

MELLÉKLETEK

1. melléklet

Jogosultságokat igazoló engedélyek



Ügyszám: 242/2/01/2024

Ügyintéző neve: Kiss Réka Emese

Tárgy: Hulladékgazdálkodási szakértő tevékenység engedélyezése

HATÁROZAT

Név: **Fábián Péter**

Lakcím: **2141 Csömör Fűzfa utca 8/ 1. ép.**

Végzettségek:

okl. geológus (száma: ELTE-TTK-1877/2017, kelte: 2017/12/19)

Kamarai nyilvántartási szám: **13-18066**

számára az alábbi tevékenység folytatását engedélyezem, ezzel egyidejűleg a jogosultságot a Magyar Mérnöki Kamara által vezetett névjegyzékbe bejegyzem:

SZKV-1.1. - Hulladékgazdálkodási szakértő


Az engedély határozatlan ideig érvényes.

A határozatot a tervező- és szakértő mérnökök, valamint építészek szakmai kamaráiról szóló 1996. évi LVIII. törvény 42. §-ában biztosított hatáskörömben és a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízgazdálkodási és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló 297/2009. (XII. 21.) kormányrendeletnek a kérelem elbírálására és a határozat tartalmára vonatkozó rendelkezései szerint hoztam.

A határozat a kérelemnek helyt adott, ezért az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 81. § (2) bekezdése alapján a határozatban csak az azt megalapozó jogszabályhelyek szerepelnek, a jogorvoslatról szóló tájékoztatást mellőztem.

Kelt: 2024. március 19.




.....
Dr. Ronkay Ferenc
titkár

Kapják:

1. Fábián Péter (2141 Csömör Fűzfa utca 8/ 1. ép.)

2. Irattár



Ügyszám: 530/2/01/2023

Ügyintéző neve: Csegezy Erzsébet

Tárgy: Víz- és földtani közeg védelem szakértő tevékenység engedélyezése

HATÁROZAT

Név: Fábíán Péter

Lakcím: 2141 Csömör Fűzfa utca 8/. 1. ép.

Végzettségek:

okl. geológus (száma: ELTE-TTK-1877/2017, kelte: 2017/12/19)

Kamarai nyilvántartási szám: 13-18066

számára az alábbi tevékenység folytatását engedélyezem, ezzel egyidejűleg a jogosultságot a Magyar Mérnöki Kamara által vezetett névjegyzékbe bejegyzem:

SZKV-1.3. - Víz- és földtani közeg védelem szakértő

Az engedély határozatlan ideig érvényes.

A határozatot a tervező- és szakértő mérnökök, valamint építészek szakmai kamaráiról szóló 1996. évi LVIII. törvény 42. §-ában biztosított hatáskörömben és a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízgazdálkodási és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló 297/2009.(XII. 21.) kormányrendeletnek a kérelem elbírálására és a határozat tartalmára vonatkozó rendelkezései szerint hoztam.

A határozat a kérelemnek helyt adott, ezért az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 81. § (2) bekezdése alapján a határozatban csak az azt megalapozó jogszabályhelyek szerepelnek, a jogorvoslatról szóló tájékoztatást mellőztem.

Kelt: 2023. május 23.



Dr. Ronkay Ferenc
titkár

Kapják:

1. Fábíán Péter (2141 Csömör Fűzfa utca 8/. 1. ép.)
2. Irattár



Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara

Telefon: (1) 455-88-60 Fax: (1) 455-88-69

Cím: Budapest IX. kerület 1094 Angyal utca 1-3.

Honlap: <http://www.bpmk.hu>

Ügyszám: 2238/2/01/2017

Ügyintéző neve: Tréfa Judit

Tárgy: Hulladékgazdálkodási szakértő tevékenység engedélyezése

HATÁROZAT

Név: **Literáthy Bálint**

Lakcím: **1122 Budapest Határőr út 39.**

Végzettségek:

okl. biomérnök (száma: 75/2000, kelte: 2000/06/21)

Kamarai nyilvántartási szám: **01-12364**

számára az alábbi tevékenység folytatását engedélyezem, ezzel egyidejűleg a jogosultságot a Magyar Mérnöki Kamara által vezetett névjegyzékbe bejegyzem:

SZKV-1.1. - Hulladékgazdálkodási szakértő

Az engedély határozatlan ideig érvényes.

A határozatot a tervező- és szakértő mérnökök, valamint építészek szakmai kamaráiról szóló 1996. évi LVIII. törvény 42. §-ában és a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízgazdálkodási és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló 297/2009.(XII. 21.) kormányrendeletben biztosított hatáskörömben hoztam.

A határozat a kérelemnek helyt adott, ezért a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 72. § (4) bekezdése alapján az indokolást és a jogorvoslatról szóló tájékoztatást mellőztem.

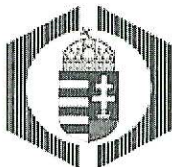
Kelt: 2017. november 27.

p.h.


Dr. Ronkay Ferenc
titkár

Kapják:

1. Literáthy Bálint (1122 Budapest Határőr út 39.)
2. Irattár



Ügyszám: 2239/2/01/2017

Ügyintéző neve: Tréfa Judit

Tárgy: Levegőtisztaság-védelem szakértő tevékenység engedélyezése

HATÁROZAT

Név: **Literáthy Bálint**

Lakcím: **1122 Budapest Határőr út 39.**

Végzettségek:

okl. biomérnök (száma: 75/2000, kelte: 2000/06/21)

Kamarai nyilvántartási szám: **01-12364**

számára az alábbi tevékenység folytatását engedélyezem, ezzel egyidejűleg a jogosultságot a Magyar Mérnöki Kamara által vezetett névjegyzékbe bejegyzem:

SZKV-1.2. - Levegőtisztaság-védelem szakértő

Az engedély határozatlan ideig érvényes.

A határozatot a tervező- és szakértő mérnökök, valamint építészek szakmai kamaráiról szóló 1996. évi LVIII. törvény 42. §-ában és a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízgazdálkodási és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló 297/2009. (XII. 21.) kormányrendeletben biztosított hatáskörömben hoztam.

A határozat a kérelemnek helyt adott, ezért a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 72. § (4) bekezdése alapján az indokolást és a jogorvoslatról szóló tájékoztatást mellőztem.

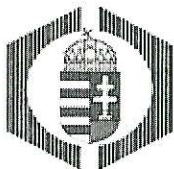
Kelt: 2017. november 27.

p.h.


Dr. Ronkay Ferenc
titkár

Kapják:

1. Literáthy Bálint (1122 Budapest Határőr út 39.)
2. Irattár



Ügyszám: 2240/2/01/2017

Ügyintéző neve: Tréfa Judit

Tárgy: Víz- és földtani közeg védelem szakértő tevékenység engedélyezése

HATÁROZAT

Név: **Literáthy Bálint**

Lakcím: **1122 Budapest Határőr út 39.**

Végzettségek:

okl. biomérnök (száma: 75/2000, kelte: 2000/06/21)

Kamarai nyilvántartási szám: **01-12364**

számára az alábbi tevékenység folytatását engedélyezem, ezzel egyidejűleg a jogosultságot a Magyar Mérnöki Kamara által vezetett névjegyzékbe bejegyzem:

SZKV-1.3. - Víz- és földtani közeg védelem szakértő

Az engedély határozatlan ideig érvényes.

A határozatot a tervező- és szakértő mérnökök, valamint építészek szakmai kamaráiról szóló 1996. évi LVIII. törvény 42. §-ában és a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízgazdálkodási és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló 297/2009.(XII. 21.) kormányrendeletben biztosított hatáskörömben hoztam.

A határozat a kérelemnek helyt adott, ezért a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 72. § (4) bekezdése alapján az indokolást és a jogorvoslatról szóló tájékoztatást mellőztem.

Kelt: 2017. november 27.

p.h.


Dr. Ronkay Ferenc
titkár



Kapják:

1. Literáthy Bálint (1122 Budapest Határőr út 39.)
2. Irattár

A TERVEZŐ TERMÉSZETVÉDELMI SZAKÉRTŐI JOGOSULTSÁGÁNAK IGAZOLÁSA

ORSZÁGOS KÖRNYEZETVÉDELMI, TERMÉSZETVÉDELMI
ÉS VÍZÜGYI FŐFELÜGYELŐSÉG



Jogi, Termékdíj és Felügyeleti Főosztály
Jogi Osztály

SZ-048/2010.

Iktatószám: 14/03547-3/2010.
Ügyintéző: dr. Rádi Mariann
dr. Kalotás Zsolt

Tárgy: Természetvédelmi és tájvédelmi szakértői névjegyzékbe történő felvételi kérelem elbírálása

H A T Á R O Z A T

Dukay Igor (lakcím: 2000 Szentendre, Frangepán u. 16.) kérelmezőt, aki

született: Siófok, 1973. szeptember 15;

anyja neve: Gencsy Éva Judit,

diplomájának (oklevelének) kiállítója, száma, kelte:

1. Eötvös Loránd Tudományegyetem
Tanárképző Főiskolai Kar
74; 1998. június 16.

szakképzettsége:

biológia-földrajz szakos tanár

SZTV

Élővilágvédelem

szakterületen a 297/2009. (XII. 21.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdése alapján nyilvántartásba vettem, számára a szakértői tevékenységet engedélyezem.

A névjegyzéki bejegyzés visszavonásig érvényes.

Budapest, 2010. június 28.



Kapják:

- 1) Dukay Igor (2000 Szentendre, Frangepán u. 16.)
- 2) Gazdasági Főosztály (helyben)
- 3) Irattár (helyben)

Tervezői nyilatkozat

A tárgyi dokumentáció az aktuális Vízyűjtő Gazdálkodási Terv (VGT3) és az EU Vízközföldhasználati Keretirányelvének követelményeit figyelembe véve készült.

Tervező: Ámon Gergely

Kamarai szám: 08-10720

Elérhetőség a Magyar Mérnöki Kamara névjegyzékében:
<https://www.mmk.hu/nevjegyzek?id=24796>

Jogosultságok:

- SZVV-3.7. - Hidraulikai szakértő
- SZVV-3.1. - Hidrológiai, vízyűjtő-gazdálkodás, vízkészlet-gazdálkodás, nagytérségi vízgazdálkodási rendszerek
- SZVV-3.2. - Ivó- és ipari vízellátás, szennyvízelvezetés, nem szennyvízelvezetési célú csatornázása
- VZ-TEL - Települési víziközmű tervezése
- VZ-TER - Területi vízgazdálkodási építmények tervezése
- VZ-VG - Vízgazdálkodási tervezési szakterület, egyéb vízgazdálkodási tervezési részsakterület

Ámon Gergely

okl. építőmérnök, hidrodinamikai és
vízgazdálkodási szakmérnök



Baranya Megyei Mérnöki Kamara

Telefon: (72) 503-650/23830 Fax: (72) 211-026

Cím: Pécs 7624 Boszorkány 2. (C-016 és C-018)

Honlap: <http://www.bamernok.hu>

Ügyszám: 138/2/02/2014

Ügyintéző neve: Batancs Éva

Tárgy: Zaj- és rezgésvédelem szakértő tevékenység engedélyezése

HATÁROZAT

Név: Kővári László

Lakcím: 7629 Pécs Sziebert R. u. 12.

Végzettségek:

gépészmérnök (száma: 12-108/1982.06.30., kelte: Ismeretlen)

Kamarai nyilvántartási szám: 02-0305, 02-51404

számára az alábbi tevékenység folytatását engedélyezem, ezzel egyidejűleg a jogosultságot a Magyar Mérnöki Kamara által vezetett névjegyzékbe bejegyzem:

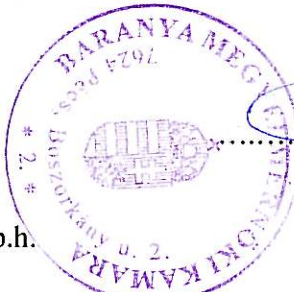
SZKV-1.4. - Zaj- és rezgésvédelem szakértő

Az engedély határozatlan ideig érvényes.

A határozatot a tervező- és szakértő mérnökök, valamint építészek szakmai kamaráiról szóló 1996. évi LVIII. törvény 42. §-ában és a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízgazdálkodási és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló 297/2009. (XII.21.) kormányrendeletben biztosított hatáskörömben hoztam.

A határozat a kérelemnek helyt adott, ezért a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 72. § (4) bekezdése alapján az indokolást és a jogorvoslatról szóló tájékoztatást mellőztem.

Kelt: 2014. július 8.


p.h. Dr. Boda Géza
titkár

Kapják:

1. Kővári László (7629 Pécs Sziebert R. u. 12.)

2. Irattár

2. melléklet

Tulajdoni lap másolatai

E-hiteles tulajdoni lap - Teljes másolat
Megrendelés szám:30005/5372/2025
2025.02.14

TUZSÉR Szektor: 16
Külterület 073/1 helyrajzi szám

I R É S Z

1. Az ingatlan adatai:

alrészlet adatok

terület kat.t.jöv. alosztály adatok

művelési ág/kivett megnevezés/ min.o ha m2 k.fill. ter. kat.jöv ha m2 k.fill

. Kivett közforgalmú vasút

0 53.5401 0.00

II R É S Z

1. tulajdoni hányad: 1/1 törlő határozat: 38112/2/2015.07.10

bejegyző határozat, érkezési idő: 1323/1976.03.01

törlő határozat: 38112/2/2015.07.10

jogcím: kisajátítás tulajdoni hányad: 0/1 616/1968.04.11

jogcím: beváltás tulajdoni hányad: 0/1 639/1892.10.15

jogcím: eredeti felvétel tulajdoni hányad: 0/1 1323/1976.03.01

jogállás: tulajdonos

név: MAGYAR ÁLLAM

cím: - -

2. hányad: 1/1 törlő határozat: 41375/2006.09.20

bejegyző határozat, érkezési idő: 1323/1976.03.01

törlő határozat: 41375/2006.09.20

jogcím: kisajátítás hányad: 0/1 616/1968.04.11

jogcím: beváltás hányad: 0/1 639/1892.10.15

jogcím: eredeti felvétel hányad: 0/1 1323/1976.03.01

jogállás: kezelő

név: MÁV IGAZGATÓSÁG

cím: DEBRECEN Piac utca 18

3. hányad: 1/1 törlő határozat: 36380/8/2011.07.12

bejegyző határozat, érkezési idő: 41375/2006.09.20

törlő határozat: 36380/8/2011.07.12

jogcím: kisajátítás hányad: 1/1 616/1968.04.11

jogcím: eredeti felvétel hányad: 1/1 1323/1976.03.01

jogállás: kezelő

név: MÁV MAGYAR ÁLLAMVASUTAK ZÁRTKÖRŰEN MŰKÖDŐ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

cím: 1087 BUDAPEST Könyves Kálmán körút 54-60

törzsszám: 10856417

4. hányad: 1/1 törlő határozat: 38112/2/2015.07.10

bejegyző határozat, érkezési idő: 36380/8/2011.07.12

törlő határozat: 38112/2/2015.07.10

jogcím: jogutódlás

jogállás: vagyonkezelő

név: MÁV MAGYAR ÁLLAMVASUTAK ZÁRTKÖRŰEN MŰKÖDŐ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

cím: 1087 BUDAPEST Könyves Kálmán körút 54-60

törzsszám: 10856417

E-hiteles tulajdoni lap - Teljes másolat
Megrendelés szám:30005/5372/2025
2025.02.14

TUZSÉR Szektor : 16
Külterület 073/1 helyrajzi szám

Folytatás az előző lapról
II R É S Z

5. tulajdoni hányad: 1/1
bejegyző határozat, érkezési idő: 38112/2/2015.07.10
jogcím: kisajátítás 1323/1976.03.01
jogállás: tulajdonos
név: MAGYAR ÁLLAM
cím: - -
az államot megillető jogok és kötelezettségek összességét tulajdonosi joggyakorlóként az
állami vagyonról szóló 2007. évi CVI. törvény 3. § (1) bekezdése alapján az MNV Zrt 1133
Budapest Pozsonyi utca 56. gyakorolja.

6. hányad: 1/1
bejegyző határozat, érkezési idő: 38112/4/2015.07.10
eredeti határozat: 36380/8/2011.07.12
jogcím: jogutódlás
jogállás: vagyonkezelő
név: MÁV MAGYAR ÁLLAMVASUTAK ZÁRTKÖRŰEN MŰKÖDŐ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG
cím: 1087 BUDAPEST Könyves Kálmán körút 54-60
törzsszám: 10856417

III R É S Z

1. bejegyző határozat, érkezési idő: 46308/1998.12.04
törölő határozat: 30853/2010.01.25
Földmérési jelek elhelyezését biztosító használati jog illeti a Sz.Sz.B.M-i Földhivatalt .
jogosult:
név: MAGYAR ÁLLAM
cím : - -

2. bejegyző határozat, érkezési idő: 42528/2008.12.17
Vezetékjog
vezetékjog bejegyzés 22 kV-os közcélú légvezetésekre: 3524 m2 területnagyságra vonatkozik. Eng.
szám: LE-3153(4977)/08.
jogosult:
név: E.ON TISZÁNTÚLI ÁRAMHÁLÓZATI ZRT. törzsszám: 10750036
cím : 4024 DEBRECEN Kossuth Lajos utca 41

3. bejegyző határozat, érkezési idő: 32570/2009.03.17
Vezetékjog
vezetékjog bejegyzés 22 kV-os közcélú légvezetésekre: 240 m2 területnagyságra vonatkozik. Eng.
szám: LE-3254(4994)/08.
jogosult:
név: E.ON TISZÁNTÚLI ÁRAMHÁLÓZATI ZRT. törzsszám: 10750036
cím : 4024 DEBRECEN Kossuth Lajos utca 41

Folytatás a következő lapon

E-hiteles tulajdoni lap - Teljes másolat
Megrendelés szám:30005/5372/2025
2025.02.14

TUZSÉR Szektor : 16
Külterület 073/1 helyrajzi szám

Folytatás az előző lapról	
III. R É S Z	
4. bejegyző határozat, érkezési idő: 33248/2009.04.07	
Vezetékjog	
vezetékjog bejegyzés 22 kV-os közcélú légvezetésekre: 1605 m2 területnagyságra vonatkozik. Eng. szám: LE-3219(4981)/08.	
jogosult:	
név: E.ON TISZÁNTÚLI ÁRAMHÁLÓZATI ZRT. törzsszám: 10750036	
cím : 4024 DEBRECEN Kossuth Lajos utca 41	
5. bejegyző határozat, érkezési idő: 30312/2/2019/2018.12.13	
Vezetékjog	
vezetékjog bejegyzés középfeszültségi vezeték (22 kV) és biztonsági övezetére 39 m2 nagyságú területre, az Engedélyező határozat szám: TVE-3094(8818)/18.	
jogosult:	
név: MEGÚJULÓHÁZ KFT. törzsszám: 25726598	
cím : 1053 BUDAPEST Kossuth Lajos utca 14-16. 1/2.	

Az E-hiteles tulajdoni lap másolat tartalma a kiadást megelőző napig megegyezik az ingatlan-nyilvántartásban szereplő adatokkal. A szemle másolat a fennálló bejegyzéseket, a teljes másolat valamennyi bejegyzést tartalmazza. Ez az elektronikus dokumentum kinyomtatva nem minősül hiteles bizonyító erejű dokumentumnak.

TULAJDONI LAP VÉGE

3. melléklet

MÁV Zrt. és az illetékes hatóság között történt egyeztetés,
konzultáció emlékeztetője

Emlékeztető

Helye: Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Kormányhivatal (4400 Nyíregyháza, Kölcsey Ferenc utca 12-14.)

Ideje: 2023. 08. 16. szerda 11 óra

Tárgy: Kapacitásnövelés a magyar–ukrán vasúti határforgalomban (záhonyi és eperjeskei határátkelések) CEF projekt – Környezetvédelmi egyeztetés

Jelen vannak: Jelenléti ív szerint

A Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály főosztályvezetője Rozinka Zsolt köszöntötte a jelenlévőket, továbbá megköszönte az előzetesen megküldött projektelemek rövid műszaki tartalmát a hatósághoz intézett kérdésekkel, amelyet kollégái a megbeszélést megelőzően áttanulmányoztak.

A jelenlévők bemutatása megtörtént.

Tulik Károly a MÁV Zrt. Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság igazgatója bemutatta a projekthez kapcsolódó projektelemeket és a pályázati feltételeknek való megfelelés követelményeit.

Saltarelli Erika MÁV Zrt. Projektfejlesztési Iroda projektvezetője bemutatta az Európai Unió forrás hátterét, a kapcsolódó partnereket és hogy az unió mit vár a projekt környezetvédelmi dokumentumainak a meglétével kapcsolatban.

Lénárt Zoltán a MÁV Zrt. Környezetvédelem, Energetika és Minőségirányítási szervezet környezetvédelmi szakértője a hatályos környezetvédelmi jogszabályok alapján javaslatot terjesztett elő, amelyben meghatározta, hogy mely projektelemek milyen típusú vizsgálat alá kell, hogy essenek (Környezeti hatásvizsgálat, Előzetes vizsgálat (screening), Egyszerű hatósági nyilatkozat) a környezetvédelmi megfelelés érdekében.

Rozinka Zsolt kollégáival egyetértésben az alábbi megállapításokat tette:

- Azon projektelemek tekintetében, amelyek az országos vasúti törzshálózat részeként új vasúti pálya létesítésével járnak, a vonatkozó uniós és magyar jogszabály szerint hatásvizsgálati eljárást kell lefolytatni. A projektben érintett állomások mind az országos vasúti törzshálózat részét képezik, azonban jelentős részben csak helyben átépítés és a tengelyterhelés emelése történik, ezekben az esetekben hatásvizsgálat nem kell. Két kisebb projektelem esetében szükséges tehát hatásvizsgálat:

- az Eperjeske-Rendező Magasfogadón építendő NAV vizsgálóhíd és –épület kapcsán létesítendő 1 db széles és 1 db normál nyomtávú új csonkavágányhoz,
- az Eperjeske-Átrakó szemestermény átrakón 1 db meglévő széles nyomtávú és 1 db meglévő normál nyomtávú csonkavágány megszüntetése és helyettük 1 db fonódó vagy kombinált vágány létesítéséhez. (Előzetes projekt tájékoztató 5.), 6.) projektelem.)
- A megküldött műszaki tartalom alapján a többi projektelem tekintetében - mivel azok nem járnak együtt új vasúti pálya létesítésével - hatósági nyilatkozatot tudnak kiállítani arról, hogy szükséges-e környezeti hatásvizsgálati vagy előzetes vizsgálati eljárás lefolytatása, amennyiben a MÁV Zrt. a műszaki tartalom mellett egy rövid szakmai dokumentációval bemutatja a várható környezeti hatásokat. Amennyiben a tervezett tevékenységek Natura 2000 területet érintenek, a 275/2004. (X.8.) Korm. rendelet 14. sz. melléklete szerinti Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció szakértő általi kidolgozása, ill. a Főosztályra történő benyújtása is szükséges. Amennyiben a dokumentáció alapján igazolódik, hogy sem a jogszabály szerinti szempontok, sem a beküldött dokumentumban bemutatott környezeti hatások nem jelentősek, úgy a hatósági nyilatkozatát a kért formában rendelkezésre bocsátja. Az előzetesen benyújtott dokumentumok, illetve az egyeztetés alkalmával szolgáltatott információk alapján a hatóság előzetesen úgy értékelte, hogy ez a nyilatkozat vélhetően probléma nélkül kiadható, ezért a résztvevők megegyeztek, hogy az uniós Támogatási Megállapodásban ennek a nyilatkozatnak a beszerzése szerepelhet mérföldkőként.
- Felhívta a figyelmet, hogy a benyújtandó dokumentumnak a projektelemek tekintetében egységesnek kell lennie, továbbá, hogy annak tartalmi követelményeit egyeztetni fogják a felek, de abban megállapodtak, hogy a dokumentumot tartalmában és formai követelményeiben a jogszabályok által előírt formához képest egyszerűsített formában kell benyújtani.
- A hatóság vállalja, hogy egy (konzultációs vagy pályázati igazolás kiállítására irányuló) eljárás keretében a szakági hatósági ügyintézés elvégzi, így a projekt beadásához szükséges dokumentumok rajta keresztül, a természetvédelmi, ill. vízügyi kezelő előzetes megkeresésével kerülnek kiállításra.
- Javasolta, hogy a környezeti hatásvizsgálati eljárásokban az illetékes minisztériummal egyeztetéseket kezdeményezzen a MÁV Zrt, az Espooi Egyezmény hatálya alá tartozó nemzetközi környezeti hatásvizsgálati eljárások

megelőzése érdekében, mindhárom (ukrán, szlovák, magyar) érintett fél projektelemei kapcsán.

- A hatóság törekszik arra, hogy a beadott dokumentumokat a lehető legrövidebb időn belül bírálja el.

A felek a kölcsönös együttműködésben megegyeztek és abban, hogy a projekt során egymás munkáját szakterületek szerint kiegészítve segítik.

Nyíregyháza, 2023. 08. 16.

Tulik Károly
infrastruktúra fejlesztési igazgató
Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság
MÁV Zrt.

Rozinka Zsolt Illés
főosztályvezető
Környezetvédelmi, Természetvédelmi és
Hulladékgazdálkodási Főosztály
Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei
Kormányhivatal

4. melléklet

Natura 2000 hatásbecslés



ELGOSCAR
Környezettechnológiai Zrt.

