

Heves Megyei Kormányhivatal  
Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály  
3300 Eger, Szövetkezet u. 4.  
[zoldhatosag@heves.gov.hu](mailto:zoldhatosag@heves.gov.hu)

Tárgy: Hatvan-Füzesabony és ráhordó vasútvonalainak korszerűsítése – Hatvan (bez.)-Füzesabony (bez.) vasúti vonalszakasz – válasz a környezeti hatásvizsgálati eljárásban tett észrevételekre

Tisztelt Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály!

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.

### **Az állomási terület és állomási előtér 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 egyszerűbb 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 monitorokhoz 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 m<sup>2</sup>. 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 bérlő 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 rendeltetésszerűen elhelyezett vagyontárgyak biztonsága a betervezett épületszerkezetek, ill. a gyengeáramú biztonságtechnikai rendszer kiépítése által biztosított.

### **Kál-Kápolna külön szintű 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 külön szintűvé alakítása szükséges.

A Rózsa és Kápolnai utcák jelenlegi burkolatszintjeihez képest kb. 7,0 m szintkülönbséget kell majd leküzdeni összesen 300 m hosszon, 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 a 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:**

Az 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 megállásra 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 külön szintű 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 állomásközök 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 peremidőszakos 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 külön szintű átjárókkal és peronmegközelítésekkel azonban a figyelmen kívül hagyásból 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 vízvédalom,
- levegőtisztaság-védalom,
- gazdasági, társadalmi hatások
- élővilág-védalom
- tájvédalom,
- épített környezet védelme,
- zaj- és rezgésvédalom,
- hulladékgazdálkodás,
- klímakockázati elemzés.

A fakivágás és növénytelepítés vonatkozásában külön tervdokumentáció készült, és a vonatkozó adatok a környezeti hatástanulmányban – 4.6. tájvédalom 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 vízelvezető 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 hektométer-szelvények 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  $L_{AM}$  64,8 dB
- éjjel  $L_{AM}$  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.

Budapest, 2022.05.13.

**Tisztelettel:**

**VIBROCOMP KFT.**  
1118 Bp., Bozókvár u.12.



.....  
**Bite Pálné dr.**  
ügyvezető

**Melléklet:**  
**Kísérő levél**