalásában szakhatósági hozzájárulását előírások nélkül megadta.

Indokolásában az alábbiakat adta elő:

„A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából eljáró VIBROCOMP Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. által a 3 Hatvan (bez.) – Füzesabony (bez.) vasúti vonalszakaszon tervezett vasútvonalak korszerűsítésére vonatkozóan kezdeményezett környezeti hatásvizsgálati engedélyezési eljárásban a Heves Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgyűjtési Főosztály Környezetvédelmi Osztály, mint engedélyező hatóság 2022. április 05-én megkereste a Heves Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot (a továbbiakban: szakhatóság), mint első fokú katasztrófavédelmi szakhatóságot szakhatósági állásfoglalás kiadása céljából.

Az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. táblázat 4. pontja szerint vizsgált szakkérdés:

„Az ipari baleseti kockázatok tekintetében a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos baleseteknek való kitétségből eredő várható hatások elbírálása. A természeti katasztrófáknak való kitétség tekintetében: annak elbírálása, hogy a kérelem megfelelően tartalmazza-e a telepítési helykörnyezetében feltárt kockázatokat és azok várható hatásait.”

A megkereső hatóság által csatolt dokumentáció alapján az Ügyfél által kezdeményezett eljárásban hozzájáruló szakhatósági állásfoglalást adtam ki.

A szakhatósági eljárás során megállapítottam, hogy

- a dokumentáció a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ben feltételezett súlyos balesetek minden lehetséges károsító hatásának következményeit tartalmazza;
- a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetekből származó hatótényezők bemutatása arányban áll a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ből származó, a telepítési helyet esetlegesen érintő károsító hatásokkal;
- a hatótényezők bemutatása során a környezethasználó a veszélyes anyagokkal kapcsolatos baleset értékeléséhez és a vizsgálat tárgyának a hatásokkal szembeni érzékenységéhez a megfelelő kiindulási mutatókat, számítási módszereket helyesen alkalmazta;
- a dokumentáció a települések katasztrófavédelmi besorolásáról, valamint a katasztrófák elleni védekezés egyes szabályairól szóló 62/2011. (XII. 29.) BM rendelet módosításáról szóló 61/2012. (XII. 11.) BM rendeletben meghatározott osztályba sorolást, a települési veszélyelhárítási tervben meghatározott természeti eredetű kockázatokat figyelembe veszi és a feltárt kockázatok károsító hatásainak várható következményeit megfelelően tartalmazza.

Szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdésén alapul. Hatáskörömet az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. táblázat 4. sora, illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 3. § (1) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklete határozza meg.”

A tevékenység telepítési helye szerinti települések jegyzői az eljárással kapcsolatban nem tettek nyilatkozatot.

Megállapítottam, hogy a vonatkozó műszaki követelmények és hatályos környezetvédelmi jogszabályok figyelembevételével, valamint a határozatban szereplő előírások betartása mellett a tervezett beruházás nem jelent olyan kedvezőtlen környezeti hatással járó igénybevételt, amely annak megvalósítását kizárta tenné.

Fentiek, valamint a benyújtott Dokumentáció és mellékletei alapján, a szakhatósági állásfoglalások, az észrevételek és az azokra adott válaszok figyelembevételével a „Hatvan-Füzesabony és ráhordó vasútvonalainak korszerűsítése – Hatvan (bez.) – Füzesabony (bez.) vasúti vonalszakasz” c. projekt megvalósítására vonatkozóan **környezetvédelmi engedélyt megadtam.**

Az engedély érvényességi idejét a Khvr. 11. § (1) bekezdés a) pontjában foglaltak alapján, a tevékenység környezeti hatásai és a tevékenység környezetében beálló változások előreláthatósága, valamint a rendelkezésre álló adatok figyelembevételével állapítottam meg.

A veszélyhelyzetre figyelemmel a közmeghallgatás és a helyszíni szemle tekintetében az 570/2020. (XII.9.) Korm. rendeletben foglaltak szerint jártam el.