Központ: 1095 Budapest, Soroksári út 164. Vizsgáló laboratórium: 8184 Fűzfőgyártelep, Pf. 28.
Tel.: +361 363 72 31 Tel.: +3688 586 150
Email: iroda@elgocar.eu Email: labor@elgocar.eu



TUzsÉR EPERJESKE VASÚTI ÁTRAKÓ

FEJLESZTÉSE

NATURA 2000-HATÁSBECSLÉSI DOKUMENTÁCIÓ

Legközelebbi, fizikailag nem érintett Natura 2000-területek:

- Felső-Tisza (HUDI20001) kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület
- Felső-Tisza (HUHN10008) különleges madárvédelmi terület

2025. március



Tartalomjegyzék

MELLÉKLETEK JEGYZÉKE	2
ÁBRAJEGYZÉK.....	3
1. AZONOSÍTÓ ADATOK	4
2. AZ ÉRINTETT NATURA 2000 TERÜLET ÉS JELÖLŐ FAJOK.....	6
2.1. A Natura 2000 terület neve és kódja, amelyre a terv vagy a beruházás várhatóan hatással van ..	6
2.2. Azoknak a közösségi jelentőségű fajoknak és élőhely-típusoknak a felsorolása, amelyeknek valamely állományára a Natura 2000 területen hatással lehet a terv vagy beruházás	6
2.2.1. A vizsgált két Natura 2000-terület jelölő élőhelyei és jelölő fajai:	6
2.2.2. A Natura 2000 területek kijelölésének célkitűzései	1
3. A TERV (BERUHÁZÁS) BEMUTATÁSA.....	6
3.1. A Natura 2000 területre hatással lévő terv vagy beruházás bemutatása, céljának meghatározása.....	6
3.2.1. A beruházás mérete:	8
3.2.2. Beruházás időszaka, volumene:.....	9
3.3. A terv vagy beruházás térbeli kiterjedése, az általa igénybe vett terület és az okozott hatás nagysága, kiterjedése, térképi ábrázolása.....	9
3.4. A terv vagy beruházás kivitelezésének várható időtartama, valamint a kivitelezés során várható átmeneti hatások bemutatása	9
3.5. A terv vagy beruházás megvalósításához szükséges létesítmények ismertetése.....	9
3.6. A terv vagy beruházás hatásterületén lévő természeti állapot ismertetése	9
3.7. A terv vagy beruházás társadalmi, gazdasági következményeinek leírása.....	13
4. A TERV (BERUHÁZÁS) KEDVEZŐTLEN HATÁSAI.....	14
4.1. A várható természeti állapotváltozás leírása a terv vagy beruházás megvalósulását követően vagy annak következtében.....	14
4.2. A Natura 2000 területen megtalálható, a kijelölés alapjául szolgáló élőhelyekre és fajokra gyakorolt, várhatóan kedvezőtlen hatások leírása, bemutató térképmellékletekkel.....	14
4.3. A Natura 2000 területen megtalálható, a kijelölés alapjául szolgáló élőhelyek és fajok természetvédelmi helyzetében várható kedvezőtlen hatások becsült mértéke	14
5. ALTERNATÍV (EGYÉB ÉSSZERŰ) MEGOLDÁSOK.....	15
5.1. A tervező, illetve beruházó által tanulmányozott alternatív megoldások bemutatása.....	15
5.2. A szóba jöhető alternatív megoldások megvalósítását nehezítő vagy kizáró ok.....	15
6. A MEGVALÓSÍTÁS INDOKAI	16
6.1. A terv vagy beruházás megvalósítása szükségszerűségének ismertetése.....	16
6.2. Köz-, illetve környezetvédelmi érdek kérdése	16
7. KEDVEZŐTLEN HATÁSOK MÉRSÉKLÉSE	17
7.1. Kedvezőtlen hatások és mérséklésük a kivitelezés során.....	17
7.2. Kedvezőtlen hatások és mérséklésük az „üzemeltetés” során.....	17
8. KOMPENZÁCIÓ.....	17
IRODALOMJEGYZÉK.....	18

MELLÉKLETEK JEGYZÉKE

1. sz. melléklet Dukay Igor természetvédelmi szakértői jogosultságának igazolása

TUZSÉR EPERJESKE VASÚTI ÁTRAKÓ FEJLESZTÉSE
NATURA 2000-HATÁSBECSLÉSI DOKUMENTÁCIÓ

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra A tervezési terület elhelyezkedése a TIR térképén, a Natura 2000-fedvény megjelenítésével, valamint a legközelebbi Natura 2000 terület jelzésével.	6
2. ábra A tervezési terület elhelyezkedése kataszteri térképen (Forrás: TIR)	6
3. ábra A tervezési terület elhelyezkedése a két legközelebbi Natura 2000 terület feltüntetésével. (Forrás: TIR).....	7
4. ábra A tervezési terület elhelyezkedése az élőhelyvédelmi Natura 2000 területhez képest. (Forrás: a vonatkozó SDF).....	7
5. ábra A tervezési terület elhelyezkedése a madárvédelmi Natura 2000 területhez képest. (Forrás: a vonatkozó SDF).....	8
6. ábra A közvetlen és közvetett hatás terület lehatárolása műholdfelvételen.	8
7. ábra A tervezési terület ÉK-i határán lévő keskeny fás sáv, melyet részben tájidegen fajok alkotnak.	11
8. ábra A tervezési terület középső része, nem használt sínpárokon és azok között növo, taposott, sűrűn kaszált növényzettel.	11
9. ábra Rakodó műtárgy, mely közvetlen környezetében is megjelenik a környezeti hatások toleráló növényzet.	12
10. ábra A terület belső részein lévő nagyobb „gyepterület”, bolygatott, szennyezett romtalajon nőtt gyomvegetáció.....	12

TUZSÉR EPERJESKE VASÚTI ÁTRAKÓ FEJLESZTÉSE
NATURA 2000-HATÁSBECSLÉSI DOKUMENTÁCIÓ

1. AZONOSÍTÓ ADATOK

Megbízó:

Cégnév: ELGOSCAR Környezettechnológiai Zrt.
Székhely: 1095 Budapest, Soroksári út 164. 3. ép. földszint
Adószám: 32075382-2-43
Számlaszám (OTP): 11714006-20398820-00000000
Cégjegyzék száma: Cg. 01-10-142026
Képviseli: Tóth Gergely József, vezérigazgató
Kapcsolattartó: Fábián Péter

Természetvédelmi tervező:

Képviseli: Dukay Igor, RENATUR 2005 BT
Székhely: 2000 Szentendre, Frangepán utca 16.
Postacím: 2030 Érd, Szilvafa utca 9. 4.
Telefon: 06 (70) 235-02-54
E-mail: dukayigor@gmail.com
Honlap: <http://renatur.hu>

Végzettség, szakértői

jogosultság:

Természetvédelmi szakértő, 2005-2010, 2010 – jelenleg is
Természetvédelmi mérnök MSC, SZIE MKK
Biológia-földrajz szakos tanár, ELTE TFK

Természetvédelmi szakértői referenciák:

1. Natura 2000-hatásbecslési tanulmányok:

1. Szentendre, sólyapálya létesítése (2004)
2. A pilisszentkereszti PK-13-2 jelű kerékpárút-szakasz kialakítása
3. A visegrádi V1 és V7/2 jelű kerékpárút-szakasz kialakítása
4. A pomázi PM-10/1, PM-10/3, PM-11 jelű kerékpárút-szakasz kialakítása
5. A szentendrei-szigeti kistérségi kerékpárút-hálózat Tahitótfalu T-6 szakaszának kialakítása
6. Családi gazdaság (lovastanya) létesítése Dunabogdányban
7. Családi gazdaság létesítése Dunabogdányban
8. Családi gazdaság létesítése Dunabogdányban
9. Ócsa I. kavicsbánya bővítése, Natura 2000-hatásbecslési dokumentáció
10. Mátraszőlős, bányarekultiváció és élőhely-fejlesztés,
11. Szentendrei csónakház létesítése,
12. Püspökszilágyi Galambos-pataki tározó
13. A Balaton II. komp RMT-jének Natura 2000-hatásbecslési dokumentációja
14. Révfülöp vitorlázókikötő fejlesztése
15. Bp., II. ker. Hűvösvölgy, Parkoló létesítése (2016)
16. Szentkirályszabadja, inert hulladék törő-üzem létesítése (2016)
17. Ábrahámhegy, Burnót-patak, csónakkikötő létesítése (2016)
18. Dobos József lovastanyája – Natura 2000-hatásbecslési dokumentáció (2016)
19. Szentendre, lakóház kialakítása (2017)
20. Révfülöp, vitorlázókikötő kialakítása, módosított tervek alapján (2017-2018)
21. Sasvári Gábor pilismaróti gesztenyés-kertjének áramellátása (2017)
22. Ábrahámhegy, csónakkikötő kialakítása, módosított tervek alapján (2018)
23. Budapest, Nagykapos utcai szennyvízhálózat fejlesztése (2018)
24. Natura2000 elővizsgálati dokumentáció a tervezett Budafok, Hajó utca, Duna parti sétány rekreációs és sport célú fejlesztések hatásainak vizsgálata tárgyában (2018)
25. Csobánka murvabánya továbbkutatása (2019)
26. Esztergom, id. Rubik Ernő repülőtér fejlesztése (2019)

RENATUR 2005 Környezet- és Természetvédelmi Szolgáltató BT. (RENATUR 2005 BT.)

Cím: 2000 Szentendre, Frangepán u. 16. Postacím: 2030 Érd, Szilvafa u. 9. 4., Tel.: 06 (70) 235-02-54

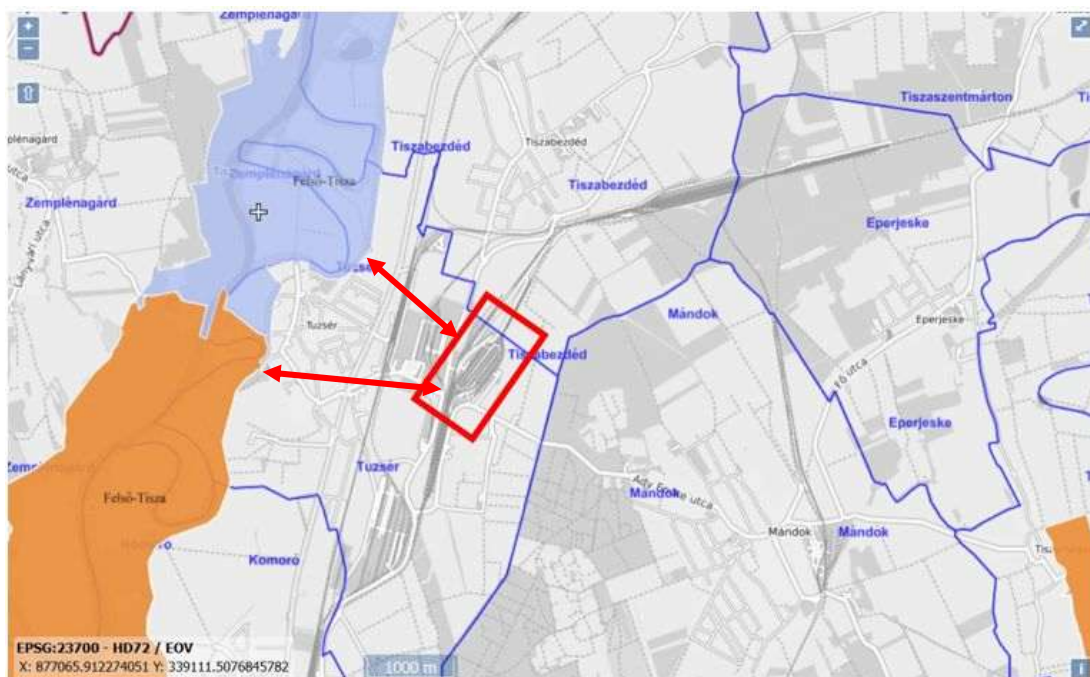
E-mail: info@renatur.hu, dukayigor@gmail.com, Honlap: <http://renatur.hu>

TUZSÉR EPERJESKE VASÚTI ÁTRAKÓ FEJLESZTÉSE
NATURA 2000-HATÁSBECSLÉSI DOKUMENTÁCIÓ

27. Folkmann Balázs saját használatú kikötőpontonjának elhelyezése a Szentendrei Duna-ágon (2019)
28. Balatonrendes csónakkikötő felújítása (2020)
29. Schell László „Négy keréssel a Prédikálószerékre” (2020)
30. Juhász György saját használatú kikötőpontonjának elhelyezése a Szentendrei Duna-ágon (2020)
31. Lakóház létesítése Szentendrén, a Kő-hegy oldalában (2021)
32. Lakóházak és gazdasági épületek létesítése Pomázon, a Határdűlőben (2021)
33. Földkábel létesítése a Pomáz 0130/70 hrsz-ú ingatlan áramellátása céljából (2021)
34. Partfalrendezés és strand létesítése a CLUB ALIGA területén (2021)
35. Darálóház és terménysíló kialakítása (Bucsa) (2021)
36. Madaras Gergely biofarmjának létrehozása (Tinnye) (2021)
37. Vízvezeték létesítése a budafoki víztoronytól Budaörsig (2021)
38. Lovastanya létesítése Szadán (2022)
39. Budapest, II. kerület, Nagyrét utcai sporttelep földkábelrel történő áramellátása (2022)
40. Nagykovácsi Erdőalja út, 4136 hrsz-ú ingatlan földkábelrel történő áramellátása (2022)
41. Pusztamarót, földalatti víztároló fennmaradási engedélye (2022)
42. Elvonulóhely és ökológia létesítése Tahitótfaluban (2022)
43. Hétvégi ház létesítése Visegrádon (2023)
44. Gazdasági épület létesítése a Pomáz 0130/70 hrsz-ú ingatlanon (2024)
45. Pilisjászfalu 015/33 hrsz-ú telephely többlet-áramigényének biztosítása (2024)

2.1. A Natura 2000 terület neve és kódja, amelyre a terv vagy a beruházás várhatóan hatással van

- Felső-Tisza (HUDI20001) kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület
- Felső-Tisza (HUHN10008) különleges madárvédelmi terület



2.2. Azoknak a közösségi jelentőségű fajoknak és élőhely-típusoknak a felsorolása, amelyeknek valamely állományára a Natura 2000 területen hatással lehet a terv vagy beruházás

Az érintettség ellenére a két Natura 2000 terület legfontosabb adatait (jelölő élőhelyek, jelölő fajok, kezelés/fenntartás/hasznosítás szempontjai) az alábbiakban közöljük.

2.2.1. A vizsgált két Natura 2000-terület jelölő élőhelyei és jelölő fajai:

I. Jelölő élőhelyek:

Felső-Tisza HUDI20001 kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület

A. FT-ben és az SDF-ben egyaránt szereplő élőhelyek

1. 91E0* Enyves éger (*Alnus glutinosa*) és magas kőris (*Fraxinus excelsior*) alkotta ligeterdők (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)
2. 3150 Természetes eutróf tavak Magnopotamion vagy Hydrocharition növényzettel
3. 3270 Iszapos partú folyók részben *Chenopodion rubri*, és részben *Bidention* növényzettel
4. 6440 *Cnidion dubii* folyóvölgyeinek mocsárrétjei
5. 91F0 Keményfás ligeterdők nagy folyók mentén *Quercus robur*, *Ulmus laevis* és *Ulmus minor*, *Fraxinus excelsior* vagy *Fraxinus angustifolia* fajokkal (*Ulmenion minoris*)

B. Csak az SDF-ben egyaránt szereplő élőhelyek

1. 6510 Sík- és dombvidéki kaszálórét (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis)
2. 3130 Törpekákás iszapnövényzet
3. 6260 Pannon homoki gyepek
4. 1530 Pannon szikesek
5. 6430 Üde, tápanyaggazdag magaskórósok
6. 6250 Síksági pannon löszsztyepp
7. 91G0 Pannon gyertyános-tölgyesek Quercus petraeával és Carpinus betulusszal

Felső-Tisza (HUHN10008) különleges madárvédelmi terület

Nincsenek élőhelyek lehatárolva

II. Jelölő növény- és állatfajok:

A tervezési területen és annak közvetlen környezetében (100 m-es övezet) egyik Natura 2000 terület jelölő fajaira nézve sem áll rendelkezésre megfigyelési adat.

A jelölő fajok jelentős részének a jelenlétére a Natura 2000 területtől mért jelentős távolsága, a terület jellege, „élőhelyi adottságai” (beépítettség) miatt nem is lehet számítani.

Felső-Tisza HUDI20001 kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület

A fenntartási tervben és az SDF-kben szereplő fajok:

1. Széles tavicsíkbogár (*Graphoderus bilineatus*)
2. Erdei szitakötő (*Ophiogomphus cecilia*)
3. Sávos bödöncsiga (*Theodoxus transversalis*)
4. Tompa folyamkagyló (*Unio crassus*)
5. Díszes tarkalepke (*Euphydryas maturna*, *Hypodryas maturna*)
6. Nagy tűzlepke (*Lycaena dispar*)
7. Sokbordás futrinka (*Carabus hampei*)
8. Nagy szarvasbogár (*Lucanus cervus*)
9. Bánáti csiga (*Chilostoma banaticum*)
10. Balin (*Aspius aspius*)
11. Vágó csík (*Cobitis taenia*)
12. Botos köllő (*Cottus gobio*)
13. Halványfoltú köllő (*Gobio albipinnatus*)
14. Homoki köllő (*Gobio kessleri*)
15. Felpillantó köllő (*Gobio uranoscopus*)
16. Selymes durbincs (*Gymnocephalus schraetzer*)
17. Leánykancér (*Rutilus pigus virgo*, *R. virgo*)
18. Vidra (*Lutra lutra*)
19. Petényi-márna (*Barbus meridionalis*)
20. Ingola fajok (*Eudontomyzon spp.*, *Rhomanogobio vladkovi*)

RENATUR 2005 Környezet- és Természetvédelmi Szolgáltató BT. (RENATUR 2005 BT.)

Cím: 2000 Szentendre, Frangepán u. 16. Postacím: 2030 Érd, Szilvafa u. 9. 4., Tel.: 06 (70) 235-02-54

E-mail: info@renatur.hu, dukayigor@gmail.com, Honlap: <http://renatur.hu>

TUZSÉR EPERJESKE VASÚTI ÁTRAKÓ FEJLESZTÉSE
NATURA 2000-HATÁSBECSLÉSI DOKUMENTÁCIÓ

21. Széles durbincs (*Gymnocephalus baloni*)
22. Dunai galóca (*Hucho hucho*)
23. Szivárványos ökle (*Rhodeus sericeus amarus*)
24. Törpecsík (*Sabanejewia aurata*, *S. balcanica*)
25. Német bucó (*Zingel streber*)
26. Magyar bucó (*Zingel zingel*)
27. Vöröshasú unka (*Bombina bombina*)
28. Mocsári teknős (*Emys orbicularis*)
29. Harántfogú törpecsiga (*Vertigo angustior*)
30. Hasas törpecsiga (*Vertigo moulinsiana*)
31. Vérfű-hangyaboglárka (*Maculinea teleius*)
32. Nagy höscincér (*Cerambyx cerdo*)
33. Eurázsiai hód (*Castor fiber*)
34. Kisfészekű aszat (*Cirsium brachycephalum*)
35. Garda (*Pelecus cultratus*)
36. Sárga gyapjasszövő (*Eriogaster catax*)
37. Nagy szikibagoly (*Gortyna borelii lunata*)
38. Skarlátbogár (*Cucujus cinnaberinus*)
39. Vaskos csabak (*Leuciscus souffia*, *Telestes souffia*)
40. Apró fillércsiga (*Anisus vorticulus*)
41. Štys-tarsza (*Isophya stysi*)
42. Lápi szitakötő (*Leucorrhinia pectoralis*)
43. Réti csík (*Misgurnus fossilis*)
44. Nagyfülű denevér (*Myotis bechsteinii*)
45. Hegyesorrú denevér (*Myotis blythii*)
46. Tavi denevér (*Myotis dasycneme*)
47. Csonkafülű denevér (*Myotis emarginatus*)
48. Vöröslábú hegyisáska (*Odontopodisma rubripes*)
49. Nagy patkósdenevér (*Rhinolophus ferrumequineum*)
50. Dunai tarajosgöte (*Triturus dobrogicus*)

Felső-Tisza (HUHN10008) különleges madárvédelmi terület

A terület fenntartási terve (FT) és a rendelkezésre álló SDF-k alapján összeállított fajlista az alábbi táblázatban olvasható. A csak az SDF szereplő fajokat külön jelöltük (^{sdf}). A csillaggal jelölt fajnak (töviszúró gébics) a 100 m-es övezeten kívül van megfigyelési adata.

1. táblázat A madárvédelmi Natura 2000-terület jelölő madárfajainak listája

Magyar név	Tudományos név
jégmadár	<i>Alcedo atthis</i>
cigányréce	<i>Aythya nyroca</i>
bölgmbika	<i>Botaurus stellaris</i>
fattyúszerkő	<i>Chlydonias hybridus</i>
fekete gólya	<i>Ciconia nigra</i>
haris	<i>Crex crex</i>
balkáni fakopáncs	<i>Dendrocopos syriacus</i>
fekete harkály	<i>Dryocopus martius</i>
nagykócsag	<i>Egretta alba</i>
kis kócsag	<i>Egretta garzetta</i>
örvös légykapó	<i>Ficedula albicollis</i>
réti sas	<i>Haliaeetus albicilla</i>
törpegém	<i>Ixobrychus minutus</i>
töviszúró gébics *	<i>Lanius collurio</i>
barna kánya	<i>Milvus migrans</i>
bakcsó	<i>Nycticorax nycticorax</i>
darázsölyv	<i>Pernis apivorus</i>
szürke küllő	<i>Picus canus</i>
függőcinege	<i>Remiz pendulinus</i>
partifecske	<i>Riparia riparia</i>
karvalyposzáta	<i>Sylvia nisoria</i>
pettyes vízicsibe ^{sdf}	<i>porzana porzana</i>
parlagi sas ^{sdf}	<i>Aquila heliaca</i>
szalakóta ^{sdf}	<i>Coracias garrulus</i>

2.2.2. A Natura 2000 területek kijelölésének célkitűzései

1. Felső-Tisza kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület” kijelölésének célkitűzései

„Általános célkitűzések:

A Felső-Tisza kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területté nyilvánításakor az élőhelyvédelmi irányelv 4. cikkének (4) bekezdése alapján a terület természetvédelmi célkitűzései meghatározásra kerültek, valamint kiemelésre kerültek egyes jelölő értékek, amelyeket a kezelés során prioritásként kell kezelni. A Natura 2000 területek célkitűzései és prioritásai a területek hivatalos Natura 2000 adatlapjain (SDF) találhatóak.

A természetvédelmi célkitűzések:

1. A terület természetvédelmi célkitűzése a jelölő élőhelyek területcsökkenésének megállítása és állapotuk javítása a gyepgazdálkodáshoz, erdőgazdálkodáshoz és vízgazdálkodáshoz köthető intézkedések révén.
2. A gyepgazdálkodás tekintetében ezt a legeltetés intenzitásának és a kaszálás módjának optimalizálása és ellenőrzése, az elszántások megakadályozása, illetve a (főképp idegenhonos inváziós) cserjefajok terjedésének hatékony megakadályozása tudják biztosítani.
3. Az erdőgazdálkodás tekintetében a természetközeli állapotú erdők fenntartása és a tájidegen erdők lecserélése, továbbá a madárfajok védelme tudják biztosítani. Ezt azért szükséges kiemelni, mivel a Natura 2000 terület nagy területeken átfed a (HUHN10001) Szatmár-Bereg és a (HUHN10008) Felső-Tisza különleges madárvédelmi területekkel, ahol fokozott védelemben részesülő madárfajokfészkelnek. Ilyenek a réti sas (*Haliaeetus albicilla*), barna kánya (*Milvus milvus*), fekete gólya (*Ciconia nigra*), darázsölyv (*Pernis apivorus*). A felsorolt

madárfajok Natura 2000 területen fészkelő állománya legalább 2%-át képezi az országos állománynak, így megőrzésük, védelmük a különleges madárvédelmi terület alapvető célját és feladatát képezi.

4. A Natura 2000 területen fészkelő jelölő fokozottan védett madárfajok fészkelőhelyeinek közelében a Magyar Ragadozómadár-védelmi Tanács által javasolt, erdészeti tevékenységre is vonatkozó időbeli és térbeli korlátozásokat szükséges betartani.
5. Mivel a terület jelölő fajai zömmel vizes élőhelyekhez köthető, a hangsúly ezeknek a területeknek a megőrzése, hiszen az egykor kiterjedt ártéri életközösségeknek a csekély hullámtéri területeken kellene teljes pompájukban megmaradniuk.
6. A vízgazdálkodás tekintetében a célok elérését a Tisza-meder jelenlegi állapotának megőrzése, esetleges javítása, a holtmedrek, vizes élőhelyek rehabilitációja és természetközeli hasznosítása szolgálja. Ennek megkísérléséhez két dolog elengedhetetlenül szükséges: amennyire lehet a hullámtéren belül helyreállítani a hajdani vízviszonyokat és az ehhez kapcsolódó adekvát hasznosításokat, hogy gazdaságilag is megérje kialakítani és tisztán tartani a hullámtéri vízrendszer elemeit (víz ki-és visszavezetés, mélyedések, laposok, összekötő árkok). A hullámtéri víz kivezetése és –megtartása az egyik legfontosabb teendő, emellett a kisvizes élőhelyek lehetőség szerinti összekapcsolásával biztosítani szükséges az esélyt a menekülésre, hogy egy-egy ilyen időszakos vízállás ne csapdaként működjön a halfajok számára. Ebből a szempontból kiemelt jelentőséggel bírnak a hullámtéri legális és illegális anyagnyerőhelyek. Ezek az intézkedések a közösségi jelentőségű értékek megőrzését, hosszabb távon pedig állományaik megerősítését segítik.

A célkitűzések eléréséhez rendelt intézkedési javaslatok:

1. A természetszerű erdőkben az erdészeti beavatkozások (főként tarvágás) esetében idős, odvasodó faegyedek (fehér és feketenyár), valamint holt faanyag meghagyása.
2. Az élet- és vagyonbiztonságot figyelembe véve a meder speciális élőhelytípust jelentő elemeinek (palajok, zátonyok, szakadópartok), illetve a vízparti zonáció (partél – bokorfűzes – ligeterdő) megőrzése.
3. A tervezési területre eső folyószakaszt a jelölő folyóvízi fajok (körszájú, hal, rovar, puhatestű) ökológiai igényeinek megfelelő állapotban kell megőrizni, az élőhely átalakítása (pl. áramlási viszonyok megváltoztatása mederduzzasztással, nagymértékű mederalakítás, kanyarátvágás) nem elfogadható.
4. A területre eső folyószakasz a jelölő folyóvízi (hal, rovar, puhatestű) fajok ökológiai igényeinek megfelelő állapotban való megőrzése, az élőhely védelme az áramlási viszonyok megváltoztatásával, mederduzzasztással, nagymértékű mederalakítással, kanyarátvágással járó átalakításokkal szemben. A területen lévő holtmedrek kedvező ökológiai állapotban való megőrzésének stratégiájának kidolgozása. A jelenleg folyó, gyorsuló ütemű biotikus és abiotikus öregedés ellen konzervációs intézkedések kidolgozása és foganatosítása.
5. A még jó ökológiai állapotban lévő hullámtéri gyepek rendszeres, okszerű hasznosítását hosszú távon (legeltetés, kaszálás) meg kell oldani, a beerdősítés csak legvégső esetben, és akkor is csak természetszerű erdővé alakítható célállománnyal fogadható el.
6. Az inváziós növények nagy kiterjedésű homogén állományait (főként a gyalogakácosok), rendszeres kaszálással gyepként kell fenntartani, vagy át kell alakítani természetszerű erdővé.
7. A területen található erdők esetében javasolt a véderdő funkciót előtérbe helyezni a gazdasági rendeltetéssel szemben.
8. A keményfa ligeterdők esetében fokozatos átállás valamely folyamatos erdőborítást biztosító művelési módra.
9. Tájédegen fafajú állományok fokozatos átalakítása természetszerű erdőállományokká.”

2. Felső-Tisza (HUHN10008) különleges madárvédelmi terület kijelölésének célkitűzései

„Általános célkitűzések:

A Felső-Tisza Különleges Madárvédelmi Területté nyilvánításakor a természetvédelmi célkitűzéseket meghatározták, emellett kiemelésre kerültek azok az egyes jelölő értékek, amelyeket a kezelés során prioritásként kell kezelni. A Natura 2000 területek célkitűzései és prioritásai a területek hivatalos Natura 2000 adatlapjain (SDF) találhatóak.

A Felső-Tisza Különleges Madárvédelmi Terület természetvédelmi célkitűzése az azon található, a kijelölés alapjául szolgáló fajok és a jelölő fajok számára szükséges élőhelytípusok kedvező természetvédelmi helyzetének megőrzése, fenntartása, helyreállítása. A jelölő fajok közül kiemelten kezelendő a **jégmadár**, a **cigányréce**, a **bölömbika**, a **fattyúszerkő**, a **fekete gólya**, a **haris**, a **balkáni fakopáncs**, a **fekete harkály**, a **nagykócsag**, a **kis kócsag**, az **örvös légykapó**, a **réti sas**, a **törpegém**, a **tövisszúró gébics**, a **barna kánya**, a **bakcsó**, a **darászölyv** (*Pernis apivorus*), a **hamvasküllő** (*Picus canus*), a **függőcinege**, a **partifecske**, és a **karvalyposzáta** védelme. Emellett fontos feladata Natura 2000 területek lehatárolásának alapjául szolgáló természeti állapot és a kedvező természetvédelmi állapottal összhangban lévő gazdálkodás feltételeinek biztosítása, valamint a jelölő madárfajok állományainak és költőhelyeinek rendszeres monitorozása.

A természetvédelmi célállapot:

A megjelölt prioritások szerinti célállapot megvalósításakor arra kell törekedni, hogy a terület jelölőértékei mellett egyéb természetes, közösségi jelentőségű (de nem jelölő) élőhelyek kiterjedésének, karakterének, egységes táji megjelenésének, természetes biológiai sokféleségének fennmaradása is biztosítható legyen, különös tekintettel az ott előforduló, jelentős értéket képviselő fokozottan védett és védett fajok igényeire.

