

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Beruházásra vonatkozó válaszok:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A pénztárblokkhoz tartozó helyiségek összes alapterülete 35 m<sup>2</sup>. Az új pénztárblokkot a zárt pénztárblokk kialakításáról szóló 5/2019 (III.04. MÁV-START Ért. 4) sz. vezérigazgatói utasításban foglaltak figyelembevételével alakítottuk ki.

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

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

#### **Kál-Kápolna különszintű csomópont kialakításával kapcsolatos válaszok:**

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

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

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

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

#### **Kisajátítással érintett ingatlanok:**

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

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

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

**Vasúti forgalommal kapcsolatos válaszok:**

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Környezetvédelmi vonatkozású kérdésekre adott válaszok:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A zajárményékoló falak helyét a zajvédelmi melléklet ábrái is szemléltetik.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Környezet- és természetvédelmi hatáskörben**

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

#### **Levegőtisztaság-védelmi szempontból**

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

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

A benyújtott Dokumentáció alapján a beruházás időszakában az építési munkálatok során a munkagépek és tehergépjárművek által kibocsátott kipufogógázok, illetve a felvert por okozhat levegőterhelő hatást, az üzemelés időszakában a P+R parkolókból származó (CO, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>) okoznak légszennyezést.

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

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



### **Zajvédelmi szempontból**

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

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

A tervezési területhez legközelebb eső lakóépületek az alábbiak:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

környezeti hatásvizsgálat köteles vagy egységes környezethasználati engedély köteles tevékenység esetén.

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

#### **Földtani közeg védelme szempontból**

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

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

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

#### **Természet- és tájvédelmi szempontból**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A területi érintettség következtében 2 jelölő faj költőhelye válik érintetté:

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

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

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

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

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

A tájidegen özönnövények terjedése ellen az alábbi módon javasolt védekezni:

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

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

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

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

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

#### **Hulladékgazdálkodási szempontból**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



A rendelkezésre álló dokumentáció alapján az alábbiakat állapítottam meg:

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

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

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

kismértékben szintén juthat por a levegőbe. Ez a hatás azonban már jelenleg is fennáll, és várhatóan továbbra sem lesz érzékelhető mértékű. A felsővezeték üzemelésének levegőt terhelő hatása nincs. A P+R parkolók az üzemelési szakaszban elhanyagolható mértékű terhelést jelentenek a környezetre, az egyórás (CO és NO<sub>2</sub>) és 24 órás (PM<sub>10</sub>) határértékek nagy biztonsággal teljesülnek. Összességében megállapítható, hogy a tervezett fejlesztés levegővédelmi szempontból várhatóan nem okoz konfliktust.

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

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

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

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

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

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

Település- környezet-egészségügyi szakkérdés vizsgálatom során figyelembe vettem az

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

határértékek megállapításáról jogszabályokban előírtakat.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. „az erdőre gyakorolt hatások vizsgálatára” vonatkozóan  
**Állásfoglalás:** Az erdőre gyakorolt hatások vizsgálata az erdőterület igénybevétele feltételeinek teljesülése mellett nem szükséges.
2. „ha az eljárás során vizsgált beruházás vagy tevékenység erdő igénybevételel jár, akkor az erdő igénybevétele engedélyezhetőségének a vizsgálatára”

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

A dokumentáció „Tájhasználati konfliktusok” fejezete megállapítja:

„a tervezett beruházás üzemtervezett erdőterületet is érint,”

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

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

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

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

**Termőföldvédelmi hatáskörben a termőföld mennyiségi védelmének követelményei szempontjából:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1 hónapnál rövidebb ideig tartó munkavégzés esetén:

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

1 hónaptól 1 évig tartó munkavégzés esetén:

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

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

Távlati zajterhelés esetén (védelem nélkül): Tura, Vasút utca 236/2 hrsz. (Lf) nappal:  $L_{AMK0} = 53,5$  dB, éjjel:  $L_{AMK0} = 52,8$  dB (Határérték nappal:  $L_{AMK0} = 65$  dB, éjjel:  $L_{AMK0} = 55$  dB)

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

Távlati zajterhelés esetén (védelem mellett): Tura, Vasút utca 236/2 hrsz. (Lf) nappal:  $L_{AMK0} = 51,9$  dB, éjjel:  $L_{AMK0} = 51,2$  dB (Határérték nappal:  $L_{AMK0} = 65$  dB, éjjel:  $L_{AMK0} = 55$  dB)

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

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

#### **Hulladékgazdálkodási szempontból:**

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

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

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

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

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

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

#### **Levegővédelmi szempontból:**

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

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

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

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

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

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

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

#### **Kármentesítési szempontból:**

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

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

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

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

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

#### **Táj- és természetvédelmi szempontból:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### A projekt feladatai

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

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

#### **Jelenlegi állapothoz képest várható változások:**

##### Vasúti pálya:

Vasúti pálya nyomvonal korrekció:

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

Megszűnő vágányok (állomásokon):

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

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

#### Új külön szintű vasúti keresztezés:

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

#### Felsővezeték:

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

#### Útépítés:

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

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

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

#### Adács megállóhely:

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

#### Karácsond megállóhely:

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



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

#### Ludas állomás

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

#### Nagyút állomás:

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

#### Kál-Kápolna állomás:

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

#### Füzesabony állomás:

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

#### Magasépítés:

##### Peronlefedések

##### Vámosgyörk állomás – 05 szakasz

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

##### Kál-Kápolna állomás – 11 szakasz

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

##### Füzesabony állomás – 13 szakasz

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Indokolásában az alábbiakat adta elő:

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

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

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

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

A szakhatósági eljárás során megállapítottam, hogy

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kelt Egerben, az elektronikus tanúsítvány szerint.

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

**Kelemen Zoltán**  
**főosztályvezető**

**Kapják: ügyintézői utasítás szerint**