Határozatomat a 71/2015. (III.30.) Kormányrendelet 8/A. § (1) bekezdésében, 9. § (2) bekezdésében a 13. § (2) bekezdésben biztosított hatáskörömben és illetékességemben eljárva, a Khvr. 10. § (4) (5a) bekezdéseire figyelemmel, a Kvt. 66. § (1) bekezdés a) pontja, 68-69. §-a, 71. § (1) bekezdés b) pontja alapján hoztam meg.

A határozat az Ákr. 80. § (1) bekezdésén és 81. § (1) bekezdésein alapul.

Az Ákr. 124. §-a, valamint az *eljárási költségekről, az iratbetekintéssel összefüggő költségtérítésről, a költségek megfizetéséről, valamint a költségmentességről* szóló 469/2017. (XII. 28.) Korm. rendelet 1. § (1) bek. 2. pontja szerinti eljárási költséget (az igazgatási szolgáltatási díj összegét) a 14/2015. (III. 31.) FM rendelet 5. § (3) és (6) bekezdései, a 9. § (d) pontja, illetve a 2. melléklet 9.1. pontjának figyelembevételével a 4. melléklet 20.7 pontjában foglaltakat alapján állapítottam meg.

Az eljárási költséget a Kérelmező viseli. A hatóságnak fizetési kötelezettsége nem keletkezett, tekintve, hogy az Ngvtv. 3. § (5) bekezdés a) pontja szerinti ügyintézési határidőt megtartotta.

A határozat jegyző részére történő megküldéséről a Khvr. 5. § (6) bekezdése alapján, a 10. § (3) bekezdése figyelembe vételével rendelkeztem.

A Környezetvédelmi Hatóság a határozatot a Kvt. 71. § (3) bekezdése, az Ngvtv. 2. § (1) bekezdése, valamint az Ákr. 88. §-a alapján hirdetményi úton közli.

A döntés az Ákr. 82. § (1) bekezdése alapján a közléssel válik véglegessé.

A határozat elleni jogorvoslati lehetőségről az Ákr. 112. §-a, és 114. §-a alapján adtam tájékoztatást. A keresetlevél követelményeit a Kp. 37. § tartalmazza, a keresetlevél benyújtására vonatkozó tájékoztatást a Kp. 39. §-a alapján adtam meg. A bíróság hatáskörét és illetékességét a Kp. 7. § (1) bekezdés a) pontja, 12. § (1)(2) bekezdése, a 13. § (1) bekezdés b) pontja, a *bíróságok szervezetéről és igazgatásáról* szóló 2011. évi CLXI. törvény 21. § (4) bekezdése, valamint a *bíróságok elnevezéséről, székhelyéről és illetékességi területének meghatározásáról* szóló 2010. évi CLXXXIV. törvény 4. melléklet 5. pontja határozza meg. Az elektronikus ügyintézésre kötelezettek körét Eüsztv. 9. § -a állapítja meg.

A szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg, a szakhatósági állásfoglalás elleni önálló jogorvoslati lehetőséget az Ákr. 55. § (4) bekezdése zárja ki.

A kiadmányozási jog a fővárosi és megyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról szóló 3/2020. (II. 28.) MvM utasítás 20. §-án, valamint a Heves Megyei Kormányhivatal vezető Kormány megbízottnak a Heves Megyei Kormányhivatal kiadmányozási és helyettesítési

szabályzatáról szóló 3/2020. (II. 28.) utasítás Melléklete 3. §-ának, 12-14. §-ának rendelkezésein alapul.

Kelt Egerben, az elektronikus tanúsítvány szerint.

A kormány megbízott helyett eljáró dr. Kadlott Csaba főigazgató nevében és megbízásából:

Kelemen Zoltán
főosztályvezető

Kapják: ügyintézői utasítás szerint