A természetvédelmi célkitűzések:

Specifikus célok és végrehajtandó intézkedések (prioritásuk sorrendjében, a főbb intézkedési módokat felsorolva):

1. A Tisza hullámterében található puha-és keményfás ligeterdők, ártéri kaszáló-és mocsárrétek, holtmedrek, bokorfüzesek, fasorok és cserjések, a hagyományos tájhasználat eredményeként fennmaradt ártéri legelők jelenlegi klimatikus és állatföldrajzi viszonyaira jellemző, természetvédelmi szempontból kiemelt madárfajok védelme.
2. A tájhonos erdőállományok védelme, állapotuk, elegyarányuk, korosztályviszonyaik javítása, a természetközeli erdőgazdálkodási módok előtérbe helyezése, és az erdők területarányának növelése bizonyos szántók, antropogén területek és elsősorban özönnövények uralta területek rovására – a KMT erdős területein élő, fészkelő madárfajok állományának megőrzése, növelése érdekében.
3. A tájhonos erdőállományok védelme, állapotuk, elegyarányuk, korosztályviszonyaik javítása, a természetközeli erdőgazdálkodási módok előtérbe helyezése, és az erdők területarányának növelése mellett kiemelten figyelni és gondoskodni kell az erdőállomány korának javítására, a korelosztás minél idősebbé tételére. Ezen belül szükséges felemelni a vágásérett kort, a lehető legtovább kitolni a véghasználatot.
4. Az erdőgazdálkodás során törekedni kell a tájidegen, inváziós, illetve intenzíven terjedőfafajok (zöld juhar, nemes nyarak, akác) visszaszorítására, lecserélésére őshonos fajokra.
5. A fahasználat időbeli és térbeli korlátozása az erdőben fészkelő fajok védelme érdekében (gémtelepek, fekete gólya, fokozottan védett ragadozómadár-fajok).
6. A jelölő madárfajok fészkelése (haris), táplálkozása szempontjából értékes füves élőhelyek megőrzése, fenntartása gazdálkodási korlátozások mellett.
7. Kaszálás a védett, fokozottan védett fajok igényeinek figyelembe vételével, azok populációinak megőrzésével. Földön fészkelő fokozottan védett madárfajok -pl. haris-költése esetén július 31. utánra kell korlátozni a kaszálást/betakarítást a kijelölt védőzónán belül.

8. A kaszálások során kizárólag a természetvédelem számára elfogadható módszer és technológia alkalmazható (madárbarát/tágítókaszálási módszer, láncfüggönyös vadriasztó használata és nappali munkavégzés, stb.) biztosítva ezzel a földön fészkelő madárfajok védelmét.
9. A búvó-, táplálkozó-és szaporodóhelyként szolgáló bokrokat meg kell őrizni, ill. növelni területarányukat, különösen a táblaszegélyeken és a homogén mezőgazdasági területeken búvó, táplálkozó vagy fészkelőhelyet teremtve, többek között a karvalyposztának és a töviszúró gébicsnek.
10. Fészkelési időszakban (március 15. és szeptember 1. között) a lakott szakadófalak közelében horgászati tevékenység nem végezhető. Ezeken a szakaszokon a vízi közlekedést is szabályozni célszerű (hullámkeltés csökkentése sebességhatárózással), biztosítva a partifecske költségének sikerességét.
11. A parti kövezések, mederstabilizálások csökkentése, korlátozása.
12. A motoros vízi közlekedés korlátozása, különösen az ehhez kapcsolódó vízisportokat (jet-ski, vízisi stb).
13. A területen található holtágakat, hullámtéri medreket meg kell őrizni, megfelelő
14. A területen található holtágakat, hullámtéri medreket meg kell őrizni, megfelelő vízkormányzással biztosítani kell ezek rendszeres vízutánpótlását. Az ártéri tájgazdálkodás hagyományos formáinak megőrzése, fenntartása (pl. fokgazdálkodás), melynek következtében táplálkozó-(gém-félék, réce-félék) és fészkelőhelyet biztosítanak (szerkők) a jelölő és egyéb madárfajoknak.
15. Az agresszíven terjedő inváziós növényfajok (pl. gyalogakác, selyemkóró, japán keserűfű, zöld juhar stb.) visszaszorítása, helyükön őshonos cserjések, bokrosok, facsoportok kialakítása, megőrzése.
16. A településeken fészkelő fehér gólya állomány megőrzése érdekében az áramszolgáltató cégekkel közösen a fészkelési és áramütésbiztonságot növelni kell.
17. Az átvonuló/telelő úszóréce-csapatok vonulólhelyeinek védelme miatt a vízivad-vadászat térbeli és időbeli korlátozása indokolt.
18. A mesterséges halastavakon fészkelő vöcsökfajok és fattyúszerkő állományok megőrzése érdekében a halastavi gazdálkodást szabályozni, koordinálni szükséges.
19. A természetes és mesterséges vizes élőhelyeinek nádasaiban fészkelő fajok (pl. gémfélék, barna rétihéja, nádi énekesmadarak) állományainak szinten tartása.
20. Az elektromos légvezeték-rendszer (oszlopok, transzformátorok, elosztók, vezetékek) átalakítása oly módon, hogy sem ütközéssel, sem áramütéssel ne veszélyeztesse az érintett KMT madárvilágát, különös tekintettel a jelölő fajokra.

A védelem célja a jelölőfajok állományainak fenntartása vagy megerősítése, valamint az általuk preferált élőhelyek megőrzése, különös tekintettel a fészkelési lehetőségek, illetve megfelelő táplálékbázis biztosítására. Fontos feladat továbbá a jelölő fajokat, élőhelyeket veszélyeztető tényezők kiküszöbölése, hatásuk csökkentése.

A tervezés során figyelembe vettünk további madárfajokat (gém-félék: szürke gem, ragadozó madarak: vörös kánya, kabasólyom), illetve egyéb indikátor-állatfajokat (kételtűek, vidra, odúlakó denevér-fajok) is, amelyek speciális ökológiai szerepük, élőhelyi igényeik, területkezeléssel kapcsolatos érzékenységek vagy biogeográfiai jelentőségük folytán a kezelési javaslatok megadásánál jelentőséggel bírtak. Természetesen a tervezés során figyelembe vettük a Felső-Tisza Kiemelt Jelentőségű Természetmegőrzési Terület jelölő élőhelyeinek és jelölő fajainak megőrzését. A lehetőségekhez mérten beépítettük a Felső-Tisza KjtT fenntartási tervében megfogalmazott javaslatokat.

A célkitűzések eléréséhez rendelt intézkedési javaslatok:

1. A természetszerű erdőkben az erdészeti beavatkozások (főként tarvágás) esetében idős (fészkelésre alkalmas), odvasodó faegyedek (fehér és feketenyár), valamint holt faanyag megőrzése.

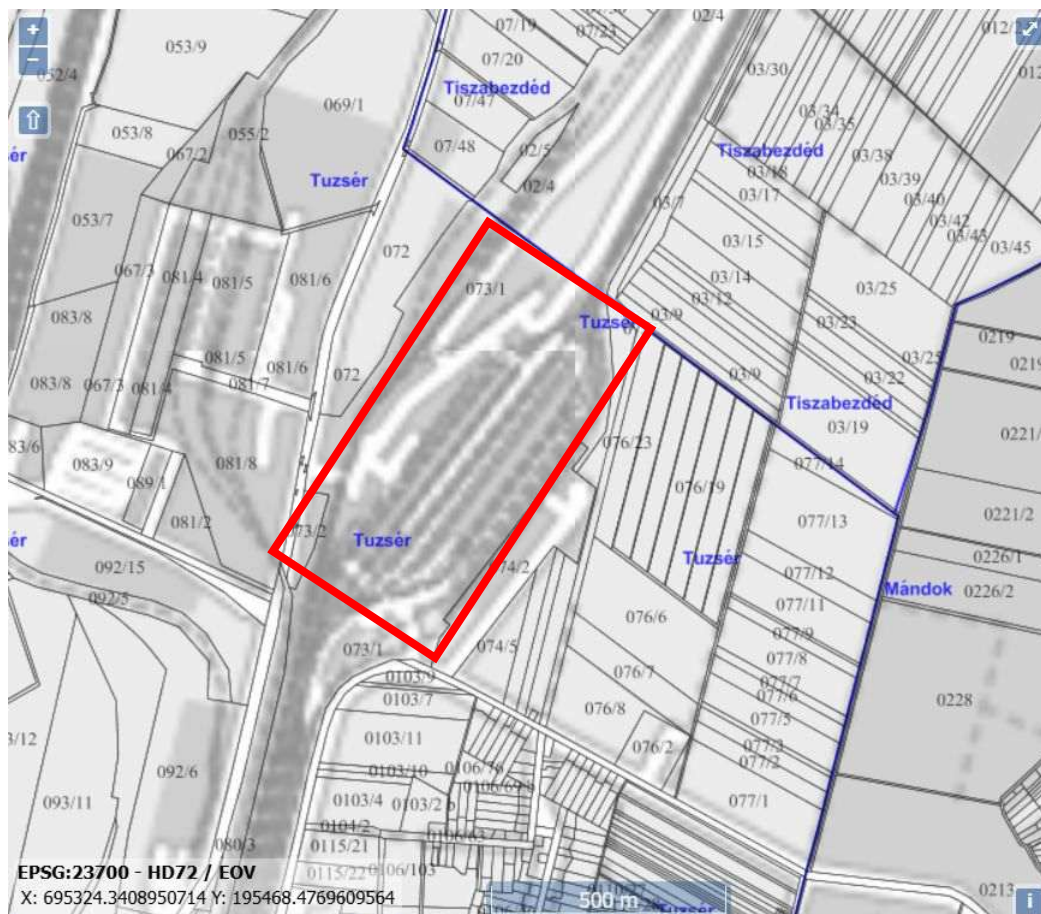
2. Az élet-és vagyonbiztonságot figyelembe véve a meder speciális élőhelytípust jelentő elemeinek (palajok, zátonyok, szakadópartok–táplálkozó és fészkelőhelyek), illetve a vízparti zonáció (partél/bokorfüzes/ligeterdő–fészkelő-és táplálkozóhely) megőrzése.
3. A még jó ökológiai állapotban lévő hullámtéri gyepek rendszeres, hasznosítását hosszú távon (legeltetés, kaszálás) meg kell oldani a gyepek földön fészkelő madarainak (haris, vízicsibék, fűrj, stb.) védelme érdekében. Abeerdősítés csak legvégső esetben, és akkor is csak természetszerű erdővé alakítható célállománnyal fogadható el.
4. Az inváziós növények nagy kiterjedésű homogén állományait (főként a gyalogakácosok) felszámolva/visszaszorítva, rendszeres kaszálással gyepként kell fenntartani, vagy át kell alakítani természetszerű cserjéssé, erdővé-melyek fészkelőhelyet biztosíthatnak a karvalyposztának, a töviszúró gébicsnek.
5. A területen található erdők esetében javasolt a véderdő funkciót előtérbe helyezni a gazdasági rendeltetéssel szemben. Ennek szellemében hosszú távon elérhető illetve biztosítható az idős erdőállományok kialakítása, megőrzése. Melyek elengedhetetlenek a gémtelepek kialakulásához, a jelölő ragadozómadarak (barna kánya, darázsölyv, réti sas) és a fekete gólya sikeres fészkeléséhez.
6. A keményfa ligeterdők esetében fokozatos átállás valamely folyamatos erdőborítást biztosító üzemmódra. Ennek szellemében hosszú távon elérhető illetve biztosítható az idős erdőállományok kialakítása, megőrzése-melyek elengedhetetlenek a gémtelepek kialakulásához, a jelölő ragadozómadarak (barna kánya, darázsölyv, réti sas) és a fekete gólya sikeres fészkeléséhez.
7. Tájidegen fafajú állományok fokozatos átalakítása természetszerű, majd természeteserdőállományokká.
8. A már meglevő elektromos légvezeték-hálózat madárbaráttá történő átalakítása, valamint az újonnan kialakítandó szakaszok kizárólag a madarak védelmét leginkább biztosító, elérhető legjobb technikai megoldással történő kialakítása kiemelt fontosságú.
9. A földön (haris), és a partfalakban fészkelő jelölő fajok (partifecske) költési sikere érdekében célirányos állománycsökkentéssel szabályozni szükséges a fészekpredátorok számát - vaddisznó (haris) és a vörös róka (partifecske).

A tervezés során figyelembe vettünk további madárfajokat (gém-félék: szürke gém, ragadozó madarak: vörös kánya, kabasólyom), illetve egyéb indikátor-állatfajokat (kételtűek, vidra, odúlakó denevér-fajok) is, amelyek speciális ökológiai szerepük, élőhelyi igényeik, területkezeléssel kapcsolatos érzékenyséjük vagy biogeográfiai jelentőségük folytán a kezelési javaslatok megadásánál jelentőséggel bírtak. Természetesen a tervezés során figyelembe vettük az érintett kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület jelölő élőhelyeinek és jelölő fajainak megőrzését. A lehetőségekhez mérten beépítettük azokat a KMT fenntartási tervében megfogalmazott javaslatokat.”

3. A TERV (BERUHÁZÁS) BEMUTATÁSA

3.1. A Natura 2000 területre hatással lévő terv vagy beruházás bemutatása, céljának meghatározása

A beruházás a Tuzsér Eperjeske vasúti átrakó területén, a Tuzsér 073/1 hrsz-ú területen valósul meg. A tervezet beruházás Natura 2000 területnek nem része, azzal nem határos. A legközelebbi Natura 2000 területtől mért távolsága is 1,5 km.

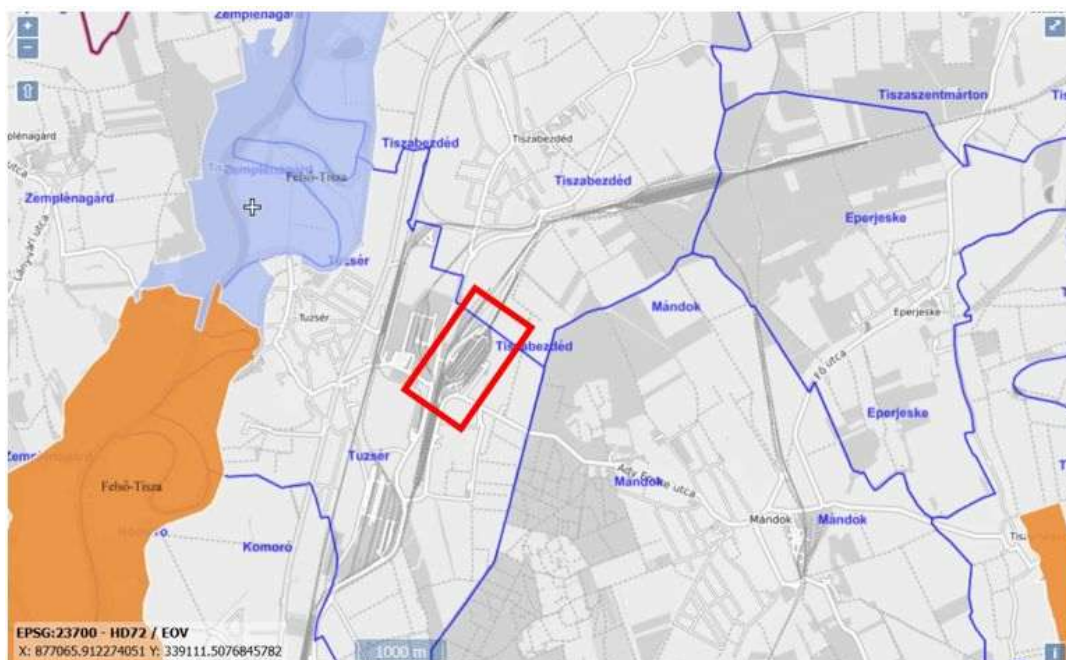


2. ábra A tervezési terület elhelyezkedése kataszteri térképen (Forrás: TIR)

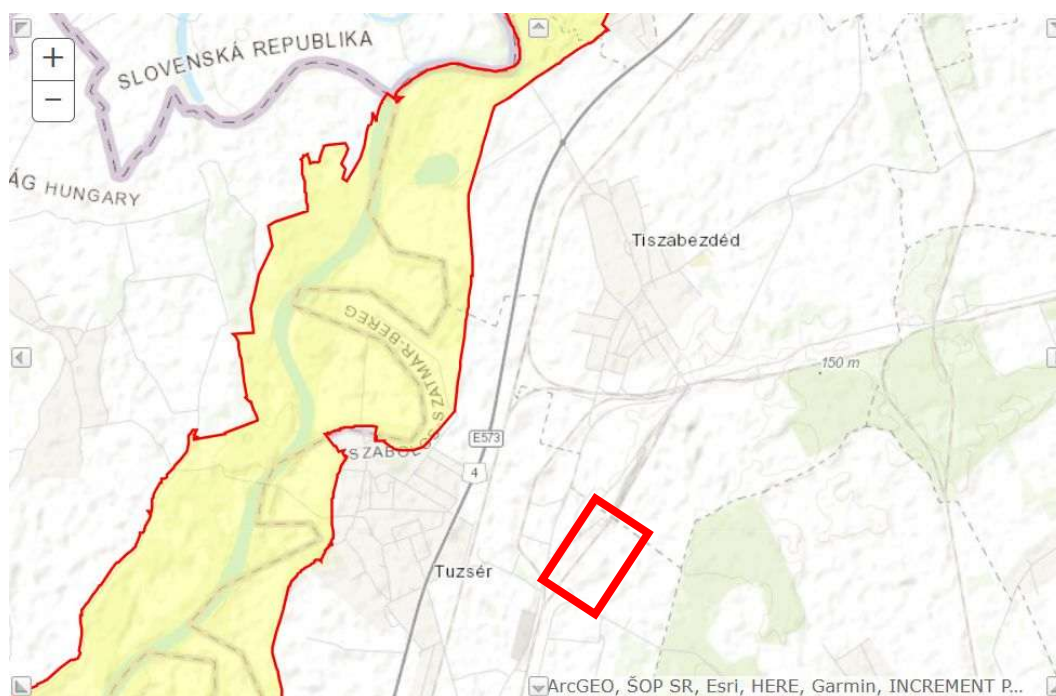
Amint az alábbi, a Természetvédelmi Információs Rendszer (TIR) és a leíró lapok (SDF-k) alapján készült térképeken is látható, a legközelebbi élőhely- és madárvédelmi Natura 2000 területek 1,5 és 1,8 km-re nyugatra helyezkednek el a tervezési területtől.

Az élőhelyvédelmi érintettség ekkora távolság, valamint a beavatkozás környezete és volumene miatt, kizárható.

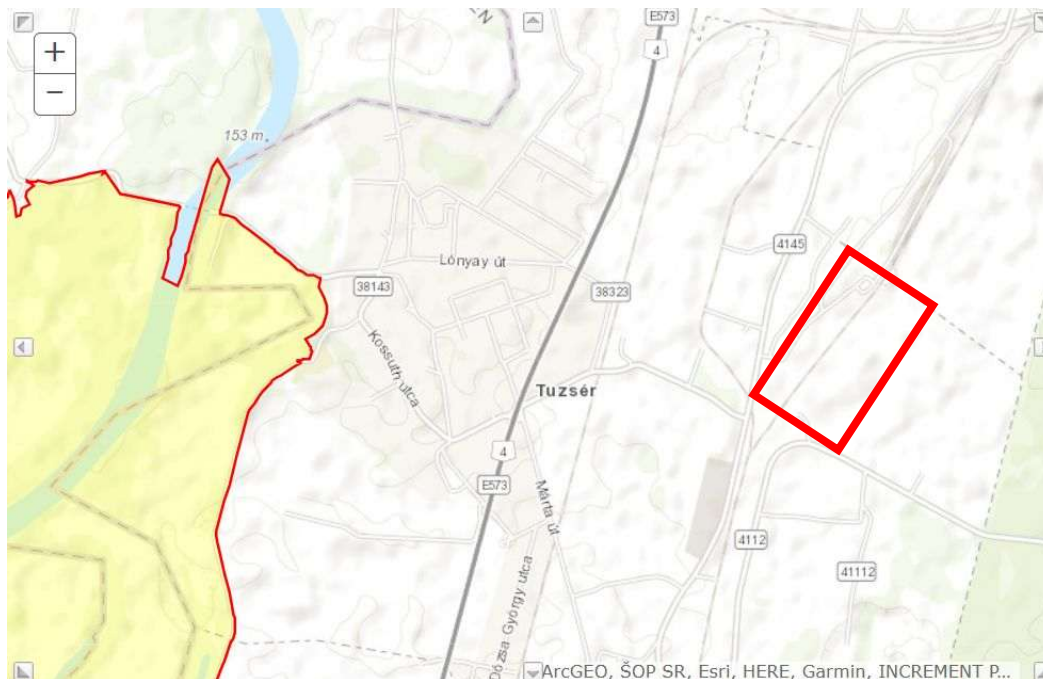
Madárvédelmi szempontból a madarak helyi léptékű vonulását önmagában nem fogja befolyásolni, a nagyobb léptékű vonulásokra sem lesz hatása, hiszen a beruházási terület kicsi, évtizedek óta meglévő vasúti infrastruktúra része, ill. abba ékelődik.



3. ábra A tervezési terület elhelyezkedése a két legközelebbi Natura 2000 terület feltüntetésével. (Forrás: TIR)



4. ábra A tervezési terület elhelyezkedése az élőhelyvédelmi Natura 2000 területhez képest. (Forrás: a vonatkozó SDF)



5. ábra A tervezési terület elhelyezkedése a madárvédelmi Natura 2000 területhez képest. (Forrás: a vonatkozó SDF)

3.2. A terv vagy beruházás mérete, jelentősége, tervezett időtartama

3.2.1. A beruházás mérete:

Az alábbi térképen ráhagyással lehatárolt, a tényleges beavatkozási területnél ezért kissé nagyobb terület kiterjedése 13,6 hektár. A 100 m-es övezettel lehatárolt közvetett hatásterület (ld. zajhatás) kiterjedése 35,7 hektár.



6. ábra A közvetlen és közvetett hatás terület lehatárolása műholdfelvételen.

3.2.2. Beruházás időszaka, volumene:

Jelenlegi ismereteink szerint a tervezett beruházás 2026. első negyedévében (márciustól) kezdődik és 2028. első negyedévében (január vége) fejeződik be, így összességében kb. 1,5 éves kivitelezési időszak várható.

3.3. A terv vagy beruházás térbeli kiterjedése, az általa igénybe vett terület és az okozott hatás nagysága, kiterjedése, térképi ábrázolása

A térbeli kiterjedéssel kapcsolatos számadatok és térképek a 3.2.1. fejezetben olvashatók.

3.4. A terv vagy beruházás kivitelezésének várható időtartama, valamint a kivitelezés során várható átmeneti hatások bemutatása

A 3.2.2. pontban leírtak alapján, a kivitelezés legkorábban a tervek és az engedélyek rendelkezésre állásától, vélhetően 2026 és 2028 között valósulhat meg.

A kivitelezés időigénye kb. 1,5 év.

A kivitelezés során, a beépítésre szánt területeken tereprendezésre kerül sor, mely fázisban az élővilág elpusztul. A továbbiakban fellépő hatások a területen ezért ott már közvetlenül nem hatnak az élővilágra, de a zajhatással, zavarással közvetve érintett, 100 m sugarú övezettel lehatárolt területen hatások érvényesülhetnek, melyekre az állatok elvándorlással, elkerüléssel válaszolnak. Jelölő és védett fajra nézve nem rendelkezünk adattal. Az élőhelyek általánosan alacsony természetességi állapota alapján egyes védett fajok alkalmi vagy állandó jelenléte nem zárható ki, de jelölő élőhelyek biztosan nem érintettek, és Natura 2000 terület sem. A kivitelezés végeztével a fennmaradó, be nem épített területrészekre a környező területek felől ezen élőhelyet toleráló fajok betelepülése várható, így a kivitelezés okozta élőhely-felszámolás részben átmeneti. A beépített területrészekben a hatás végleges. Átmeneti hatásokkal jár még a szállítás, deponálás okozta zajhatás, azonban Natura 2000 terület érintettsége ekkor is kizárható.

3.5. A terv vagy beruházás megvalósításához szükséges létesítmények ismertetése

A leírtakon túli létesítmény nem kerül megvalósításra.

3.6. A terv vagy beruházás hatásterületén lévő természeti állapot ismertetése

A tervezési terület bejárására 2025. február negyedikén került sor. A bejárás idején fagypont körüli hőmérséklet, borús, jórészt szélmentes idő volt.

A terület természeti állapota rendkívül alacsony. Taposott, növényzettel is alig borított terület épül át, valamint esetleg, jobbra idegenhonos fajokkal borított kisebb területek érintettek közvetlenül, de jellemzően inkább közvetve.

A közvetett hatásterület természeti állapota: A zaj, zavarás élővilágra kifejtett hatásterületét 100 m-es övezettel határoltuk le, mely terület szinte egészét a vasúti szállítást szolgáló területek, épületek fedik, elvétve érintett lakó- vagy gazdasági épület, gyepek vagy fás vegetációval borított terület. Ez utóbbiakat is jellemzően spontán regenerálódás, betelepülés folytán megjelent fajok alkotják; bennük a honos fajok sok esetben alárendelten szálsként, kis fajszámmal vannak jelen.

A közvetlen hatásterület gyakorlatilag a sínek területe, épületek, burkolatok, valamint a sínek közötti sávok, ahol taposott „talajon” létrejött, taposott, kaszált lágyszárú gyomvegetáció nyomai láthatók.

Ezen sávokban és azok környezetében, pl. az irodaépület körül, a telekhatárok közelében lévő fás sávokban, általunk megfigyelt, azonosított növényfajok:

Ökörfarkkóró (*Verbascum sp.*), tyúkhúr (*Stellaria media*), pimpó (*Potentilla sp.*), fekete üröm (*Artemisia vulgaris*), gyermekláncfű (*Taraxacum officinale*), zöld juhar (*Acer negundo*), fehér akác (*Robinia pseudoacacia*), nemes nyár (*Populus sp.*), kislevelű hárs (*Tilia cordata*), lucfenyő (*Picea abies*), betyárkóró (*Erigeron canadensis*), cser (*Quercus cerris*), siskanád (*Calamagrostis epigeios*), nád (*Phragmites australis*), fekete bodza (*Sambucus nigra*), nagy csalán (*Urtica dioica*), csíkos kecskerágó (*Euonymus europaeus*), sóska (*Rumex sp.*), tuja (*Thuja sp.*), juhar (*Acer sp.*), nyír (*Betula pendula*), vadgesztenye (*Aesculus hippocastanum*), selyemkóró (*Asclepias syriaca*), parlagfű (*Ambrosia elatior*), szürkenyár (*Populus x canescens*).

Szóbeli közlés alapján a korábbi gabona-átrakás következtében jelen van, vagy lehet a kukorica (*Zea mays*), a köles (*Panicum miliaceum*), az árpa (*Hordeum vulgare*), a búza (*Triticum aestivum*).

Ennek is, valamint az ember általános közelségének köszönhetően fordul elő az általunk is megfigyelt parlagi galamb (*Columba livia domestica*), házi veréb (*Passer domesticus*), valamint szóbeli közlés alapján a vándorpatkány (*Rattus norvegicus*).

A terület környezeti, élőhelyi állapotát befolyásolhatják más, korábban tömegesen és hosszú ideig átrakott egyéb anyagok, mint pl. a só, az apatit, az olaj, a vas. Ezen anyagok akár jelentősen is befolyásolhatják a „talaj” kémiai és fizikai állapotát, ezen keresztül a növény- és állatvilágot.

Részben megfigyeltük, részben szóbeli közlés alapján a területen előforduló, esetenként tartósan megél, de jellemzően csak belátogató állatfajok: az őz (*Capreolus capreolus*), a mezei nyúl (*Lepus europaeus*), a házi veréb (*Passer domesticus*), a házi patkány (*Rattus norvegicus*), a fácán (*Phasianus colchicus*), a parlagi galamb (*Columba livia domestica*), a házi macska (*Felis silvestris catus*), a házi kutya (*Canis lupus familiaris*), pocokfajok, a közönséges vakond (*Talpa europaea*).

A terület ÁNÉR 2011 szerinti élőhelyi besorolása és természetessége:

- „U11 - Út- és vasúthálózat”
- Természetesség: 1.

A tervezési terület és közvetlen környezetének élőhelyfotói:



7. ábra A tervezési terület ÉK-i határán lévő keskeny fás sáv, melyet részben tájidegen fajok alkotnak.



8. ábra A tervezési terület középső része, nem használt sín párokon és azok között növő, taposott, sűrűn kaszált növényzettel.



9. ábra Rakodó műtárgy, mely közvetlen környezetében is megjelenik a környezeti hatások toleráló növényzet.



10. ábra A terület belső részein lévő nagyobb „gyepterület”, bolygatott, szennyezett romtalajon nőtt gyomvegetáció.

Összegzés:

A tervezési terület vasúti átrakó pályaudvar, mely természetességi állapota igen alacsony.

A tervezett projekt Natura 2000 területet nem érint, attól távol helyezkedik el, a közösségi jelentőségű élőhelyekkel fennálló ökológiai kapcsolat nem zárható ki, de igen esetleges lehet a távolság, a terület és környezete alacsony természetességi állapota. A területen jelölő élőhely és jelölő faj nem található. Védett növény- és állatfaj előfordulásáról sem rendelkezünk adattal.

3.7. A terv vagy beruházás társadalmi, gazdasági következményeinek leírása

A beruházó célja, hogy a jelenleg is átrakó állomásként működő területen az átrakó-kapacitás növelése érdekében műszaki fejlesztést hajtson végre. Ezzel a külföldről érkező import tömegárú gyorsabban, hatékonyabban, korszerűbben rakodható át, mely gazdasági előnyökkel jár.

4. A TERV (BERUHÁZÁS) KEDVEZŐTLEN HATÁSAI

4.1. A várható természeti állapotváltozás leírása a terv vagy beruházás megvalósulását követően vagy annak következtében

A tervezett beruházásnak nincs kedvezőtlen hatása Natura 2000 területre. A tervezési terület természeti állapota csak ideiglenesen és kismértékben fog változni, mert a kivitelezés okozta bolygatás után az ott lévő alacsony természetességi állapot helyre fog állni. Ezen átmeneti hatások lokálisak, távolhatásuk (pl. zajhatás) részben el sem különíthető a terület funkciószerinti működésének zajhatásától.

4.2. A Natura 2000 területen megtalálható, a kijelölés alapjául szolgáló élőhelyekre és fajokra gyakorolt, várhatóan kedvezőtlen hatások leírása, bemutató térképmellékletekkel

A beruházási területen jelölő élőhelytípus és faj nem található.

A területen és közvetlen közelében lévő élőhelyeket a távolhatás hatásterületével a 6. ábrán mutatjuk be. A zajhatás hatókörének becsült 100 m-es övezet nem érint Natura 2000 területet.

4.3. A Natura 2000 területen megtalálható, a kijelölés alapjául szolgáló élőhelyek és fajok természetvédelmi helyzetében várható kedvezőtlen hatások becsült mértéke

A tervezési terület nem része Natura 2000 területnek, továbbá ott nem található jelölő élőhelytípus és faj, ezért természetvédelmi helyzetüket kedvezőtlen hatások sem érik.

5. ALTERNATÍV (EGYÉB ÉSSZERŰ) MEGOLDÁSOK

5.1. A tervező, illetve beruházó által tanulmányozott alternatív megoldások bemutatása

Alternatívák nem merültek fel.

5.2. A szóba jöhető alternatív megoldások megvalósítását nehezítő vagy kizáró ok

Alternatívák hiányában a kérdés nem vizsgálható.

6. A MEGVALÓSÍTÁS INDOKAI

6.1. A terv vagy beruházás megvalósítása szükségszerűségének ismertetése

Az átrakó-állomás fejlesztése gazdasági célokat szolgál. A nemzetközi tömegárúszállítást teszi korszerűbbé, hatékonyabbá az átrakó átépítése.

6.2. Köz-, illetve környezetvédelmi érdek kérdése

A terv vagy a beruházás megvalósításának szükségszerűségét a következő indokok valamelyike támasztja alá (*a kívánt rész megjelölendő*)

- társadalmi vagy gazdasági természetű kiemelt fontosságú közérdek (amennyiben az kiemelt jelentőségű élőhelytípust vagy fajt nem veszélyeztet)
- emberi egészség vagy élet védelme
- a közbiztonság fenntartása, megőrzése vagy helyreállítása
- a környezet szempontjából kiemelt jelentőségű kedvező hatás elérése.
- a fenti kategóriákba nem sorolható, egyéb kiemelt fontosságú közérdek (amennyiben az kiemelt jelentőségű élőhelytípust vagy fajt veszélyeztet)

A megadott indokok egyike sem jelölhető meg az adott projekt vonatkozásában.

7. KEDVEZŐTLEN HATÁSOK MÉRSÉKLÉSE

7.1. Kedvezőtlen hatások és mérséklésük a kivitelezés során

Tekintettel arra, hogy a tervezési területhez legközelebbi Natura 2000 területek távolsága 1,5 és 1,8 km, a zajhatás hatóköre becslés alapján 100 m, közvetlen és közvetett hatások közösségi jelentőségű területeket nem érintenek.

A terület alacsony természetességi állapotában bekövetkező leromlás mértéke igen csekély és csupán átmeneti: a közönséges, adott környezeti hatásokat toleráló, esetenként gyom- és inváziós fajok a bolygatás után vissza fognak települni a számukra megfelelő területi egységekre. A lokális hatások mérséklése elsősorban a beavatkozási időszakra vonatkoztatható, valamint a beavatkozás előtti állapotmentéssel csökkenthetők a kedvezőtlen hatások. Mindezeknek azonban a jelentős távolságra lévő Natura 2000 területekre nincs hatása.

7.2. Kedvezőtlen hatások és mérséklésük az „üzemeltetés” során

Az átépített átrakó üzemelése során a nagy távolságra lévő Natura 2000 területeken plusz kedvezőtlen hatás nem fog realizálódni.

8. KOMPENZÁCIÓ

A 7. sz. fejezetben felvázoltuk a kedvezőtlen hatásokat és mérséklésük lehetőségeit, melyen túli kompenzációs tevékenységet nem tudtunk meghatározni.

IRODALOMJEGYZÉK

Bölöni J. – Molnár Zs. – Kun A. (szerk.) 2011: Magyarország élőhelyei. A hazai vegetációtípusok leírása és határozója. ÁNÉR 2011. MTA ÖBKI, Vácrátót.

Haraszty, L. (szerk) 2014: Natura 2000 fajok és élőhelyek Magyarországon – Pro Vértes Közalapítvány, Csákvár.

A Felső-Tisza (HUHN20001) kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület fenntartási terve (Végleges változat), 2014

A Felső-Tisza (HUHN10008) különleges madárvédelmi terület fenntartási terve, 2021 Letöltés dátuma: 2025-01-21

Natura 2000 STANDARD DATA FORM, HUHN20001, Felső-Tisza, Letöltés dátuma: 2025-01-21

Natura 2000 STANDARD DATA FORM, HUHN10008, Felső-Tisza, Letöltés dátuma: 2025-03-03

Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesület (2025) Natura 2000 adatbázis: Felső-Tisza.
<https://www.mme.hu/natura-2000-teruletek/huhn20001> Letöltés dátuma: 2025-01-21

Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesület (2025) Natura 2000 adatbázis: Felső-Tisza.
<https://www.mme.hu/natura-2000-teruletek/huhn10008> Letöltés dátuma: 2025-01-21

5. melléklet

Közérthető összefoglaló



ELGOSCAR
Környezettechnológiai Zrt.

Központ: 1095 Budapest, Soroksári út 164. Vizsgáló laboratórium: 8184 Fűzfőgyártelep, Pf. 28.
Tel.: +361 363 72 31 Tel.: +3688 586 150
Email: iroda@elgoscscar.eu Email: labor@elgoscscar.eu



KÖZÉRTHETŐ ÖSSZEFOGLALÓ

EPERJESKE-ÁTRAKÓ PÁLYAUDVAR MEGLÉVŐ NORMÁL ÉS SZÉLES VÁGÁNYHÁLÓZATÁNAK FELÚJÍTÁSA

314/2005. (XII.25.) Kormányrendelet 6. sz. melléklet 8. pontja szerint

Budapest, 2025. március



Nagybányai Lilla
témavezető

Fábíán Péter
szakértő

Tóth Gergely
vezérigazgató

TARTALOMJEGYZÉK

1	Előzmények.....	3
1.1	Engedélykérő azonosító adatai	4
1.2	A hatástanulmány készítőjének azonosító adatai	4
1.3	A hatástanulmány kidolgozásának menete és jogszabályi háttere	5
2	A tervezett tevékenység bemutatása.....	6
2.1	A tervezett tevékenység tárgya és célja	6
2.2	A tervezett tevékenység területigénye, a terület jelenlegi hasznosítása	7
2.3	A tervezett vasúti fejlesztés korszerűsítésének (vonalbesorolás, vasúti szelvényezés, tervezési határok, vonalbesorolás, nyomtávolság, úrszelvény és sebesség) rövid leírása.....	10
2.4	Vágányok rendeltetése, vágánytengely-távolságok, használható hosszak	12
2.5	A tervezett tevékenység megvalósításához kapcsolódó műveletek	13
2.6	A tervezett tevékenység megvalósításához kapcsolódó létesítmények.....	15
2.7	A vasutak üzemeltetése	20
2.8	Forgalmi viszonyok	21
2.9	A létesítés várható időpontja, időtartama, a működés megkezdése és üzemeltetése	22
2.10	A létesítés és üzemeltetés során fellépő szállítási tevékenységek	22
2.11	A létesítés és üzemeltetés során felhasznált veszélyes anyagok	23
2.12	Esetleges környezetterhelést okozó balesetek, meghibásodások lehetőségei és az ebből származó hatótényezők.....	24
3	Hatótényezők, hatásfolyamatok és hatásviselők azonosítása.....	25
4	Környezeti hatások és kibocsátások.....	28
4.1	Talaj/földtani közeg és felszín alatti vízvédelem	28
4.2	Felszíni vízvédelem	31
4.3	Levegővédelem.....	33
4.4	Épített környezet.....	36
4.5	Élővilág, táj és tájkép védelme	37
4.6	Zaj és rezgés elleni védelem.....	39
4.7	Hulladékgazdálkodás.....	41
4.8	Klímavédelem.....	45
5	Egyesített hatásterületek és összefoglaló hatásmátrix	47
6	Környezetvédelmi intézkedések.....	49
6.1	Környezetvédelmi létesítmények felsorolása	49
6.2	Környezetvédelmi intézkedések meghatározása	49
7	Országhatáron áttérjedő környezeti hatások vizsgálata	51

1 ELŐZMÉNYEK

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (Connecting Europe Facility, CEF) 2022-es pályázati kiírása lehetővé tette olyan projektjavaslatok benyújtását, amelyeknek célja a közlekedési infrastruktúra alkalmassá tétele a hatékony határellenőrzés lefolytatására az Unió külső határain.

A pályázatban a magyar vonatkozású projektelemek Záhony és Eperjeske körzetben a jelenleg szűk keresztmetszetet jelentő átrakó kapacitás fejlesztését célozzák, mind a vágányhálózat rehabilitációja, mind eszközbeszerzés és –fejlesztés révén.

Az Európai Bizottság 2023.09.08-án kelt C (2023) 6010 sz. végrehajtási határozatával a projektet támogatásban részesítette, a Kormány az 1435/2023. (X.9.) Korm. határozat alapján biztosította hazai költségvetésből a szükséges támogatást.

A projekttel kapcsolatos uniós támogatási megállapodás aláírásra került, és hatályba lépett, amely alapján a projekt szerződéses kezdete 2023.02.01., a szerződés szerinti vége pedig 2027.12.31.

A tervezéssel az akkori szervezeti felépítésnek megfelelően a MÁV Fejlesztési és Beruházási Zrt. Igazgatóság Műszaki Előkészítési Osztálya a Műszaki Tervezési Osztályt bízta meg.

A Záhony-Port Zrt. igényei szerint megvalósítandó szemesztermény átrakó modernizálás projektelemben több olyan létesítmény/berendezés valósul meg-beleértve a vágány mellett létesülő síktároló csarnokot is-, amelyek a MÁV Zrt. által előkészítésében és beruházásában megvalósítandó új fonódó rakodóvágányhoz kapcsolódnak.

A rakodóvágány kialakítását a MÁV Műszaki Tervezési Osztály a megrendelőkkel (beleértve azok szakmai szervezeteit és a Záhony-Port Zrt.-t is) folytatott egyeztetések során, a távlati rakodástechnológiai igények alapján több változatban dolgozta ki.

A végleges változat az ún. B1.2 mod04. sz. változat lett, ami 2024. május 27-én került elfogadásra.

A MÁV Zrt. 2024 szeptemberében ajánlati felhívást tett közzé a „Kapacitás növelés a magyar-ukrán vasúti határforgalomban” elnevezésű projekt részeként Eperjeske-Átrakó állomáson szemesztermény átrakó, valamint fonódó vágány létesítésére, illetve 1 db meglévő széles nyomtávú és 1 db normál nyomtávú csonkavágány megszüntetésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálatának lefolytatása, környezeti hatástanulmány elkészítése, valamint környezetvédelmi engedély megszerzése tárgyában, melyre Cégünk, az ELGOSCAR Zrt. ajánlatot tett és azt a MÁV Zrt. elfogadta.

Az Eperjeske-Átrakó állomáson történő szemestermény átrakó, valamint fonódó vágány létesítésére, illetve 1 db meglévő széles nyomtávú és 1 db normál nyomtávú csonkavágány megszüntetésére vonatkozó környezeti hatástanulmány elkészítésére az ELGOSCAR Környezettechnológiai Zrt. kapott megbízást.

Az elkészített környezeti hatástanulmány a 314/2005. (XII. 25.) Kormányrendelet 6. számú mellékleteinek tartalmi-formai követelmény rendszere alapján került összeállításra. Ezen engedélyezési eljárás keretében készült a jelen közérthető összefoglaló.

1.1 ENGEDÉLYKÉRŐ AZONOSÍTÓ ADATAI

Neve:	MÁV Pályaműködtetési Zrt.
Székhelye:	1117 Budapest, Budafoki út 79.
Adószáma:	32694422-2-43
Cégjegyzékszám:	01-10-143081
Képviselői:	Szilágyi Tibor és Tulik Károly
Kapcsolattartója:	Lénárt Zoltán
E-mail:	lenart.zoltan@mavcsoport.hu
Tel.:	+36/30/304-98-02

1.2 A HATÁSTANULMÁNY KÉSZÍTŐJÉNEK AZONOSÍTÓ ADATAI

Cég neve:	ELGOSCAR Környezettechnológiai Zrt.
Székhelye:	1095 Budapest, Soroksári út 164.
Adószáma:	32075382-2-43
Cégjegyzékszám:	01-10-142026
Statisztikai számjegye:	32075382-7112-114-01
Képviselője:	Tóth Gergely József
Kapcsolattartója:	Fábián Péter

A jogosultságot igazoló engedélyek, valamint azok érvényessége a következő 1. táblázatban kerül részletezésre.

1. táblázat: Szakértői jogosultságok

Szakértő neve	Engedély	Érvényesség	Jogosultság
Fábián Péter	SZKV-1.1., SZKV-1.3.	13-18066	határozatlan ideig
Literáthy Bálint	SZKV-1.1., SZKV-1.2., SZKV-1.3., K-SZ	01-12364	határozatlan ideig
Kővári László	SZKV-1.1., SZKV-1.4.	02-0305, 02-51404	határozatlan ideig
Dukay Igor	SZTV	SZ-048/2010.	határozatlan ideig
Ámon Gergely	SZVV-3.1, SZVV-3.2, SZVV-3.7.	08-01720	határozatlan ideig

A szakértői jogosultságok a <https://mmk.hu/kereses/tagok>, valamint a <https://ttsz.am.gov.hu/szakertok/szemelyek> honlapon megtekinthetők.

1.3 A HATÁSTANULMÁNY KIDOLGOZÁSÁNAK MENETE ÉS JOGSZABÁLYI HÁTTERE

Az alábbi fejezetet a 314/2005. (XII.25.) Kormányrendelet 1 b). pontja alapján foglalkozunk. Azon projektelemek tekintetében, amelyek az országos és vasúti törzshálózat részeként új vasúti pálya létesítésével járnak, a vonatkozó uniós és magyar jogszabály szerint hatásvizsgálati eljárást kell lefolytatni. A környezeti hatástanulmány kidolgozásánál az alábbi jogszabályok előírásait tartottuk szem előtt:

- A környezet védelmének általános szabályáról szóló 1995. évi LIII. törvény.
- A környezeti hatásvizsgálati és egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Kormány rendelet 6. számú mellékletében foglalt tartalmi követelmények.
- Az Eperjeske-Átrakó pályaudvaron történő szemesztermény átrakó, valamint fonódó vágány létesítésére, illetve 1 db meglévő széles nyomtávú és 1 db normál nyomtávú csonkavágány megszüntetésére a környezeti hatásvizsgálat és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 1. számú mellékletének 36. pontja alapján a tervezett beruházáshoz környezeti hatástanulmányi eljárás lefolytatása szükséges.
- A 314/2005. (XII. 25.) Kormány rendelet. 6. sz. mellékletében meghatározott tartalmi követelményeken túlmenően a dokumentáció elkészítésekor az egyes vonatkozó szakterületeket szabályzó jogszabályok, illetve a környezet védelmét szolgáló törvény, kormány-, miniszteri-, illetve önkormányzati rendelet, térképi-, és terepbejárás szerzett adatok, is figyelembevételre kerültek, illetve törekedtek a vizsgálat közben felmerült egyéb

kérdések megválaszolására. Továbbá megkerestük a Hortobágyi Nemzeti Park Igazgatóságát, a biotikai adataik rendelkezésre bocsátása érdekében. A biotikai adatokon túl átadták az országosan védett és Natura 2000 területek határvonalainak állományát is. Ehhez továbbá felhasználásra kerültek a szakterületi vizsgálatokon és elemzéseken túl az ismert szakirodalmi adatok, a települések szabályozási terveinek adatai, valamint az engedéllyessel folytatott konzultációk és az engedélyestől beszerezett információk és elkészített tanulmányok.

- MÁV Zrt. rendelkezésünkre bocsátotta a tervezéssel érintett területre készült - a tervezett vasúti fejlesztéshez és a hozzá kapcsolódó létesítmények - engedélyes terveket is, úgy, mint: alépítmény (sínek, aljak, ágyazat, kitérők), felépítmény, térvilágítás, energiaellátás, vezetékek, közművek, távközlés, biztosítóberendezések, felszíni vízelvezetés, vízellátás, műtárgyakra, pl.: rakodóépületek kialakítására, megközelítő utakra, útátjáróra) műszaki adataira, méretezéseire vonatkozóan. Az elkészült geotechnikai vizsgálatokat és az ehhez kapcsolódó szakvéleményt is rendelkezésünkre bocsátották, - amelyek során megfelelő részletességű és mélységű talajfeltárások mélyültek.
- Jelen környezeti hatástanulmány a 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 6. számú melléklete szerinti tartalommal került összeállításra, minősített adatot, vagy a környezethasználó szerint üzleti titkot képező adatot nem tartalmaz.

2 A TERVEZETT TEVÉKENYSÉG BEMUTATÁSA

2.1 A TERVEZETT TEVÉKENYSÉG TÁRGYA ÉS CÉLJA

A környezeti hatástanulmány célja, a tervezett infrastrukturális fejlesztés megvalósulása esetén fellépő környezeti hatások becslése és vizsgálata, a káros hatások lehetőség szerinti minimumra csökkentésére, kiküszöbölésére irányuló javaslatok megfogalmazása, valamint a tervezett beruházás telepítésének környezetvédelmi szempontból kizáró okok felderítése.

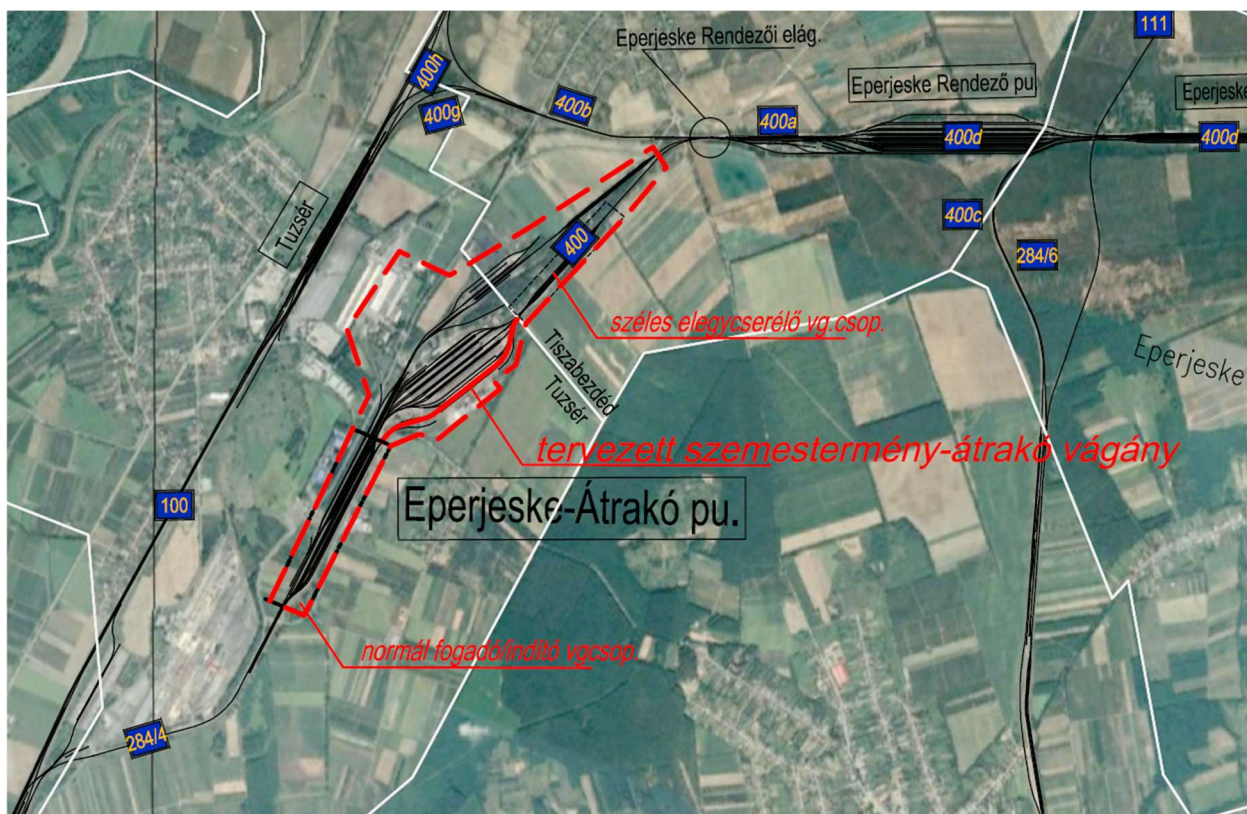
Fenti célok elérése érdekében a tanulmányban felmértük az érintett terület jelenlegi környezeti állapotát, környezeti viszonyait és folyamatait, valamint a rendelkezésünkre átadott tervek és dokumentumok alapján értékeltük a tervezett vasúthálózati fejlesztés és kapcsolódó létesítményeinek kivitelezése, illetve üzemelése kapcsán fellépő környezeti hatásokat, azok mértékét és következményeit.

Az egyes környezeti elemek, rendszerek és hatótényezők jelenlegi, illetve távlati (beruházás utáni) állapotának vizsgálatával, az érintett terület lehatárolásával, a védekezés lehetséges módozataival, szakterületenként külön-külön foglalkozunk, majd összefoglaló értékelésben összegezzük vizsgálati eredményeinket.

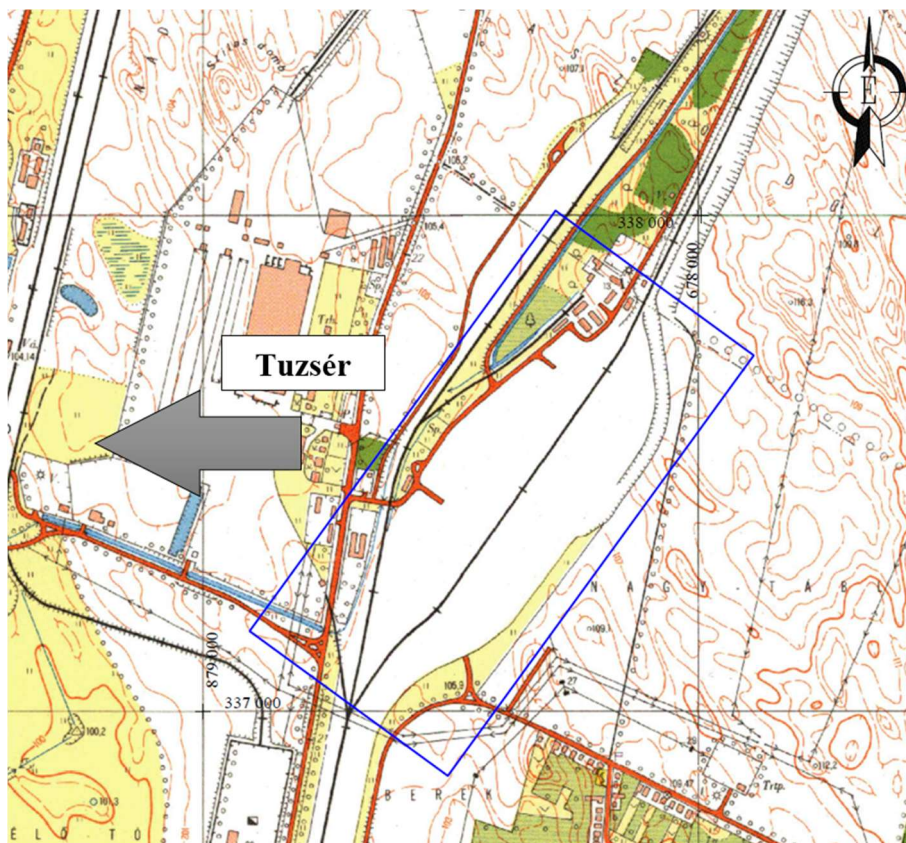
2.2 A TERVEZETT TEVÉKENYSÉG TERÜLETIGÉNYE, A TERÜLET JELENLEGI HASZNOSÍTÁSA

A pályaeépítési elemek a MÁV Zrt. vagyonkezelésében levő területen valósulnak meg, az áruvizsgálati és tárolási létesítményekhez az előzetes vizsgálatok alapján kisajátítás nem szükséges.

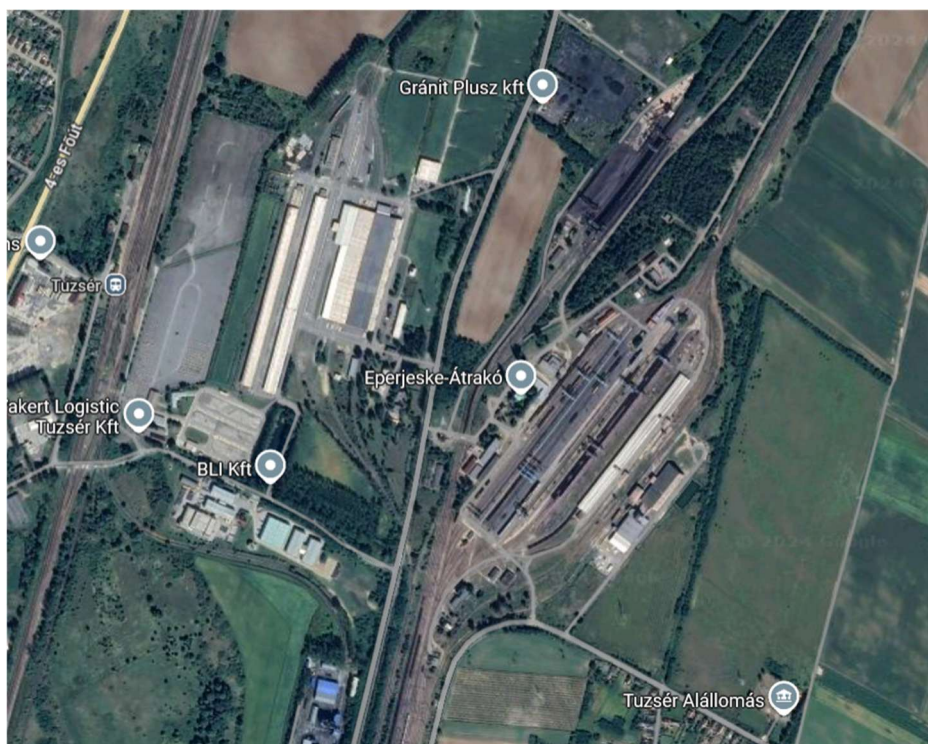
- Település: Tuzsér;
- Helyrajzi szám: Tuzsér 73/1;
- Létesítmény megnevezése: (284/4) Eperjeske-Átrakó és (400) Eperjeske Átrakó (széles).



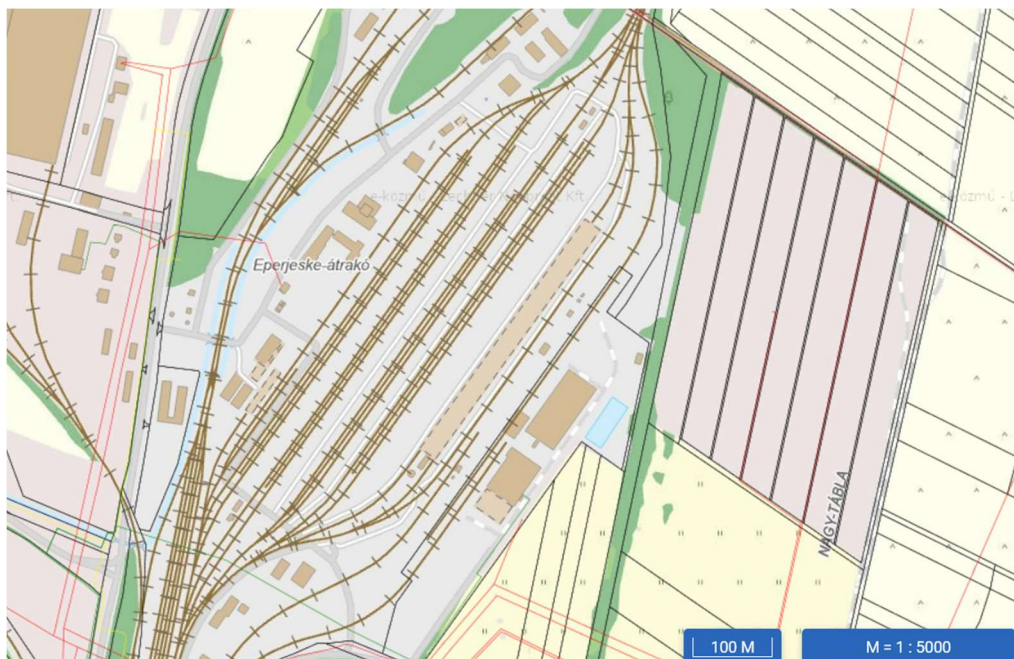
1. ábra: A tervezett beruházás átnézeti térképe



2. ábra: A tervezett beruházás átnézeti térképe



3. ábra: A tervezett beruházás részletes helyszínrajza



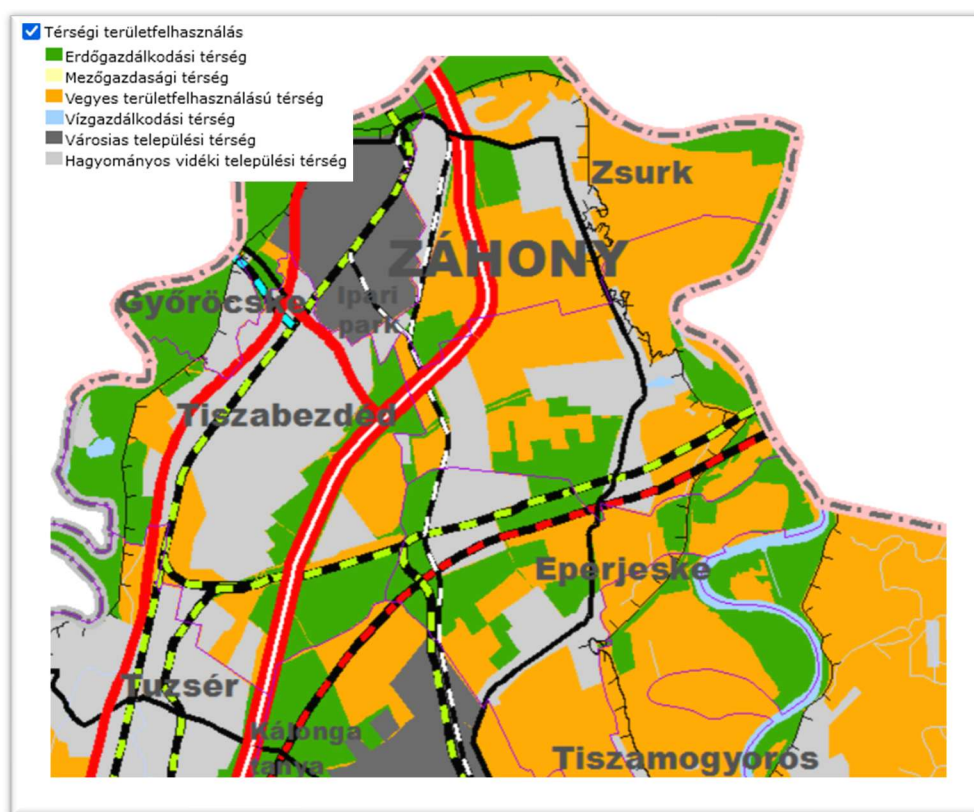
4. ábra: A tervezéssel érintett terület részletes helyszínrajza - hrsz.-ok feltüntetésével

A tervezési terület Tuzsér település közigazgatási területén belül található, ipari – kötött pályás közlekedési – területen.

Területhasználatok és építési övezetek a tervezési terület környezetében égtájak szerinti felsorolása:

- **Északi irányban** kivett közforgalmi vasút található,
- **Keleti irányban** közvetlenül egyéb iparterületek találhatók, melyeken túl védett erdőterületek is találhatók,
- **Nyugati irányban** közvetlenül II. rendű közlekedési terület, valamint kereskedelmi szolgáltató gazdasági területek találhatók,
- **Déli irányban** egyéb iparterületek, valamint kereskedelmi szolgáltató gazdasági területek találhatók.
- **Keresztezve:** II. rendű közlekedési terület, térségi kerékpár-út.

A tervezési terület térségi területrendezési terv átnézeti térképét a 5. ábra szemlélteti.



5. ábra: Tervezett területrendezési terv átnézet térképe

2.3 A TERVEZETT VASÚTI FEJLESZTÉS KORSZERŰSÍTÉSÉNEK (VONALBESOROLÁS, VASÚTI SZELVÉNYEZÉS, TERVEZÉSI HATÁROK, VONALBESOROLÁS, NYOMTÁVOLSÁG, ŰRSZELVÉNY ÉS SEBESSÉG) RÖVID LEÍRÁSA

Eperjeske-Átrakó állomás normál nyomtávú vágányhálózata a 100 sz. Budapest Nyugati pu. – Cegléd – Szolnok - Záhony oh. fővonalból kiágazó 284/4 sz. egyvágányú, villamosított fővonalon a 37+70 – 67+56 sz. szelvények között fekszik, mint fejállomás. A széles nyomtávú vágányhálózat a 400 sz. Eperjeske-Átrakó (széles) – Eperjeske- Rendező (széles) vonalon a 3+88 – 24+16 sz. szelvények között fekszik.

A 2011. évi CXCVI tv. szerint:

- a 284 Záhony normál nyomtávú hálózat és
- a 400 Záhony széles nyomtávú hálózat a Transz-európai vasúti áruszállítási hálózat része.

Eperjeske-Átrakó pályaudvar ömlesztett átrakó vágánycsoportján:

- új fonódott 17./XXXVII. ún. szemestermény átrakó rakodóvágány létesítése a 463 és 315 sz. kitérők (0+00-10+46 szelvények) között, ahol az 1+76,91 és a 9+79,24 szelvények között a két eltérő nyomtáv négysínes fonódott vágányként kerül kialakításra,
- a fonódott vágányszakasz elején és végén- fonódó szerkezeteken keresztül – csatlakozik a széles 17a. illetve a normál XXXVIII/a sz. csonkavágány,
- az új rakodóvágány a meglévő, megmaradó normál ill. széles vágánykapcsolatokhoz egy-egy kétsínes normál (XXXVIII/a.) ill. széles (17/b) vágányszakaszokkal csatlakoznak,
- a síktároló csarnok tárolóterületének maximalizálása miatt a széles vágány a normál vágány bal oldalán került kialakításra,
- a síktároló csarnok közepén rakodógépekkel járható burkolt vágányszakasz felület lesz kialakítva,
- a rakodóvágány a normál nyomtávolságú vágányok felől a rakodó vágányt vágányzáró sorompóval fedezik.

Egyúttal

- a meglévő XXXVIII. normál vágány és a
- meglévő széles 17. vágány elbontásra kerülnek.

Nyomtávolság

A legnagyobb engedélyezett vonathossz 750 m.

A 284 Záhony normál nyomtávú hálózaton a nyomtávolság: 1435 mm.

A 400 Záhony széles nyomtávú hálózaton a nyomtávolság: 1520 mm.

Tengelyterhelés

A 284 Záhony normál nyomtávú hálózaton megengedett tengelyterhelés: 210 kN.

A 400 Záhony széles nyomtávú hálózaton a tengelyterhelés: 245/250 kN.

Űrszelvény

Eperjeske-Átrakó pályaudvaron

- a villamosított normál nyomtávú fő- és mellékvágányokon Av,
- a nem villamosított normál nyomtávú fő- és mellékvágányokon A
- a nem villamosított széles mellékvágányokon Sz jelű űrszelvény

érvényes.

A pályaudvar villamosított és nem villamosított normál nyomtávolságú vágányai esetében az OVSz. 1.1.4. pont alapján az MSZ 8691 szabvány (Országos közforgalmi vasutak úrszelvénye) szerint A és Av jelű úrszelvényt és a szabadon tartandó tereket kell biztosítani.

E szabvány szerinti kialakítás teljesíti az ÁME által előírt GA jelű méreetszelvény méreteit (MSZ EN 15273-3/2009).

A pályaudvar nem villamosított széles nyomtávolságú nem vonatfogadó fővágányai (mellékvágányai) esetében a GOSZT9238 szabvány szerinti Sz jelű úrszelvényt és a szabadon tartandó tereket kell biztosítani.

A GOSZT9238 Sz jelű úrszelvény teljesíti az ÁME által előírt S jelű méreetszelvény méreteit. Ezek méretek a fonódott vágányszakaszon az adott nyomtávolság esetén értelemszerűen külön-külön alkalmazandók.

Az új, illetve az átépülő vágányok mellett a közlekedési terek szélét, az előírások alapján, valamint a vágány technológiai adottságai miatt a szélső vágányok tengelyétől 3,50 m-ben határoztuk meg a D57. sz utasítás ill. az OVSZ I. B. alapján, ami:

- széles nyomtáv esetén 3,30 m
- normál nyomtáv esetében 2,80 m.

2.4 VÁGÁNYOK RENDELTETÉSE, VÁGÁNYTENGELY-TÁVOLSÁGOK, HASZNÁLHATÓ HOSSZAK

A 3. táblázatban összegeztük a beruházást érintő vágányok hosszait.

2. táblázat: Kimutatás egyes vágányszakaszok építéséről nyomtáv szerinti bontásban

Vágányok	Normál nyt. vágány	Széles nyt. vágány	Fonódott vágány
XXXVIII/a	-	149,92	-
17a	103,00	-	-
17/XXXVIII.	-	-	802,29
17b	9,87	-	-
XXXVIII/b	-	39,83	-
21.	123,32	-	-
16	91,52	-	-
ideiglenes	62,72	-	-
Összesen	390,43	189,75	802,29

A vágánytávolságok a következőképpen fognak alakulni:

- *Meglévő vágányok tengelytávolsága:*

Eperjeske-Átrakó pályaudvar vágányhálózata mind a normál, mind a széles vágányhálózat esetében 5,00 m vágánytengely-távolsággal épült meg.

A széles-normál vágányok között is ezt a D.57. sz. ut. 4. táblázata szerinti 5,30 m vágánytengelytávolság került betervezésre.

A meglévő vágányok között a vágánytengely változó, az egyenes szakaszokon közel párhuzamosak. A vágánytengelytávolság meghatározására a D.57. sz. ut. 9. táblázata, a biztonsági határjelző kitűzésének módjára a 12. táblázat szerinti előírást (4,00 m + ívpótlék) vettük figyelembe.

A XXXVIII. a vágány végének megállapítása során a csonkavágány és az összetartó vágányoktól való vágánytengely-távolságot 5,00 m + ívpótlékokkal került figyelembevételre, így a normál csonkavágány

- jobb oldalon az AGROCHIMTRANSPACK vágánytól 5.92 m-re

- a bal oldalon a 315. sz. kitérő elejétől 5,30 m-re lesz.

A fonódott vágányszakaszon a széles és a normál vágány tengelytávolsága 0,4225 m.

A széles oldali kapcsolatoknál alkalmazott legkisebb vágánytengelytávolság 5,30 m.

- *Új szemesztermény átrakó vágány vágánytávolsága:*

A 21/XXXVI. sz. kombinált vágány és az új 17/XXXVIII. sz. szemesztermény átrakó vágány vágánytengelytávolsága 6,30 m lesz.

2.5 A TERVEZETT TEVÉKENYSÉG MEGVALÓSÍTÁSÁHOZ KAPCSOLÓDÓ MŰVELETEK

A tervezett átalakítás (korszerűsítés) az alábbi munkákat vonja maga után a vasút esetében:

- Területfoglalás
- Vágány, felépítmény elbontása.
- Régészeti feltárások, lőszermentesítés - kellő időben (a kivitelezés megkezdése előtt) el kell kezdeni a régészeti feltárásokat. Ugyancsak el kell végezni a terület lőszermentesítését a biztonságos munkavégzés érdekében.
- Növényzet eltávolítása - az előkészítő munkákhoz tartozik.

- Humuszleszedés - a talajmechanikai szakvélemény alapján meghatározott vastagságig leszedik a humuszt. Ennek egy része deponálásra kerül, amit a későbbiekben a tereprendezési munkáknál felhasználnak. A felesleges mennyiséget el kell szállítani, és mezőgazdasági területen, a terület tulajdonosával egyeztetve hasznosítani kell.
- A munkálatok során az összes kialakított ideiglenes részsű felületvédelméről gondoskodni kell. Javasolt részsűk fóliázása, de egyenértékű technológia is alkalmazható.
- Közmű kiváltások és ellátóvezetékek építése - A keresztező közművek megfelelő nyomvonalra helyezése, valamint a vezetékek magassági korrekciójának elkészítése.
- Ellátó vezetékek esetében a csatlakozási ponttól közmű építése. A közművekkel kapcsolatos építéseket a pálya építése előtt vagy az építés ideje alatt végzik.
- Földmunka készítése - az alábbi munkafolyamatokból áll: tereprendezés, földszállítás, terítés, tömörítés, geotextília elhelyezése. A földszállítás tartalmazza a szükséges anyagmennyiség beszállítását, valamint a töltésepítésre alkalmatlan föld elszállítását lerakóhelyre. A földmunkát csak földmunkavégzésre alkalmas időszakban lehet és szabad végezni, a kivitelezéshez fagymentes időszakot kell választani.
- Töltésalapozás, ahol szükséges (terméskő anyag elhelyezése), töltésanyag elhelyezése bányameddőkből, zúzottkő ágyazat építése, vasbeton aljak beépítése, sínek fektetése.
- Burkolatépítés - útalap építése, aszfaltozás, peron burkolatok építése, útátjárókban STRAIL burkolat építése.
- Forgalomtechnikai felfestések, korlátok, táblák elhelyezése.
- Füvesítés, növénytelepítés - a befejező munkák közé tartozik, a végleges tereprendezés elkészülte után lehet teljes mértékben elvégezni. A szükséges mértékben átépített részsűket mielőbb füvesíteni kell. Az erózióvédelem megoldható humuszterítéssel (minimum 10 cm vastagságban történő beépítéssel) és füvesítéssel, illetve gyepnemez vagy szegezett geotextília anyagú DEROZION háló terítésével és füvesítéssel.
- A munkaterület víztelenítését, a felszíni vizek elvezetését a kivitelezés valamennyi fázisában biztosítani kell.
- Vágányépítés, szabályozás.

Fenti munkafolyamat elvégzéséért a Kivitelező a felelős.

Az építési munka megkezdése előtt, a kiviteli terv birtokában készül el az organizációs terv, amely részletesen tartalmazza a szállítási útvonalakat, az esetleg szükséges anyagnyerő helyeket és az

építés alatti személyszállítási üzemmenetet. Sor kerül a teljes zúzottkő ágyazat elbontására. Az elbontott mennyiség minősítést követően visszakerülhet töltésanyagként a vasúti töltésekbe vagy útépités során kerül felhasználásra. A szükséges zúzottkő beszállítása során a kőbánya helyének, valamint a szállítási útvonalnak kiválasztása a tender meghirdetése után a kivitelező feladata. A vasúton történő szállítás adottelvárható. A cserélendő aljak részben más területen található földutak sárrázóiként, részben egyéb alsóbbrendű vasútvonalakon kerülhetnek beépítésre. A vasúti sín a betonalkak nem minősülnek hulladéknak, azok a vasúti törvény szerint visszanyereményi anyagok.

A vasúti pálya létesítése és bontása során a 4. táblázatban bemutatott mennyiségekkel lehet számolni az előkészítő- és földmunkák, vízépités, vasútépités, közművezetékek eseteiben.

3. táblázat: Bontásból származó becsült mennyiségek

<i>Megnevezés</i>	<i>Mennyiség</i>	<i>Mértékegység</i>
<i>Vasúti pálya</i>		
Bevágásból kikerülő föld kitermelése és elszállítása lerakóhelyre	9 034	m ³
Szivárgók bontása	680	m
Szivárgó aknák bontása	14	db
Vágány bontása mezőben (48 r. vg)	1 474	vfm
Szennyezett felső és alsó ágyazat bontása	2 516	m ³
Egyszerű kitérő bontása	4	csoport
Vegyes aljzat (beton és fa) bontása	3 126	db
Vágányzáró földkúp bontása	2	db
Biztonsági határjel, szelvénykő bontása	4	db
<i>Útátjáró</i>		
Aszfalt burkolat bontása közúton	4	m ³
Cementes kötőanyagú burkolat alap bontása	15	m ³

2.6 A TERVEZETT TEVÉKENYSÉG MEGVALÓSÍTÁSÁHOZ KAPCSOLÓDÓ LÉTESÍTMÉNYEK

17/XXXVIII. fonódott vágány és csonkavágányok

A tervezett fonódó vágány a meglévő XXXVIII. sz. vágány jelenlegi vágánytengelye mellett, pontosan 3 m távolságra tervezett a XXXVI. meglévő vágány irányába.

Szemestermény átrakó

A szemestermény tároló csarnok hossza 490 m. A rakodó út szélessége 5,00 m az AGROCHIMTRANSPACK ipvg. kerítésétől legalább 1,00 m távolság megtartása mellett.

A csarnok szélessége 16,00 m. A csarnok tömege négy csarnoki tároló részre, két nyitott technológiai részre és egy nyitott átjáró részre oszlik:

- 1. tároló rész területe: 1 542 m²,
- 2. tároló rész területe: 1 795 m²,
- 3. tároló rész területe: 1 206 m²,
- 4. tároló rész területe: 1 574 m²,
- átjáró területe: 504 m².

Útátjárók

A tervezési szakaszon létesülő új vágányokat belső üzemi úthálózat két helyen a fonódott vágányszakaszon keresztezi, az utak közforgalom elől elzárt magánutak.

Az átrakót kiszolgáló jármű- és rakodási forgalomból származó igénybevételek miatt, a keresztező üzemi utak útátjáróiban és a technológiai terek burkolt vágányszakaszán – rugalmasan ágyazott vasbetonlemez (kiöntött nyomcsatornás) felépítménnyel kell kialakítani.

A 2+76,28 szelvénybe tervezett négysínes útátjáró egyenesben, tervezett útátjáró R= 200 m sugarú ívbe esik.

A megrendelők által kijelölt helyen, ami a 17/XXXVIII. vágányt 9+35,74 szelvénybe esik tehergépjárművek megfordítására alkalmas útkeresztezést kértek.

A tervezett fordulótér keresztezi a 21/XXXVI. sz. kombinált vágányt és csatlakozik a 21/XXXVI. és normál XXXVII. vágányok között a meglévő üzemi úthoz. Az üzemi út jelenleg a 21/XXXVI. sz. kombinált vágányt nem, hanem csak a széles 16. vágány keresztezi.

Leírtak alapján az 5. táblázatban foglaltuk össze az útátjárók részleteit.

4. táblázat: Kimutatás az útátjárókról

Szelvény	Vágány	Kialakítás
2+76,23	tervezett 17/XXXVIII. nyomtávolság (1520/1435 mm)	min. 6,00 m sz. üzemi átjáró építése vgzónában rugalmasan ágyazott vb. felépítménnyel, biztosítás nélkül, $\alpha = 80^\circ$,
6+20,51	tervezett 17/XXXVIII. nyomtávolság (1520/1435 mm)	10,00 m sz. technológiai átjáró építése vgzónában rugalmasan ágyazott vb. felépítménnyel, biztosítás nélkül, $\alpha = 90^\circ$,
7+35,48	tervezett 17/XXXVIII. nyomtávolság (1520/1435 mm)	10,00 m sz. technológiai átjáró építése vgzónában rugalmasan ágyazott vb. felépítménnyel, biztosítás nélkül, $\alpha = 90^\circ$,
9+35,74	tervezett 17/XXXVIII. nyomtávolság (1520/1435 mm)	min 6,00 m sz. üzemi átjáró építése vgzónában rugalmasan ágyazott vb. felépítménnyel, biztosítás nélkül, $\alpha = 88^\circ$, (rugalmasan ágyazott szakasz hossza 15,00 m)
0+78,48	meglévő 21/XXXVI. vg. átépülő szakaszán, nyomtávolság (1520 mm)	min. 6,00 m sz. üzemi átjáró építése vgzónában rugalmasan ágyazott vb. felépítménnyel, biztosítás nélkül, $\alpha = 76^\circ$, (rugalmasan ágyazott szakasz hossza 20,00 m)
1+68,91	meglévő széles 16. vg. átépülő szakaszán, nyomtávolság (1520 mm)	min. 6,00 m sz. üzemi átjáró építése vgzónában rugalmasan ágyazott vb. felépítménnyel, biztosítás nélkül, $\alpha = 76^\circ$, (rugalmasan ágyazott szakasz hossza 20,00 m)

Szikkasztó műtárgyak

A vágányszakaszok tervezetten felépítményi szivárgókkal kerülnek víztelenítésre.

A szivárgókban összegyűlő vizeknek 3 befogadója lesz, melyek:

- a vágány széles oldali végén a tervezési terület keleti oldalán húzódó meglévő árok,
- a 315. számú kitörénél tervezett szikkasztó műtárgy,
- a vágány normál oldali végén tervezett szikkasztó árok.

A szivárgók által összegyűjtött vizek szikkasztásának a helyén javasoljuk – amennyiben az földtani közegbe kerül elszikkasztásra –, hogy a vízi műtárgyak engedélyezését megelőzően alapállapot felmérést végezzenek.

Szivárgók:

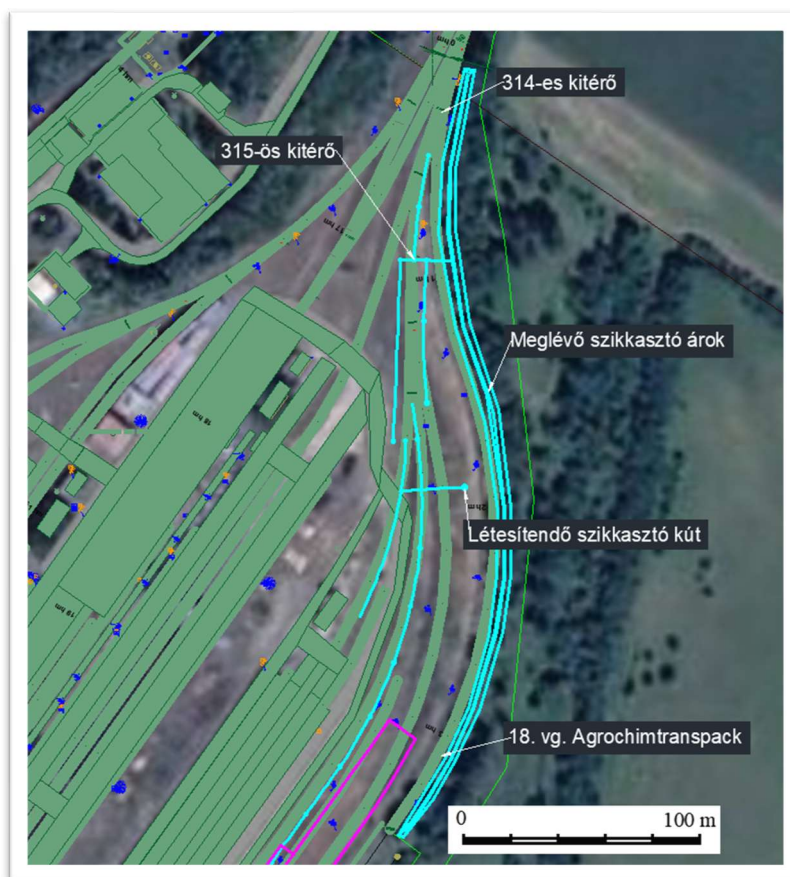
A 6. táblázatban tüntetjük fel a tervezett szivárgók elhelyezkedését.

5. táblázat: Kimutatás a szivárgókról

Vágányszám	Oldal	Kezdőszelvény	Végpszelvény	Hossz
XXXVIII./a	bal	0+00	0+45	45
	jobb	0+45	0+92	102
	jobb	0+92	1+10	18
17/XXXVIII.	bal	2+65	4+82	217
		7+43	9+49	206
		9+49	9+86	37
XXXVIII./b	jobb	9+86	10+46	62
17/a	bal	0+58	0+81	23
		0+81	130	49
ideiglenes	bal	0+16	0+63	47
16	jobb	0+63	1+39	76
	bal	1+39	1+60	21
		1+60	2+15	55
Összesen				940 mh.

Szikkasztó műtárgy:

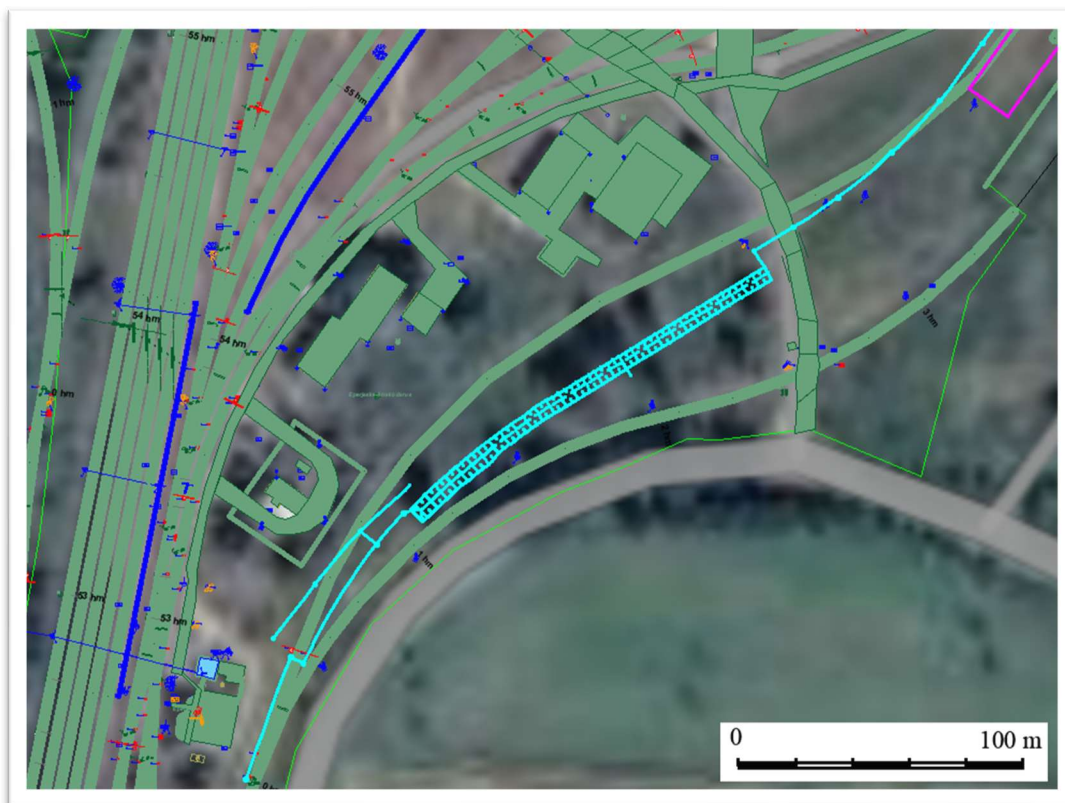
A szikkasztó műtárgy tervezetten előregyártott beton akna elemekből kerül kialakításra. Elhelyezkedését az alábbi ábrán mutatjuk be.



6. ábra: Szivárgó hálózat az átrakó pályaudvar széles oldali végén

Normál oldali szikkasztó, párologtató árok:

Az árok egy rövid szakasza 0,60 m fenékszélességű (1+15-1+45 között) hosszesés nélküli árok. Ehhez 0,40 m 1+45 +2+65 között 4.0‰ esésű árokszakasz csatlakozik. Az árkot – geotechnikai terv szerint – 1:1,5 hajlású biológiai védelemmel ellátott rézsúkkal kell kialakítani.



7. ábra: Szivárgó hálózat az átrakó pályaudvar normál oldali végén

2.7 A VASUTAK ÜZEMELTETÉSE

A tervezéssel érintett vasúti vonalszakasz üzemeltetője a MÁV Pályaműködtetési Zrt., az ehhez köthet valamennyi tevékenységét (üzemeltetés, fenntartás) az erre kiadott előírásoknak megfelelően végzi.

A teheráru szállítást, ma már több, erre szakosodott cég végzi, a menetek alapján a MÁV Pályaműködtetési Zrt.-nek pályahasználati díjat kell fizetnie.

A vasutak üzemeltetése során általában az alábbi munkafolyamatok adódnak:

- Vonatforgalom irányítása, vonatszerelvények előkészítése,
- Sínhibák megszüntetése (síngondozás, síncsiszolás, sínkopás, sínvéggondozás),
- Sínek és váltók kenése,
- Alépítmény karbantartása (vízcsákok javítása, gyenge altalajok javítása, szabványárkok tisztítása),
- Felépítménykarbantartása, vágányszabályozása,
- Esetleges sintörések helyreállítása,

- Ágyazati hiányosságok megszüntetése (ágyazatpótlás, ágyazatrostálás, ágyazat tisztítás, gyomirtás, ágyazatcsere),
- Gyomirtás a padkán és a MÁV saját területén,
- Kaszálás, karbantartás Műtárgyak karbantartása - ellenőrzés, javítás, korróziógátlás,
- Hulladékok gyűjtése,
- Állomások, megállóhelyek takarítása, tisztán tartása,
- Növényzet gondozása - fák gondozása, sövénynyírás, cserjék metszése, virágágyak megfelelő kezelése.

2.8 FORGALMI VISZONYOK

Eperjeske-Átrakó pályaudvar vágányai, a nyílt hozzáférésű vasúti hálózat részei, a Hálózati Üzletszabályzatban “teher” megjelöléssel bírnak, ez azt jelenti, hogy a pályaudvarok személyforgalomra nincsenek megnyitva. Személyvonatok nem közlekednek Eperjeske-Átrakó pályaudvar területén, így a táblázatban nem lettek feltüntetve. Az adatok között szerepel a teher szerelvények - nappali és éjjeli bontásban -, sebessége, a vonatok hossza és a tárcsafék adatok.

A meglévő állapottal kapcsolatos, meglévő vágányszakaszokra jellemző, jelenleg aktuális alapadatok, valamint a tervezett, várható állapottal kapcsolatos adatok (átépítés, illetve új szakasz létesítése kapcsán) az új vágányszakasz tervezett fejlesztés megvalósulása után.

6. táblázat: Vasúti forgalom kimutatása – 2024. évben és várhatóan

Vonat típus	Vonatfajta	Forgalom jm/napszak			Tárcsafékes (%)	Átlagos sebesség (km/óra)*	Átlagos hossz (m)**
		napközben (06-18 h)	este (18-22 h)	éjszaka (22-06 h)			
Közlekedő vonatok jelenleg aktuális alapadatai							
Teher	Nemzetközi teher	281	221	591	0	40	357 302 147
Teher	Tolatas rakodóvágányon	10	0	0	0	5	125
Közlekedő vonatok tervezett fejlesztés megvalósulása utáni várható alapadatai							
Teher	Tolatas rakodóvágányon	20	0	0	0	5	240

Vonat típus	Vonatfajta	Forgalom jm/napszak			Túrcsafékes (%)	Átlagos sebesség (km/óra)*	Átlagos hossz (m)**
		napközben (06-18 h)	este (18-22 h)	éjszaka (22-06 h)			
	(21/XXXVI vágányok és XXXVII sz. vágány)						
Teher	Tolatas rakodóvágányon (új fonódott vágány)	25	0	0	0	5	300

* a szolgálati menetrendkönyv szerinti alapsebességet kell beírni

** adott vonalon közlekedő szerelvények átlagos hossza

2.9 A LÉTESÍTÉS VÁRHATÓ IDŐPONTJA, IDŐTARTAMA, A MŰKÖDÉS MEGKEZDÉSE ÉS ÜZEMELTETÉSE

A kivitelezés tervezett időtartama, tervezett időpontja: 2026. novembertől – 2027. decemberig.

A tervezett tevékenység alap működési adatai a 8. táblázatban kerülnek megadásra.

7. táblázat: Tervezett tevékenység alap működési adatai

Működési adatok		
Működés várható kezdete	év/negyedév	2027. negyedik negyedév
Heti munkanapok száma	nap/hét	7
Működési napok száma	nap/év	365
Műszakok száma	műszak/nap	1
Dolgozói létszám összesen	fő	150

2.10 A LÉTESÍTÉS ÉS ÜZEMELTETÉS SORÁN FELLÉPŐ SZÁLLÍTÁSI TEVÉKENYSÉGEK

Az építési anyagok pontos mennyiségére vonatkozó adatok, az anyagnyerő helyek elhelyezkedése, a hulladékhasznosító, hulladéklerakó telepek elhelyezkedése csak a kiviteli terv alapján határozhatók meg. A kivitelezéshez esetlegesen szükséges zaj-, rezgésvédelmi és a levegőtisztaság-védelmi előírások, a létesítmények részletes meghatározása az organizációs terv elkészítése után a kivitelező ismeretében történhet.

Figyelembe véve azt is, hogy a vasúti felépítmények kialakításához a bontási hulladékokhoz hasonló, megközelítőleg ugyanekkora mennyiségű építési anyagot kell a kitermelt talaj és vasúti ágyazat helyére visszatölteni, megállapítható, hogy jelentős mértékű anyagmozgatásra lesz szükség a kivitelezés során.

Amennyiben a kivitelezés során a fenti szempontok figyelembevétele ellenére egyes pontokon kritikussá válik, a zajterhelés és a légszennyezés további csökkentésére a forgalomszervezést az alábbi megfontolások alapján meg kell változtatni:

- A szállítások időtartamát olyan mértékűre kell venni, hogy az egy napra jutó elhaladások számában bekövetkező forgalomnövekedés ne okozzon kritikus mértékű többletterhelést az utak mentén.
- A szállításra lehetőség szerint alternatív útvonalakat kell meghatározni a forgalom megosztására és a kritikus helyeken kialakuló terhelés csökkentésére.

A kivitelezés során környezetvédelmi- és zajvédelmi terv kerül kidolgozásra, külön intézkedési tervet fog tartalmazni a közúti szállításra vonatkozóan.

2.11 A LÉTESÍTÉS ÉS ÜZEMELTETÉS SORÁN FELHASZNÁLT VESZÉLYES ANYAGOK

A létesítés során felhasznált főbb veszélyes anyagok

A kivitelezési munkálatok során a fémszerkezetek korrózióvédelmére a festési műveleteknél alkalmazott festékek minősülnek veszélyes anyagnak, illetve a munkagépek üzemanyagai és kenőanyagai. A festékeket a földtani közeg, felszín alatti víz elszennyeződésének kizárására, illetve az oldószertartalom levegőbe kerülésének megakadályozására zárt, szigetelt helyen kell tárolni. A munkagépek, illetve a szállító járművek működtetéséhez használt üzemanyagok utántöltését környezetszennyezést kizáró módon kell megoldani.

Üzemeltetés során felhasznált veszélyes anyagok

Az üzemeltetés időszakában veszélyes hulladékok nyílt vonalon nem keletkeznek. Veszélyes anyagok a gépek, járművek javítása, esetleges festése, üzemanyaggal és kenőanyaggal történő ellátása során a MÁV által kijelölt járműtelepen kerülnek felhasználásra. A nyílt vonalon veszélyes anyag az üzemeltetés időszakában csak havária esetében, akkor is csak kis mennyiségben juthat a pályára. A gépjárművek karbantartásához, feltöltéséhez használt olajok, a váltók kenésére szolgáló kenőanyagok, kissugarú ívek esetén a sínszálak kenéséből származó szennyezőanyagok bemosódhatnak helyenként az alépítménybe. Ezek a helyeken

környezetbarát kenő anyagok használandók. A járművek üzemszerű működéséhez, kenéséhez használt kenőanyagok kis mennyiség esetleges pályára jutása, bemosódása megtörténhet. Itt meg kell jegyeznünk, hogy a MÁV a sínkenéshez már évek óta biológiailag lebomló kenőanyagokat használ. A vasúti pályák körüli gyomirtáshoz használt vegyszerek kerülhetnek még a felszín alatti környezetbe. Ezen anyagokat is a környezet védelmét biztosítva kell felhasználni és tárolni.

2.12 ESETLEGES KÖRNYEZETTERHELÉST OKOZÓ BALESETEK, MEGHIBÁSODÁSOK LEHETŐSÉGEI ÉS AZ EBBŐL SZÁRMAZÓ HATÓTÉNYEZŐK

A 314/2005. (XII.25.) Kormányrendelet 2 c). pontja alapján jelen fejezetben vizsgáljuk az esetleges környezetterhelést okozó balesetek meghibásodások lehetőségeit és az ebből származó hatótényezőket.

Az országos és nemzetközi vasút- és közúthálózatokon jelentős mennyiségű veszélyes áru szállítása történik. A vasút esetében havária eset lehet a veszélyes áru szállítása szempontjából, ha a vonat kisiklik vagy ütközik.

A közúton történő veszélyes áruk szállítási környezeti kockázata (a megfelelő előírások betartása esetén) az ún. havária (szállítási kár) bekövetkezésében jelentkezik. A lakott területen kívül elsősorban megcsúszás, pályaelhagyás, farolás fordul elő. Vasút esetében ezek nem jellemzők.

A vasúton és közúton szállított veszélyes áru, halmazállapot szerint lehet:

- szilárd
- folyadék
- gáznemű.

Környezeti szempontból mechanikai kárelhárításra csak a szilárd és folyékony halmazállapotú szennyezőanyaggal szemben van lehetőség. Gáznemű szennyeződés esetén csak a károk minimalizálására törekedhetünk.

A vasúti pályára vagy az útpadkára kerülő folyékony halmazállapotú veszélyes anyag szennyezheti a talajt, a földtani közeget, a felszín alatti vizet, illetve az árok közvetítésével a befogadóként szereplő szikkasztómedencét, és felszíni vízfolyást. A vasúti pályát, az úttestet és a kiszolgáló berendezéseket, műtárgyakat úgy kell kialakítani, hogy havária esetén megakadályozza a szennyezőanyag ellenőrizetlenül való felszínre (talajra) kerülését. Ezt szolgálják a tisztító

műtárgyak, amelynek a lezárásával megakadályozható a szennyeződés bejutása a szikkasztó medencébe.

A földtani közegre hulló szennyeződés esetében javasolt a szennyezett réteget eltávolítani, és talajcserét végezni, illetve kialakítani egy geomembránt, hogy megvédje az alatta lévő talajt és egyben a földtani közeget, továbbá felszín alatti vizeket a nem kívánatos hatásoktól.

Az ilyen jellegű események során keletkező hulladékok típusa és megjelenési formája, fizikai és kémiai tulajdonságai előre nem megmondhatók. A tapasztalatok szerint ilyen esetekben a kiömléses balesetekre kell felkészülni. A keletkező hulladékok elsősorban a kárelhárítási tevékenységekből származnak. A keletkező hulladékok döntő többsége veszélyes hulladéknak minősül, így kezelése és szállítása külön jogszabályhoz kötött. Az ilyen esetekben a kárelhárítási tevékenységek mibenlétét a havária terv tartalmazza.

A kivitelezési időszakra vonatkozó havária tervet a kivitelező köteles elkészíteni, az üzemelés időszakára a „MÁV ZRT. katasztrófavédelmi és polgári védelmi feladatainak ellátására” című 33/2009. (V.1. MÁV Értesítő 15. szám) VIG számú vezérigazgatói utasítás 4.9. pontja vonatkozik. A havária jellegű események előfordulási valószínűsége igen alacsony.

3 HATÓTÉNYEZŐK, HATÁSFOLYAMATOK ÉS HATÁSVISELŐK AZONOSÍTÁSA

A 314/2005. (XII.25.) Kormányrendelet 2 b). pontja alapján jelen fejezetben az egyes hatótényezőket részletezzük. A tevékenység szakaszai szerint vizsgálva az alábbiakra bonthatók a tervezett beruházás hatásai:

- A létesítmény hatása - elsősorban a területfoglalásban és az elválasztó hatásban jelentkezik. A hatások a létesítmény létrejöttével a forgalomtól függetlenül fennállnak. Mivel egy már meglévő létesítményről van szó, az elválasztó hatás már jelenleg is fennáll.
- Létesítés hatása - meghatározott ideig tartó tevékenység, melynek hatásai a munkaterületen belül (MÁV területe), annak közvetlen környezetében, illetve a szállítások által a terület úthálózatán és a környező településeken jelentkezhetnek. De ez utóbbi a vasúton történő szállítás miatt kisebb mértékű lehet.
- A létesítmény üzemeltetésének hatása - a forgalom által létrejövő hatások, melyek elsősorban a szerelvények és gépjárművek zaj- és légszennyezőanyag kibocsátásaival

függenek össze. A létesítmény üzemeltetésének hatása - a fenntartási és karbantartási folyamatok által létrejövő hatások.

- Felhagyás - nem jellemző a tevékenységre. Ezért a továbbiakban nem kívánunk vele foglalkozni, de hatásai a felhagyás során megegyeznek az építési tevékenység hatásaival.

A hatótényezők a fenti tevékenységek, illetve maga a létesítmény, melyek során a környezeti elemek állapotváltozásai elindulnak. A hatásviselők a környezeti elemek vagy rendszerek, melyekben az állapotváltozások érzékelhetők, illetve kimutathatók.

A vizsgált környezeti elemek és rendszerek a következők:

- Föld: talaj, földtani közeg, felszín alatti víz
- Felszíni víz
- Levegő
- Élővilág: ember, növény, állat
- Épített környezet
- Táj (a környezet egésze)

Veszélyeztető tényezők:

- Zaj, rezgés
- Hulladék

A hatásterület az a terület, ahol a hatások a jogszabályokban rögzített mértékben érzékelhetők. A hatásterület lehatárolásánál a 314/2005 (XII.25) Korm. rendelet 7. mellékletében foglaltakat vesszük figyelembe.

Közvetlen hatásterület alatt a vizsgált szennyező forrás környezetének azon részét értjük, ahol a környezetterhelés változása észlelhet (kimutatható).

Közvetett hatásterületnek azt a területrészt nevezzük, ahol a közvetlen hatásterületen bekövetkező változások hatására következik be környezetterhelés-változás.

Továbbiakban az utak, vasutak esetében általánosan előforduló hatásokat, hatásfolyamatokat, valamint a hatásterület lehatárolásának általános szempontjait környezeti elemenként, rendszerenként adjuk meg.

Az alábbiakban foglaljuk össze - 314/2005. (XII.25.) Kormányrendelet 3. pontja alapján -, hogy a tervezett fejlesztés esetében az egyes állapotokat, tevékenységeket és azok hatásait, részletesen egyes környezeti elemek, rendszerek vonatkozásában.

- jelenlegi állapot, a tervezési terület jelenlegi állapotát értékeltük,

- létesítés, meghatározott ideig tartó tevékenység, hatásai a munkaterületen, annak közvetlen környezetében, illetve a szállítások által érintett úthálózat környezetében jelentkeznek,
- felhagyás, a vasútvonal felhagyása nem valószínűsíthető,
- létesítmény, területfoglalásból és elválasztó hatásból eredő hatások,
- üzemelés, a vasútvonal működéséből, a forgalomból eredő, elsősorban zaj- és rezgésterheléssel kapcsolatos hatások,
- rendkívüli események/havária, építés és üzemelés során bekövetkező balesetek, tüzesetek stb. hatásai.

A 9. táblázatban foglaljuk össze a fontosabbnak tekintett hatásokat, hatásfolyamatokat és az érintett hatásviselőket.

8. táblázat: Hatások, hatásfolyamatok, hatótényezők

Hatótényező	Időbeli kiterjedése	Térbeli kiterjedése	Érintett környezeti elemek, hatásviselők
Létesítés/Felhagyás			
munkagépekből származó szennyezés	eseti, rövid idejű	lokális	közvetlen: talaj, földtani közeg közvetett: földtani közeg és felszín alatti víz
létesítés során zaj-és rezgésterhelése	átmeneti, rövid idejű	lokális, építési terület környezete, szállítási útvonalak mentén	lakosság élővilág, épített környezet
létesítés során levegőterhelése	átmeneti, rövid idejű	lokális, építési terület környezete	talaj, földtani közeg, táj (esztétikai hatás)
hulladékok keletkezése	átmeneti, rövid idejű	lokális, építési terület környezete	talaj, földtani közeg, táj (esztétikai hatás)
területfoglalás (létesítési tevékenység)	átmeneti, rövid idejű	építési terület	talaj, földtani közeg, táj (esztétikai hatás)
területfoglalás (létesítmény)	állandó	nyomvonal	talaj, földtani közeg, élővilág: élőhely és élettér csökkenés
Üzemelés			

Hatótényező	Időbeli kiterjedése	Térbeli kiterjedése	Érintett környezeti elemek, hatásviselők
közlekedés zaj- és rezgésterhelése	rendszeres	vasútvonal mentén	lakosság, élővilág, épített környezet
közlekedésből eredő levegőterhelés	rendszeres	dízel mozdonyok terhelése jelentősebb (érintett terület nem villamosított), a villamosított vasútvonal levegőterhelése viszont elhanyagolható	táj (esztétikai hatás) lakosság, élővilág,
gyomírtás	alkalmi	vasúti pálya mentén	élővilág
hulladékok keletkezése	rendszeres	állomások, vasúti pálya mentén	talaj, földtani közeg település környezete
Havária			
Vasúti baleset (haváriás talaj/talajvíz szennyeződés, levegőszennyeződés)	nagyon ritka	jelentős is lehet	közvetlen: talaj, földtani közeg, felszíni és felszín alatti víz, levegő közvetett: felszíni és felszín alatti víz, földtani közeg, élővilág, lakosság

4 KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS KIBOCSÁTÁSOK

4.1 TALAJ/FÖLDTANI KÖZEG ÉS FELSZÍN ALATTI VÍZVÉDELEM

A vasúti pálya átépítése alapvetően MÁV határokon belül történik. A kivitelezés hatása a talajra, földtani közegre és a felszín alatti vízre elsősorban a munkagépek mozgásával, az üzemanyag feltöltéssel, a szállítással, valamint a veszélyes anyagok tárolásával és a hulladék elhelyezéssel függ össze. Ezzel összefüggésben a közvetlen hatásterület megegyezik a kisajátításra kerülő területtel, ahol a közvetlen építési tevékenység folyik. Ugyancsak közvetlen hatásterület a gépek tárolására, veszélyes anyagok és hulladékok elhelyezésére szolgáló terület, ami adott esetben a kivitelezési területen kívül is kaphat helyet.

Közvetett hatásterület a szállítási útvonalak környezete, ahol a talaj, földtani közeg vagy felszín alatti víz szennyeződhet, illetve az építési terület környezete. Az átépítés során vasút menti néhány méteres sáv, illetve az ideiglenes tárolóhelyek átmenetileg szennyeződhetnek, bár veszélyes

anyagok földtani közegben történő megkötődésétől nem kell tartani. A munkagépek tárolása a vonali telephelyeken történik, azonban javítás központi javítóműhelyben, illetve szakszervízben van. Olajcserét a nehézgépeknél, illetve a földmunkagépeknél szakműhelyben végzik.

A földtani közeg tekintetében releváns hatótényezők (pl.: gépek által okozott talajtömörödés, kivitelezés, majd üzemeltetés során esetleges talajszennyezés) nem eredményeznek olyan folyamatokat, amelyek a tárgyi beruházás környezetében lévő beruházások hatásaival összegződve egyre súlyosabb változásokkal járnának.

Az üzemeltetés alatt a földtani közegre vonatkozóan a közvetlen hatásterület a vasútvonalak esetében a nyomvonal melletti tengelytől mért néhány méter széles sáv.

A tervezett beruházás megvalósítása és üzemeltetése során földvédelmi szempontból üzemszerűen olajszennyezéssel nem kell számolni, előfordulása havária eseménynek számít. A vasútvonal üzemeltetése során a lefolyó csapadékvízzel, a védőrétegeken át (zúzottkő, SZK1), csekély mennyiségű szennyezőanyag juthat a szikkasztó medencékbe.

A tervezéssel érintett területen nincsenek felsővezetékek és nem is lesznek, nem villamosított a pályaudvar, a felszíni és felszín alatti vizekkel nincs közvetlen kapcsolatban, a terület vízgazdálkodására sem mennyiségi, sem minőségi tekintetben nincs hatással.

A tervezett beruházáshoz kapcsolódóan, az üzemeltetése során elsősorban a haváriák során, pl. vasúti teherszállító vonatok balesetével kapcsolatban lehet számítani szennyeződéssel.

Az útátjárók, belső útvonalak üzemeltetése során nem várható olyan szennyező hatás, mely a beszivárgó vizekkel a felszín alatti környezetet, ezeken keresztül pedig a felszíni vizek mennyiségi, illetve minőségi változását okozná.

A tervezéssel érintett területen a földtani közeget a vasúti fejlesztéssel érintett normál és széles nyomtávolságú rakodóvágányok és raktárépületek alatt változó vastagságú iszapos finomhomok réteg, alatta/ és vagy finomhomokos durvaiszap alkotja. Az érintett területen a talajvíz szintje meglehetősen mélyen, 8 m alatt észlelhető.

A tervezett tevékenység által érintett nyomvonalszakasz a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási mélyek védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerint kijelölt sem távlati, sem üzemelő sérülékeny vízbázis hatósági határozattal kijelölt vízbázisvédelmi területet nem érint.

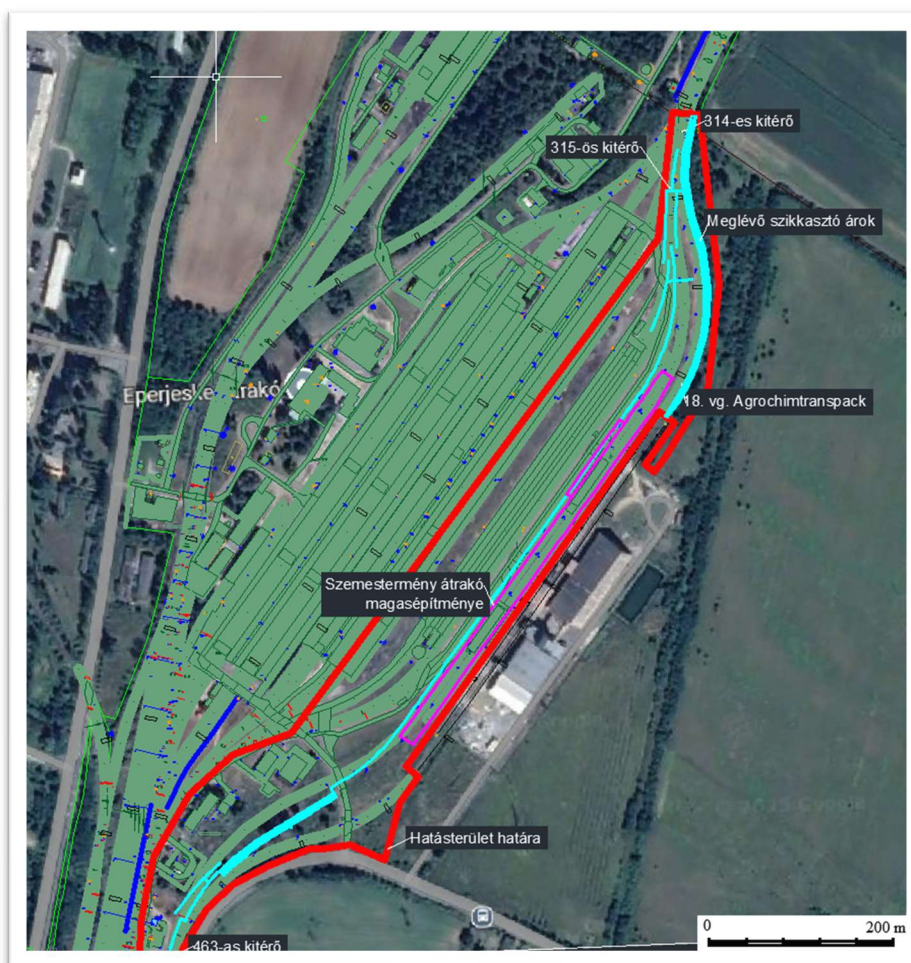
A 219/2004. (VII.21.) Kormányrendelet 7. § (4) bekezdésében meghatározott 1:100000 méretarányú országos érzékenységi térkép alapján a vizsgált terület a felszín alatti víz állapota szempontjából „fokozottan érzékeny” terület. A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet szerint Tuzsér „fokozottan érzékeny” felszín alatti vízminőség védelmi területen fekszik.

Felszín alatti víz esetében a közvetlen hatásterület a vágány nyomvonalak, a szivárgó hálózat és a szikkasztó árkok területére korlátozódik, tehát a MÁV ingatlanon belül marad. Felszín alatti víz esetében a közvetett hatásterület a víz áramlása által érintett terület. Ennek nagysága függ a földtani közeg tulajdonságaitól, a felszín alatti vízszinttől, a felszín alatti víz áramlási viszonyaitól, valamint az esetleges szennyeződés mértékétől.

A környezetvédelmi előírások betartásával földvédelmi, felszín alatti vízvédelmi szempontból kedvezőtlen hatással nem kell számolni.

A tervezett tevékenység jellegéből adódóan talaj, földtani közeg és felszín alatti víz, mint hatásviselők szempontjából – normál üzemmenet mellett –szennyeződésre nem kell számítani, szennyezőanyag a fenti tevékenységekből csak baleset vagy havária esetén kerülhet a felszín alatti környezetbe.

A tervezett vasúti fejlesztés tevékenysége talaj, földtani közeg vonatkozásában sem a létesítési, sem az üzemelési fázisban nem jár jelentős környezeti hatásokkal, hatásterülete az ingatlan területére terjed ki. A hatásterületet a 8. ábrán mutatjuk be.



8. ábra: Talajra, földtani közegre és felszín alatti vízre vonatkozó hatásterület

4.2 FELSZÍNI VÍZVÉDELEM

Geotechnikai vizsgálatok alapján, a vágányok mentén az altalaj, illetve a földtani közeg szikkasztásra alkalmas. A vízzáró védőrétegek szerepe az alépítmény víztartalmának függetlenítése a felszíni vizektől a teherbírási jellemzők állandó értéken tartása érdekében, valamint a felszíni vizek közvetlen víztelenítő rendszerbe való bejuttatása. A rétegrend felső részére kerülő szemcsés védőrétegnek anyagában, szemmegoszlásában, majd beépítés utáni állapotában olyannak kell lennie, hogy az ágyazaton keresztül érkező csapadékvíz minimum 90 %-át felületén oldalirányban levezesse és csak a maradék maximum 10 % szivároгjon be a rétegbe. Egyebekben a követelmény azonos a homokos kavics védőréteggel.

A földmunkákat úgy kell megtervezni és végrehajtani, hogy kivitelezés közben a csapadék és egyéb víz a földműben és környezetében kárt ne okozzon. Magas talajvíz állás esetén az alapozás

során szükség lehet a munkaterület víztelenítésére, amely nyíltvíztartással vagy talajvíz süllyesztéssel végezhető el.

A tervezett tevékenység a felszíni és felszín alatti vizekre várhatóan nem gyakorol állapotromlást okozó hatást, mivel a vasúti pálya, a megközelítő utakról, rakodó épületekről és parkolófelületekről elvezetett csapadékvizek előtisztítás után jutnak az ingatlanon belüli szikkasztó medencékbe és a szikkasztó műtárgyba. A tervezési szakaszon pályát keresztező állandó vízfolyás nincs, a Tisza folyó is legalább 3 km-re kanyarog a tervezett beavatkozás helyszínétől. Mesterséges vagy természetes tavak nem találhatók Eperjeske-Átrakó pályaudvar ún. magasfogadó környezetében.

Az üzemeltetés alatt elsősorban közvetett módon érheti szennyezés a felszíni vízfolyásokat. Ez a felszín alatti vizek közvetítésével juthat el a vízfolyásokba.

A vasút üzemeltetése során a lefolyó csapadékvízzel, a védőrétegeken át (zúzottkő, SZK1) feltehetően csekély mennyiségű szennyező anyag jut a vízelvezető árkokba, amelyek visszatartó hatása megakadályozza a szennyező anyagok földtani közegekbe, illetve felszíni vizekbe kerülését.

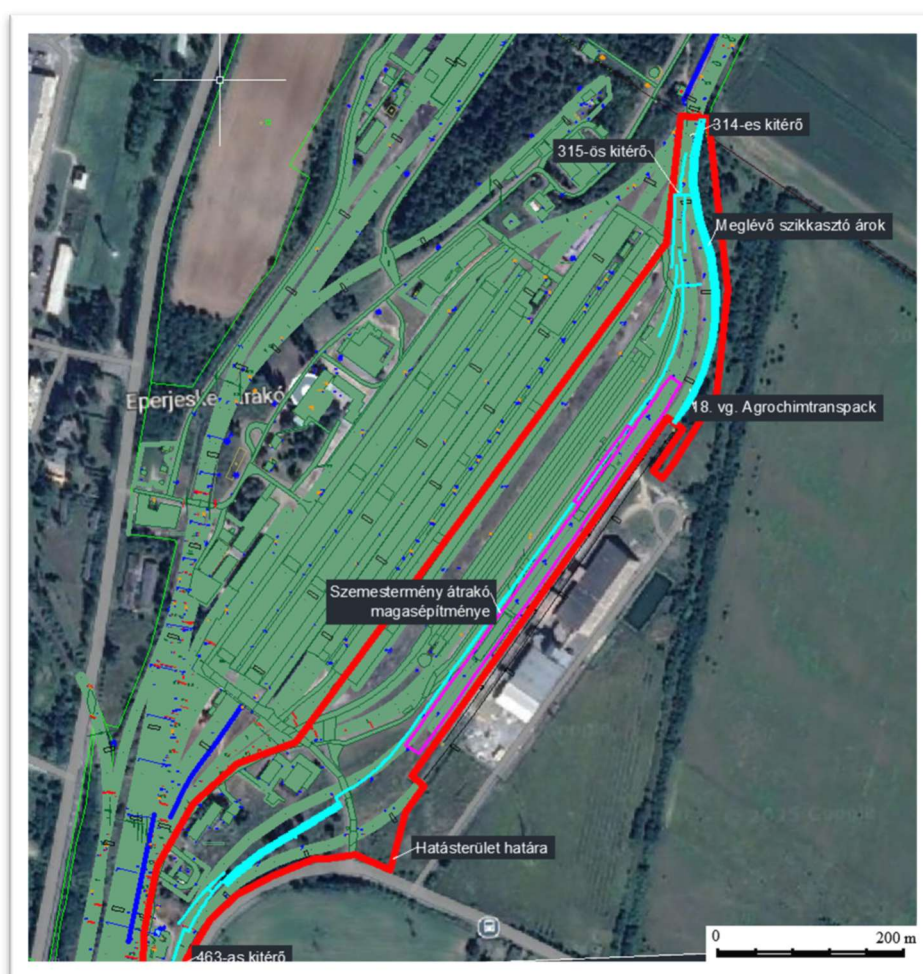
Közvetlen szennyezés havária esetekben érheti a vízfolyásokat, melyet elsősorban kárelhárítás keretében lehet lokalizálni és megszüntetni. Veszélyesnek minősített anyagok szállítása során esetleges havária előfordulása azonnal észlelhető, a károk elhárítására a MÁV saját szervezettel rendelkezik. Jó műszaki színvonalú pálya kialakítása következtében ezen események csökkenése várható.

A vizsgált terület a 10 éves (10%) és a 100 éves (1%) valószínűségű potenciális árvízi elöntési térképek alapján nem veszélyeztetett árvízzel.

Felszíni víz veszélyeztetés nincs. Felszín alatti vizek szempontjából a létesítmény eredeti terheléséhez képest a többlet nem releváns, tehát figyelembe véve a mélyen lévő talajvízszintet, a tározásos megoldás megfelelő, többlet intézkedésre felszín alatti vizek védelme szempontjából nincs szükség. A VGT és a VKI követelményeit figyelembe véve a tervezett létesítmények esetében nincs szükség többletbeavatkozásra. A létesítmény normál üzeme mellett a terület ipari jellegét figyelembe véve nem jelent kockázatot, tehát a VGT-hez illeszkedik.

Mindezek alapján a tervezett beruházás vízvédelmi szempontból az előírt környezetvédelmi javaslatok betartása mellett megvalósítható.

A felszíni vizek tekintetében releváns hatótényezők (pl.: kivitelezési munkálatok általi vízszennyeződés) nem eredményeznek olyan folyamatokat, amelyek a tárgyi beruházás környezetében levő beruházások hatásaival összegződve egyre súlyosabb változásokkal járnának. Üzemszerű működés következtében felszíni vizeket érő szennyeződések nem valószínűsíthetők, jelentős környezeti hatással nem kell számolni. A tevékenység felszíni- vagy felszín alatti vízre gyakorolt hatásainak hatásterülete a vasúti terület teljes területével vehető azonosnak.



9. ábra: Felszíni vízre vonatkozó hatásterület

4.3 LEVEGŐVÉDELEM

A létesítés során meghatározott légszennyező források és hatásterület

A létesítési fázis hatásterülete a MÁV területére korlátozódik, azt a vágánybontási és kivitelezési munkálatok, valamint a magasepítési munkák területe határozza meg.

A létesítéskori levegőkörnyezeti szennyező források:

- munkagépek, tehergépkocsik belső égésű motorjai,
- építési porterhelés (talajmozgatásból adódó kiporzás).

Az építési tevékenység során fellépő levegőkörnyezeti terhelések hatásait a fentiekben szereplő módszerrel végzett terjedésszámítás alapján került becslésre.

Az építkezés során kibocsátott légszennyező anyagok környezeti koncentrációja (az építési területen belül) a vonatkozó egészségügyi határértékek 10%-át jelentő küszöbértéket, illetve a terhelhetőség alapján számított küszöbértéket meghaladta az NO_x esetében.

A maximális szennyezettségi értékek az építési területen belül fordulnak elő elsősorban a szennyező források (kipufogócső, poros felület) felszínhez való közelsége miatt. Az építési területen kívüli maximális koncentráció értékek is az építési terület közelében, a területhatár közelében fordulnak elő.

A létesítési hatásterület a Tuzsér, 073/1 hrsz-ú területen túl az alábbi ingatlanokat érinti:

- Tuzsér 074/2 (átrakó K-i),
- Tuzsér 074/9, 075 (fás, beépítetlen),
- Tuzsér 080/1 (Kálongatanya, út), 0101/3 (út).

Az építési területen kívüli területen a számított maximális értékek alapján és az alapszennyezettséget is figyelembe véve, a vonatkozó tervezési irányértékek várhatóan teljesülni fognak minden esetben.

Kivitelezés során várható járműforgalom terhelése

Az építési területen belül működő tehergépjárművek és munkagépeken túlmenően távolabbi levegőterhelő hatást jelent az építkezés során jelentkező jellemzően építőanyag és eszközök beszállítását végző tehergépkocsi-forgalom. *A szállítási útvonalak mentén ily módon érzékelhető lehet a levegőminőség kisebb mértékű romlása a kipufogógáz komponensei vonatkozásában.*

A tervezett szállítási útvonalak várhatóan nem érintenek lakóterületet, mivel az építési helyszín a 4-es sz. főútról a 4145 sz. (és opcionálisan 4112 sz.) úton keresztül közvetlenül megközelíthető. az építkezési munkálatok közlekedéséből fakadó közúti szállítás levegőterhelő hatása jelentősen nem fogja módosítani az érintett útvonalak kibocsátását, valamint azok hatásterületét.

Az üzemeltetés során meghatározott légszennyező források és hatásterület

Az üzemeltetési időszak során felmerülő levegőkörnyezeti szennyező források:

- rakodógépek,
- szállító tehergépkocsik,
- szemestermény rakodásából adódó kiporzás,
- vontatási tevékenységhez alkalmazott dízelmozdonyok

A munkagépek, illetve a szállító tehergépjárművek működése során közvetett levegőterhelő hatás jelentkezik a kipufogógázok eredményeképpen. Az adatszolgáltatás szerinti gépek száma, illetve a kapcsolódó közúti forgalom ugyanakkor nem tekinthető jelentősnek, levegőkörnyezeti hatásuk szakmai becslés szerint alig érzékelhető.

A kipufogógázok légszennyező anyagai közül a nitrogén-oxidok esetében várható a legjelentősebb hatás a fajlagos kibocsátás és vonatkozó határérték viszonyszáma alapján.

Az anyagmozgatáshoz kapcsolódó kiporzás diffúz felületi forrásnak minősül, melynek területe a tervezett síkrakodó területe. Az építési porterheléshez hasonlóan az ömlesztett áru rakodása során előforduló kiporzás is jellemzően száraz, szeles időszakokban jelentkezhet első sorban.

Az Eperjeske Átrakónál megvalósítandó rakodóvágány ÉNy-i oldalán a hatásterületet a tengelytől számított 90 m szélességű sáv határolja le, míg a DK-i oldalon a hatásterületi sáv szélessége 70 m, hossza pedig értelemszerűen a rakodó, illetve vontató vágány hosszával egyezik meg. Megállapítható, hogy a dízelmozdony kipufogógáza által okozott levegőminőségi hatásterület nagyságrendileg megegyezik a rakodási tevékenység hatásterületével, ugyanakkor a vontatás hatásterülete a használt vágány mentén végig értelmezhető.

A tárgyi létesítmény működésének levegőminőségre gyakorolt hatása tehát érzékelhető lesz, ugyanakkor a működés során is várhatóan teljesülni fognak a légszennyezettségi határértékek. A lehatárolt hatásterület jellemzően ipari-gazdasági és közlekedési funkciójú ingatlanokat érint, míg állandó tartózkodásra szánt lakóépületeket várhatóan nem érint.



**10. ábra: Maximális szennyezettségi értékeket ábrázoló térkép
(20 µg/m³ küszöbértékre vonatkoztatva)**

4.4 ÉPÍTETT KÖRNYEZET

Az épített környezet szempontjából közvetlen hatásterületnek számítanak az érintett régészeti lelőhelyek kisajátítás által érintett részei. Közvetett hatásterületnek kell tekinteni minden olyan területet, települést, ahol bármilyen hatása érzékelhető a beruházásnak (területfejlesztés, forgalmi átrendeződés, elválasztó hatás, területfoglalás).

Eperjeske-Átrakó pályaudvar vasúti fejlesztéséhez kapcsolódóan összeadódó, kumulatív hatásokkal nem kell számolni az épített környezet tekintetében.

4.5 ÉLŐVILÁG, TÁJ ÉS TÁJKÉP VÉDELME

A helyszíni szemlekor szerzett tapasztalataink, valamint a rendelkezésünkre álló dokumentációk szerint, szakszerű kivitelezés és ellenőrzött körülmények mellett a kialakítás és üzemeltetés, illetve felhagyás során a technológiai-, illetve munkafegyelem betartása mellett a tájban és az élővilágban veszélyeztetés vagy károsítása előreláthatólag nem következik be.

Ember

Az egészségügyi hatásterület a forgalommal összefüggő két legfontosabb környezeti elem hatásterületével jellemezhető, a zajjal és a levegőével.

Természeti és táji környezet

Élővilágvédelmi szempontból a közvetlen hatásterület a közvetlenül érintett természetes, vagy természetközeli élőhelyek nyomvonal melletti területe. Kisebb kiterjedésű élőhelyek esetében a teljes élőhely is lehet. A közvetlen hatásterület kijelölésénél figyelembe kell venni a zaj- és levegőtisztaság-védelmi szempontból kijelölt közvetlen hatásterületet is, ha az adott élőhely érzékeny azokra. A hatásterület kiterjed a kivitelezés során igénybe vett természetes, vagy természetközeli élővilágú területekre, ha azt a kivitelezésből származó káros hatás éri (taposás, depónia létesítés, mederállapot változás, vízháztartás változás stb.). A közvetett hatásterület a nyomvonal környezetében élő állatfajok élettérigényéből, és a forgalom közvetett élőhely-megváltozó hatásának mértékéből becsülhető.

A kivitelezési területnek természeti állapota alacsony, élőhelyi funkciója nincs. Ugyanakkor az óvatosság, a megelőzés elve mentén az élővilág általános védelmének szempontjait szükséges figyelembe venni a kivitelezéskor. Összességében az élőlények többsége inaktív periódusában javasolt a munkálatokat elvégezni, a hullók szempontjából azt megelőzően mentesíteni kell a területet.

Tájvédelmi szempontból a terület funkciójának megváltoztatása nem cél: a jelenleg is rakodó pályaudvarként üzemelő létesítmény területén továbbra is átrakodás fog történni. A kivitelezési fázisban a tájat csak lokálisan, a pályaudvar területén fogja befolyásolni a fejlesztés és csak a kivitelezés időszakában.

Élővilágvédelmi szempontból a tevékenység hosszú távú kedvezőtlen hatással nem jár.

A kivitelezési munkák megkezdésekor az élővilág a közvetlen hatásterületen elpusztul vagy elvándorol, a közvetett hatásterületről a zajra, zavarásra érzékeny fajok elvándorolnak, ill. az

építkezés időszakában elkerülik az építési területet. Az üzemelési fázisban a munkavégzés okozta zavarás függvényében a gyakori, ember közelségét elviselő fajok megjelenésére lehet számítani. A felhagyás időszakában a majdani célállapottól függ az élővilág reakciója.

A tervezett létesítmények kiterjedése kicsi, kapcsolódik meglévő vasúti infrastruktúrához. A tájképet kedvezőtlen nem befolyásolja.

Élővilág- és tájvédelmi szempontból a hatás jelentéktelen, legfeljebb az élővilág szempontjából lesz egy rövid, átmeneti kedvezőtlenebb időszak.

Élővilágvédelmi szempontból a kedvezőtlen hatásokat a téli félévben végzett munka jelentősen csökkenti. Ez alól kivételt a hullók képeznek, melyek védelmében a koraőszi munkakezdés és előtte állatmentés javasolt. A terület egy részét alacsony természetességű élőhelyfolt (*Solidago*-s magaskórósban felverődött ligetes akácos) borítja, de ez esetben is javasolt általános élővilágvédelmi szempont a vegetációs idő utáni irtási munka, tereprendezés.

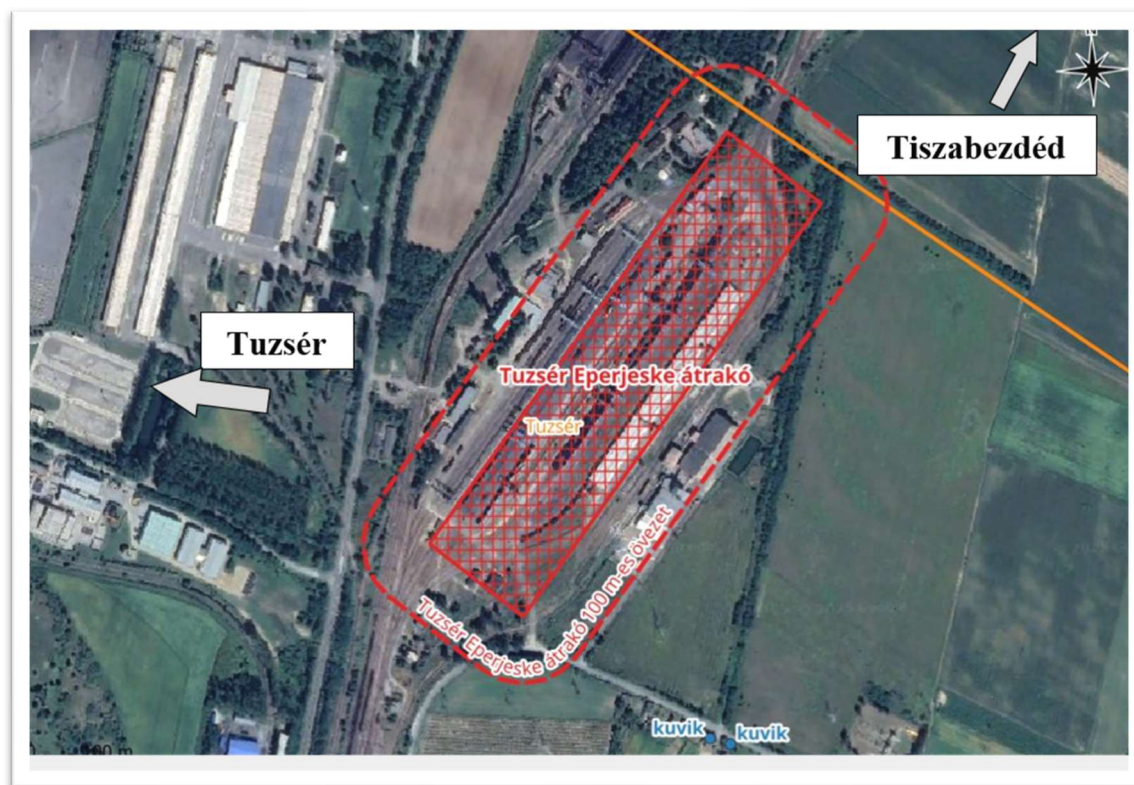
A környező területek esetleges igénybevételének elkerülését is az élőhelyek általános védelme indokolja. Egyebekben elvétve találhatók természetközeli élőhelyfoltok, értékes faegyedek a tervezési terület környezetében: A környező akácosokba ékelődő kisebb honos nyaras foltok, középkorú tölgyes sor kímélete mindenképpen javasolt.

Vegetációs időn kívül történő munkavégzés esetén az élővilágot érő hatások kisebbek!

A tervezéssel érintett területen található élőhely alacsony természetességű, a gyakori és inváziós fajok jelenléte jellemző. Védett fajokat elsősorban az átrepülő védett madárfajok képviselhetik. Összességében az élővilágot érő hatások csekélyek.

Élővilágvédelmi szempontból a közvetlen és közvetett hatásterületeket megvizsgálva megállapítható, hogy ezeken nem fordul elő olyan sérülékeny élőhely, illetve olyan jelentősebb természeti érték, amelynek megőrzése csak a jelenlegi, illetve a tervezett tevékenység mellőzésével lenne megoldható. A helyszíni bejárás (2025. február 4.) során tapasztalt helyzetkép árnyalása érdekében a Hortobágyi Nemzeti Park Igazgatósága (HNPI) adatszolgáltatását kértük, azonban erre a területre vonatkozóan adattal nem rendelkezett az Igazgatóság. A HNPI jelezte, hogy az általuk adott adatok, a felmérést nem helyettesítik.

Összegzésképpen megállapítható, hogy a kivitelezés és az üzemeltetés során, előreláthatólag olyan zavar vagy havária bekövetkezése nem várható, amely az élő rendszerek jelentős, vagy teljes pusztulását eredményezné.



11. ábra: A beavatkozási terület (közvetlen hatásterület) 100 m sugarú övezettel, közvetett hatásterülettel.

4.6 ZAJ ÉS REZGÉS ELLENI VÉDELEM

A megvalósításhoz szükséges engedélyek beszerzését követően a kivitelezési munkálatok térbeli és időbeli ütemezésének, illetve az alkalmazásra kerülő technológiák részletei jelentős mértékben függenek a kiválasztásra kerülő Kivitelező eszközparkjától, illetve a gyakorlatban alkalmazott módszereitől.

A számított eredmények azt mutatták, hogy a tervezett létesítmény környezetében levő védett területek, épületek zajterhelése nem lesz magasabb, mint a vonatkozó határértékek. A tervezett létesítményre vonatkozó zajvédelmi követelmény, a 27/2008. (XII. 3.) sz. KvVM-EüM rendelet 2-3. sz. melléklete szerinti határértékek teljesülnek.

Az ismertetett műszaki megoldások és forgalom mellett a tervezett forgalmi létesítmény kismértékben növeli, meg a környezet zajterhelését, a vonatkozó zajvédelmi előírásokat kielégíti, a szomszédos területek környezetvédelmi érdekeit nem sérti.

Az építési és rakodási technológia kiválasztásánál figyelembe kell venni, hogy a számításokban ismertetett zajteljesítménynél nagyobb zajkibocsátású gépek berendezések túllépést okozhatnak Tuzsér – Kálongatanya lakóterületén.

Az előzetes számítások azt mutatták, hogy az építés során kialakuló hatásterület zajtól védett területeket is érint. Az üzemelés során is olyan kiterjedésű hatásterület kialakulása várható, amely érinti ezeket a zajtól védett területeket.

Közvetett hatásterület vonatkozásában:

Az építési munkák során a zajhatások csökkentése érdekében javasoljuk, hogy a kivitelezésnél a lehető legkisebb zajkibocsátású eszközöket, technológiákat válasszanak.

A létesítési tevékenységhez kapcsolódó szállítások a szállítási útvonalak mentén levő lakóterületeken 0,4 dB zajterhelés növekedést okoz ezért közvetett hatásterület nem alakul ki.

A kivitelezési tevékenységhez kapcsolódó szállítások a szállítási útvonalak mentén levő lakóterületeken 0,4 dB zajterhelés növekedést okoz ezért közvetett hatásterület nem alakul ki.

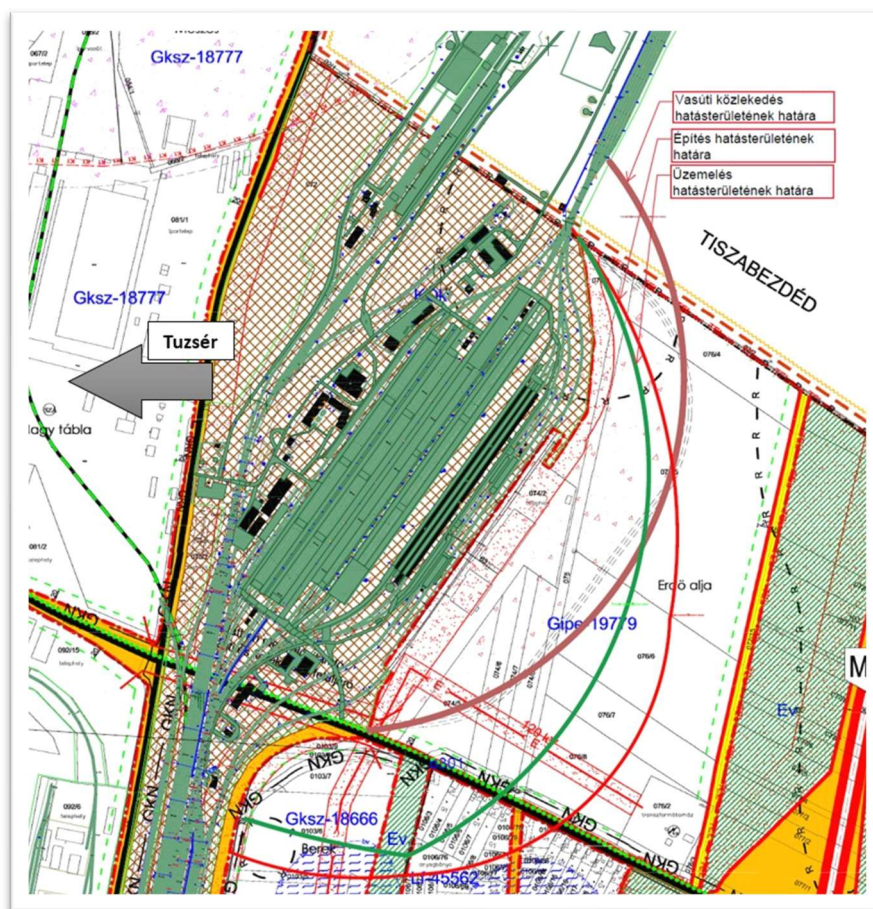
Az építőanyag szállításának közvetett hatásainak csökkentése érdekében válasszanak lakóterületeket elkerülő szállítási útvonalakat.

A tervezett vasúti létesítmények hatásterülete K-i irányban túlnyúlik a telekhatáron, de védett területet nem érint.

Összességében elmondható, hogy a tervezett átrakó üzemeltetése a közvetlen környezetben levő védett területek (Tuzsér-Kálongatanya lakóterületei) környezeti zajterhelésének kismértékű növekedésével jár. Az előzetes számítások alapján teljesülnek a határértékek. Az üzemelés és az építés hatásterülete ezt a területet érinti.

Országhatáron átnyúló hatással nem kell számolni.

A zajhatásokra vonatkozó hatásterületek Ny-i irányban megegyeznek a Tuzsér 073/1 hrsz-ú ingatlan határával.



12. ábra: Zajvédelmi hatásterület Tuzsér település rendezési tervén ábrázolva

4.7 HULLADÉKGAZDÁLKODÁS

A hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény (továbbiakban: törvény) I. Fejezet 2.§ (1) bekezdés 23. pontja értelmében hulladéknak nevezünk „bármely anyagot vagy tárgyat, amelytől birtokosa megválnak, megválni szándékozik vagy megválni köteles”. Tekintettel arra, hogy a vizsgálattal érintett fejlesztési területen talaj és a meglévő ágyazat (zúzott kő), talpfa kitermelésére is sor fog kerülni, így az onnan kitermelendő közeg a fenti fogalom meghatározás alapján hulladéknak minősül. Amennyiben a kitermelt szennyeztelen talaj vagy más természetes állapotban lévő anyag kerül ki, azoknál törekedni kell a törvényi előírás ide vonatkozó része alapján a helyben történő felhasználásra. Amennyiben a munkaterületről az anyagok kikerülnek, akkor két dologra kell ügyelni, egyrészt a törvény vonatkozó rendeletet (149/2024. (VI.28.) előírásai alapján törekedni kell az újrahasználtra, illetve a legközelebbi beruházás helyén ezen anyagok felhasználásra. A törvény előírásai alapján viszont a kikerülő anyagokat minősíteni kell,

amely a hulladékstátusz megszűnését segíti elő, ezáltal a kikerülő hulladékok hasznosítása megvalósulhat. A projekt során törekedni kell a hulladékok hasznosítási arányában elérni legalább a 20%, vagy azt meghaladó mennyiséget.

A törvény 63.§ (1) bekezdése alapján „a hulladék termelője, vagy - ha az nem állapítható meg - a hulladék birtokosa a hulladékot típus és jelleg szerint a hulladékjegyzékről szóló miniszteri rendeletben meghatározottak szerint besorolja.”

A hulladékgazdálkodásról szóló 2000. évi XLIII. törvény 18.§ (1) értelmében a hulladék hasznosítása történhet:

- a hulladék anyagának termelésben, szolgáltatásban történő ismételt felhasználásával (újrafeldolgozás);
- a hulladék valamely újra feldolgozható összetevőjének leválasztásával és alapanyaggá alakításával (visszanyerés);
- a hulladék energiatartalmának kinyerésével (energetikai hasznosítás).

A hulladékképződés megelőzése, a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentése érdekében, előnyben kell részesíteni:

- az anyag- és energiatakarékos, hulladékszegény technológiák alkalmazását;
- az anyag termelési-fogyasztási körfolyamatban tartását;
- a legkisebb tömegű és térfogatú hulladékot, továbbá a kevesebb szennyezőanyagot, illetve kisebb környezetterhelést eredményező termékek előállítását;
- a hulladékként kockázatot jelentő anyagok kiváltását.

A hulladékképződés megelőzése érdekében törekedni kell arra, hogy a már használt, de eredeti céljára ismételten felhasználható termék felhasználásra kerüljön.

Tekintettel arra, hogy a vasúti felépítmények elbontása során várhatóan legnagyobb mennyiségben keletkező vasúti síneket, mint fémhulladékot, a MÁV Pályaműködtetési Zrt. úgy tervezi a jövőben, hogy az anyagok (kitérő, sín, alj stb.) válogatás után lehetőség szerint újra hasznosíthatók legyenek. Amennyiben a kitermelt bontási anyagok jelentős részének anyagában történő újrahasznosítása megoldható, akkor a hulladékból újra felhasználható anyag készülhet. A bontási inert hulladékok, mivel jelentős fizikai, kémiai és biológiai átalakuláson nem mennek át, válogatási, aprítási, darálási műveleteket követően maradéktalanul felhasználásra kerülhetnek. A keletkező építési és bontási hulladékok mennyisége az építési és bontási hulladékok kezelésének

részletes szabályairól szóló 45/2004. (VII.26.) BM-KvVM együttes rendelet 1. számú mellékletében szereplő mennyiségi küszöbértékhez viszonyítva kerül megállapításra. A bontás során keletkező vissznyereményi anyag a MÁV Pályaműködtetési Zrt. tulajdonát képezi.

Közvetlen hatásterület hulladék szempontjából a kisajátítási határon (MÁV ingatlanok) belüli terület. Ugyancsak a közvetlen hatásterület része az építés által ideiglenesen igénybe vett felvonulási területek.

A közvetett hatásterület, melyet a hulladék elszállításával és elhelyezésével kapcsolatban lehet kijelölni jelenleg nem ismert.

A tervezett beruházás kivitelezése az alábbi tevékenységek, folyamatok megvalósítása során jár hulladékképződéssel:

- a vasúti pálya bontása,
- az új vasúti pálya létesítés során a terület-előkészítés és egyéb létesítmények bontási hulladékai és a jelenlegi vasúti pálya kiépítésének hulladékai;
- az új létesítmények és a megközelítő utak kiépítése során a terület-előkészítés és az elbontott épületek, egyéb létesítmények bontási hulladékai és az utak kiépítésének hulladékai;
- kivitelezést végző munkavállalók kommunális hulladékai;
- havária események során keletkező hulladékok.

A bontott fémtartalmú anyagok túlnyomó mennyiségét a bontott sínek teszik ki, amelyeknek gyakorlatilag teljes mennyisége újrahasználat érdekében sínfelújító üzembe kerül, vissznyereményi anyagként. A bontott vasbeton aljakat előre kijelölt telephelyekre szállítás és tározás után út- és burkolatépítésekre lehet felhasználni. Az útátjárók bontása során keletkezett aszfalt- és betontörmelék főként útátjárók, parkolók alapjának megépítésére, illetve nem teherbíró felületek kialakítására használható fel.

A pályaátépítés során kiemelt vasúti betonalkak minősítés és kezelés után újrahasználhatók.

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 kivitelezési fázisban a tereprendezési munkálatok során kitermelt földet (nem hulladékot) a helyszínen fogják hasznosítani, a kitermelt humuszréteg és altalaj visszatöltésre kerül.

Az építési hulladékok gyűjtését a létesítési időszak alatt a kivitelezőnek kell végeznie. Az építési területeken keletkező hulladékokat a jogszabályi előírásoknak megfelelően az esetleges talaj- és talajvíz szennyeződését kizáró módon kell gyűjteni, és elhelyezésükről gondoskodni. A kivitelezési munkálatokat az építési és bontási hulladékok kezelésének részletes szabályairól szóló 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM együttes rendeletének előírásait betartva kell végezni.

Az üzemeltetés szakaszában az alábbi vasútfenntartási-, üzemelési-, üzemeltetési tevékenységek járnak hulladékkeletkezéssel:

- a vonalszakaszon üzemeltetett vasútállomások és megállóhelyek üzemeltetése, fenntartása,
- a vasúti pálya fenntartásához köthető tevékenységek,
- a vasúti pálya és a vasúti szerelvényeinek karbantartásához köthető tevékenységek,
- a vasúti vonalszakasz mentén elhelyezkedő területsáv tisztántartása, illegálisan elhagyott hulladékok eltávolítása, a zöldfelület gondozása, gyomirtási feladatok.

A keletkező hulladékok mennyiségére kezelésére, ártalmatlanítására vonatkozó adatokat egységes rendszerben, a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről szóló 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet előírásainak megfelelően kell nyilvántartani.

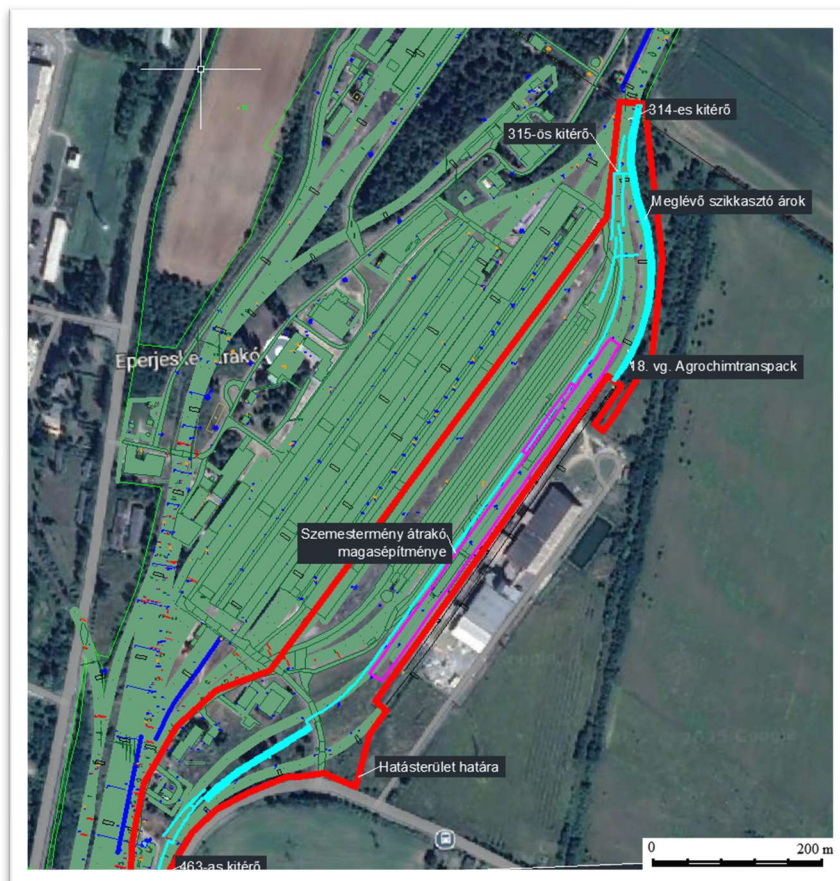
A veszélyes hulladékok gyűjtését a 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló előírásai szerint kell végezni.

Hulladékgazdálkodási szempontból a kivitelezési munkálatok során a felsorolt hulladékgazdálkodási elvek, vonatkozó jogszabályi előírások betartásával a hulladékok mennyisége minimalizálható. A képződő hulladékokra vonatkozó 246/2014. (IX. 19.) Korm. rendeletben előírtak szerint történik a keletkező hulladékok gyűjtése, valamint elszállítása. A kivitelezés és üzemeltetés során keletkező hulladékokat arra jogosultsággal rendelkező szakcégek közreműködésével kell elszállítani és kezelni.

A kivitelezési és az üzemeltetési munkálatok során, a hulladékgazdálkodási előírások és jogszabályok figyelembevételével nem okozhatnak olyan kumulatív hatást, amely miatt a felelős hulladékgazdálkodás nem volna megvalósítható.

Amennyiben a vonatkozó jogszabályok és a MÁV Pályaműködtetési Zrt. előírásai, valamint a tervezett intézkedések betartásra kerülnek a beruházás hulladékgazdálkodási szempontból megvalósítható.

Eperjeske Átrakó pályaudvar területén tervezett vasúti fejlesztése és hulladékgazdálkodása a hulladékok károsító hatása elleni védelem szempontjából megfelelő, így jelentős környezeti hatás nem feltételezhető. A fentiek megtartása mellett elmondható, hogy *hulladékgazdálkodás szempontjából a környezetszennyezés veszélye nem áll fenn, a tervezett beruházás megvalósítható.*



13. ábra: Hulladékgazdálkodási hatásterület

4.8 KLÍMAVÉDELEM

A XXI. század egyik jelentős kihívása a globális felmelegedés és éghajlatváltozás következményeinek kezelése, az emberi tevékenység hatásainak csökkentése, valamint a várható változásokra való felkészülés, az azokhoz való alkalmazkodás.

Jelen tanulmányban bemutatott, várhatóan nagyobb számban jelentkező kedvezőtlen hatások (pályadeformáció és váltóproblémák) közlekedésbiztonság szempontjából kedvezőtlenek, sebességkorlátozás bevezetését, a forgalom fennakadását okozhatják.

Hatáscsökkentő javaslatként megfogalmazható a biológiailag aktív felületek pótlása, a megfelelő vízelvezetési rendszer kialakítása, valamint a kapcsolódó közúti létesítmények esetében az extrém időjárási körülményeknek ellenálló útburkolat alkalmazása a fejlesztés megvalósítása során.

A tervezési, kivitelezési és üzemeltetési szakaszban az alkalmazott intézkedések kezelik az azonosított kockázatokat, egyrészt eliminálják azokat, másrészt biztosítják a rendszer éghajlatváltozással szembeni rugalmasságát.

Fontos megállapítani, hogy az alkalmazkodást elősegítő javaslatok hosszú távon fenntarthatók. A projekt teljes életciklusa alatt az üzemeltetőnek javasolt figyelmet fordítani a monitoring tevékenységre, melynek segítségével az alkalmazkodás továbbra is fenntartható, a rendszer rugalmas és így éghajlatváltozás-biztos. A katasztrófákkal szembeni ellenálló képessége a megelőző tevékenységekkel kezeltnak tekinthető.

A fentiekben végzett éghajlati hatásvizsgálat és kockázatértékelés alapján megállapítható, hogy egyik tényező szempontjából sem minősül katasztrófálisnak a vizsgált tevékenység, azaz összességében az éghajlatváltozás hatása a tevékenységre, a klímakockázatoknak való kitettség a tárgyi szállítási-közlekedési tevékenység esetében mérsékelt. A klímaváltozás hatásainak csökkentését szolgáló javaslatok, megfelelő adaptációs intézkedések alkalmazása jelentős mértékben enyhítheti a várható negatív hatásokat a tervezett beruházásra vonatkozóan.

A tervezett vasúti fejlesztési beruházás többlet hatása a klímaváltozásra – a dízelvontatás elenyésző mértékéből adódóan – *kismértékű*. A beruházás pozitívnak tekinthető a fosszilis energiahordozók készleteinek megőrzése, illetve az üvegházhatású gázok kibocsátásának mérséklése vonatkozásában.

Mindazonáltal a vizsgált tevékenység feltételezhető hatásterületén jelentkező környezeti hatások nem tekinthetők jelentősnek, ezért összességében megállapítható, hogy a feltételezett hatásterület éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodási képességére nincs jelentős hatással a tervezéssel érintett tevékenység.

A tervezett műszaki infrastruktúra (beleértve a földművet, műtárgyakat stb.) önmagában nem jár üvegházhatású gáz kibocsátásával. Üvegházhatású gáz kibocsátását a kivitelezési munka, illetve a vasúti dízelvontatás okoz. A kivitelezés kibocsátása átmeneti, az üzemeltetésé tartós, a létesítmény felhagyásáig, illetve addig folyamatos, amíg dízelvontatású vonatok közlekednek rajta. Ezért az üzemeltetés CO₂-kibocsátása a teljes szakaszon mérsékelt mértékűnek tekinthető.

A tervezett beruházás nem befolyásolja, változtatja meg a korábbi vasúti üzemeltetési rendet, így többlet CO₂-kibocsátása a teljes szakaszon nem várható!

A beruházás klímaváltozásra gyakorolt hatásának csökkentése érdekében az alábbi intézkedések javasoltak:

- alacsony vagy zéró üvegházhatású gáz-kibocsátású munkagépek használata a kivitelezés és szállítás során,
- alacsony vagy zéró üvegházhatású gáz-kibocsátású technológiák alkalmazása a kivitelezés során,
- a rekultiváció során a tájra jellemző őshonos növények telepítése (fák, cserjék, füvesítés stb. tekintetében is).

A vasút tájba illesztése, valamint a rombolt felületek rehabilitációja céljából gyepesítés, cserjetelepítés és fasorok, facsoportok telepítése végezhető. A tervezett növénytelepítés mértéke jelenleg még nem ismert, mindazonáltal várhatóan bizonyos mértékben kompenzálja majd azt a negatív hatást, amelyet a területhasználat-változás okoz a CO₂-elnyelés kapcsán. Összességében megállapítható, hogy a tervezett tevékenység következtében a hatásterület éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodási képessége várhatóan kismértékben csökken.

5 EGYESÍTETT HATÁSTERÜLETEK ÉS ÖSSZEFOGLALÓ HATÁSMÁTRIX

A hatásterületek meghatározásakor a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendeletben a 7. számú mellékletben meghatározottakat vettük figyelembe.

A Korm. rendelet a hatásterület típusokat az alábbiak szerint határozza meg:

1. A közvetlen hatások területei: az egyes hatótényezőkhez hozzárendelhető területek, amelyek lehetnek
 - a földbe, vízbe, levegőbe való egyes anyag- vagy energiakibocsátások terjedési területei az érintett környezeti elemekben, valamint
 - a föld, víz, élővilág, épített környezet közvetlen igénybevételének, a tájban várható változások területei.
2. A közvetett hatások területei: a közvetlen hatások területein bekövetkező környezeti állapotváltozások miatt tovább terjedő hatásfolyamatok terjedési területe azon környezeti elemek és rendszerek szerint, amelyeket valamely, hatásfolyamat érint.
3. A teljes hatásterület: a közvetlen és közvetett hatások területeinek együttese.



Fentiek alapján mind közvetlen, mind pedig közvetett hatásterületként a zaj hatásterületét fogadjuk el, mivel a vizsgált környezeti elemek egyikénél sem feltételezünk ennél nagyobb hatásterületet. A hatásterület a környezeti elemek várható hatásbecsléseit az 5. fejezetekben közölt helyszínrajzokon ábrázolásra került.

Az összefoglaló hatásmátrix a tervezett tevékenység hatótényezőinek megjelenítése, környezeti elemek szempontjából. Eperjeske-Átrakó pályaudvar, Tuzsér 073/1 helyrajzi számon tervezett vasúti fejlesztés a környezeti elemekre gyakorolt hatásának összefoglaló hatásmátrixát az alábbi táblázatban mutatjuk be.

9. táblázat: Összefoglaló hatásmátrix

<i>Hatás</i>	<i>Levegő</i>	<i>Talaj és Földtani közeg</i>	<i>Felszín alatti víz</i>	<i>Felszíni víz</i>	<i>Növény világ</i>	<i>Állat világ</i>	<i>Emberi egészség</i>	<i>Épített környezet</i>
CO₂ kibocsátás								
CO kibocsátás								
NO_x kibocsátás								
Szilárdanyag/por kibocsátás								
Szennyvíz keletkezése								
Csapadékvíz gyűjtése, elvezetése								
Zaj és rezgésterhelés								
Veszélyes hulladék keletkezése								
Nem veszélyes hulladék keletkezése								
Építmények létesítése								

<i>Hatás</i>	<i>Levegő</i>	<i>Talaj és Földtani közeg</i>	<i>Felszín alatti víz</i>	<i>Felszíni víz</i>	<i>Növény világ</i>	<i>Állat világ</i>	<i>Emberi egészség</i>	<i>Épített környezet</i>
Éghajlatváltozás								

Kedvezőtlen hatás			Semleges hatás		Kedvező hatás		
							

6 KÖRNYEZETVÉDELMI INTÉZKEDÉSEK

6.1 KÖRNYEZETVÉDELMI LÉTESÍTMÉNYEK FELSOROLÁSA

Védőkerítés

A vadvédelem szempontjából nem szükséges, viszont a kivitelezés ideje alatt ideiglenes elkorlátozás szükséges a védett és a védendő, illetve a munkaterületek esetében.

Tisztító műtárgyak

A tanulmányban felsorolt helyeken olajfogó műtárgyak kerülhetnek beépítésre, a szikkasztó árkokba történő felszíni víz bevezetése kapcsán.

A vasúti ágyazat alá betervezett SZK1 védőréteg szigetelő hatását itt is kiemeljük, az esetlegesen kijutó szerves szennyezőanyagok mélyebb rétegek (földtani közeg és felszín alatti víz és csapadékvíz) védelme érdekében. A sínkenő berendezések alá kivehető, tisztítható tálca beépítése, valamint környezetbarát anyagok használata szükséges.

Zajárnyékoló fal és egyéb zajcsökkentési intézkedések

Zajárnyékoló falakat és az egyéb zajcsökkentési intézkedéseket nem szükséges létesíteni az érintett terület környezetében.

6.2 KÖRNYEZETVÉDELMI INTÉZKEDÉSEK MEGHATÁROZÁSA

KÉSŐBBI TERVFÁZISOKBAN ELVÉGZENDŐ FELADATOK

- Későbbi tervfázisban, a műszaki engedélyezési tervek elfogadását követően, illetve vele egyidőben pontosítani kell a környezetvédelmi intézkedéseket.

- A kiviteli tervekkel egyidőben monitoring intézkedési tervet kell készíteni.

LÉTESÍTÉS ELŐTT ELVÉGZENDŐ FELADATOK

- A kivitelezés megkezdés előtt javasoljuk a tervezési területen – jelenleg futó tevékenységeknek figyelembevételével – a potenciális szennyezőforrások felmérését a földtani közegben és a felszín alatti vízben egyaránt.
- A kivitelezési munkálatokat megelőzően továbbá javasoljuk az elbontandó műtárgyak helyének környezetvédelmi vizsgálatát.
- A kivitelezés megkezdés előtt el kell készíteni az ún. *Építés alatti környezetvédelmi tervet*.
- A munkaterület átadása előtt a régészeti hatástanulmányban (amennyiben van és szükségeszerű) előírt megelőző, illetve próbafeltárásokat célszerű elvégezni.
- A védett és védendő területek sérülésmentessége érdekében ki kell jelölni az ideiglenes elkorlátozás helyeit.

LÉTESÍTÉS IDEJÉRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

- A kivitelezés során letermelt, felhasználható humuszos termőréteg az építés ideje alatt elkülönítetten kerüljön tárolásra, gondoskodva a *2007. évi CXXIX. törvény a termőföldről és az MSZ 21476:1998 szerinti*, a mentett termőréteg felhasználása előírásainak betartásairól.
- A felszín alatti vízkészletek védelmét a kivitelezés alatt is fokozottan szem előtt kell tartani. Amennyiben a gépek esetleges meghibásodásából eredően következik be, úgy a szennyeződés megszüntetéséről, kárelhárításáról, a szennyezőanyag elhelyezéséről és ártalmatlanításáról a kivitelőnek haladéktalanul gondoskodni kell!
- A kivitelezés alatti felvonulási területeken keletkező kommunális szennyvizeket megfelelően méretezett tároló medencében kell gyűjteni és szükség esetén szippantó gépjárművel szennyvíztisztító telepre kell szállítani. TOI-TOI WC-k alkalmazása esetén is gondoskodni kell a kommunális szennyvíz elszállításáról.
- A kivitelezési és a növényzettelépítési munkákat úgy kell összehangolni, hogy a rézsű felületek a legrövidebb ideig álljanak biológiai védelem nélkül.
- A legnagyobb járműmozgatással járó építési művelet a földmű építése. Ennek ártalmait a szükséges anyagnyerő helyek nyomvonal közeli megválasztásával és a szállítási útvonalak

lakott területeket elkerülő kijelölésével lehet csökkenteni. Ahol megoldható, ott a nyomvonalon (vasúton) történő szállítás javasolható.

- A burkolati rétegek előállítása elsődlegesen keverőtelepeken történik, melyek önálló légszennyező hatással bírnak. Ezen telephelyek külön engedélyezési eljárás során kaphatnak létesítési engedélyt.
- A kivitelezés során be kell tartani, a kivitelező által megtervezett ún. „Építés alatti környezetvédelem” című tervben foglaltakat.
- A kivitelezés során be kell tartani az örökségvédelmi hatástanulmányban foglalt előírásokat: a régészeti érdekeltégű területeken a földmunkák elvégzése régészeti megfigyelés mellett végezhető.
- Fészkelési időszakban fakivágás nem végezhető!

Fentiek betartása a Kivitelező feladata!

ÜZEMELTETÉS ALATTI VÉDELMI INTÉZKEDÉSEK

- Az üzemeltetés során biztosítani kell a környezetvédelmi létesítmények megfelelő működését.
- A terület érzékenységére való tekintettel a földtani közeg és a felszín alatti vízkészletek megóvása érdekében az üzemeltető kidolgozott tervvel kell, hogy rendelkezzen az esetleges havária eseményekre vonatkozóan. A tervnek tartalmaznia kell, hogy baleset esetén a burkolatról, vagy a szennyeződött területről le-, vagy elfolyó szennyezőanyag terjedését, a földtani közegbe szivárgását hogyan akadályozza meg, illetve csökkenti a minimumra.

Fentiek a MÁV Pályaműködtetési Zrt. feladatkörébe tartoznak!

7 ORSZÁGHATÁRON ÁTTERJEDŐ KÖRNYEZETI HATÁSOK VIZSGÁLATA

Az alábbi fejezetet a 314/2005. (XII.25.) Kormányrendelet 5. pontja alapján foglalkozunk. Az országhatáron áterjedő környezeti hatások vizsgálatáról szóló, 1991. február 26-án, Espooban (Finnország) aláírt és a 148/1999. (X. 13.) Korm. rendelettel kihirdetett egyezmény (a továbbiakban: egyezmény) hatálya alá tartozó ügyekben mind az egyezmény részes felei, mind – viszonyosság esetén – a nem részes felek tekintetében is, az egyezmény előírásait a 314/2005. (XII.

25.) *Korm. rendelet 12–16. §-ok szerinti* rendelkezések figyelembevételével kell alkalmazni, amennyiben más nemzetközi szerződés ettől eltérően nem rendelkezik.

Az egyezmény I. függelékében felsorolt azon tevékenységek vagy létesítmények mérethataraként, amelyeknél számszerű érték helyett a „nagy” vagy „nagyobb” megjelölés található, az 1. mellékletben a megfelelő tevékenységnél vagy létesítménynél a környezeti hatásvizsgálati kötelezettséghez megadott feltételt vagy mérethatárt kell alkalmazni.

Az egyezmény és a *Kormányrendelet 12–16. §-ának előírásait* az egyezményben nem szereplő, de az e rendelet 1. és 3. számú mellékletében felsorolt minden tevékenységnél alkalmazni kell, ha országhatáron áterjedő jelentős környezeti hatás feltételezhető, és a hatásviselő vagy a kibocsátó fél az EGT-megállapodásban részes állam.

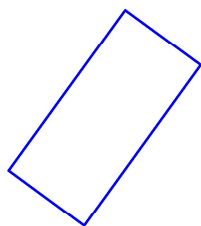
Az országhatáron áterjedő hatások vizsgálatára vonatkozóan önálló dokumentum összeállítására (Nemzetközi fejezet) nem került sor.

A tervezett beruházás létesítése és üzemeltetése nem jár országhatáron áterjedő környezeti hatásokkal. A tevékenységgel érintett terület Északkelet-Magyarország régióban, Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében, Tuzsér község közigazgatási területén belül található. A legközelebbi ország, É-i és ÉK-i irányban Ukrajna. Az országhatár légvonalban kb. 10-13 km-re található, így országhatáron áterjedő környezeti hatásokkal nem kell számolni.

6. melléklet

Áttekintő helyszínrajz
(M=1: 10 000)

JELMAGYARÁZAT



vizsgált terület

M = 1:10 000 (A4)

ÁTTEKINTŐ HELYSZÍNRAJZ

Eperjeske-átrakó pályaudvar meglévő normál és széles vágányhálózatának felújítására vonatkozó környezeti hatástanulmány



ELGOSCAR
Környezettechnológiai Zrt.
1095 Budapest,
Soroksári út 164.

Témaelőkészítő: Szerkesztő:
- Nagybányai L.

Témafelelős: Ellenőr:
Nagybányai L. Fábán P.

Tárolás: Eperjeske_atrako_attek_hz.dwg

dátum: 2025.03.

mellékletszám: 6.

