

4. számú melléklet a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelethez

Előzetes vizsgálati dokumentáció és a konzultációs kérelem

Felsőtárkány – Stimecz ház kisvasút pályafelújítása

a – a tervezett tevékenység célja, a vizekbe történő beavatkozással járó tevékenység esetében a közérdek bemutatásával együtt;

Az 1915. évben létesült Felsőtárkányi Állami Erdei Vasútvonal (FÁEV) az eredeti funkció sorozatos elvesztése miatt ma már csak Felsőtárkány-Stimecz-ház szakaszon üzemel; kizárólag személyszállítás történik. Jelenleg főleg turisztikai céllal ill. erdei vándortáborok ellátására működtetik; erdőgazdasági és közetszállítási szerepe nincs.

A turisztika örökségként is kezelhető kisvasúti pálya, jelenlegi leromlott állapota indokolja a pálya felújítását. A tervezett állapot illeszkedik a meglévő vízszintes geometriához, minimális eltéréssel kerül felújításra a vasúti pálya.

b)* a tervezett tevékenység, továbbá ha vannak más ésszerű telepítési, technológiai vagy egyéb változatai (a továbbiakban együtt: számításba vett változatok), akkor azok alapadatai:

ba) a tevékenység volumene,

1915. évtől meglévő nyomvonalas létesítmény, melyből napjainkban már csak a Felsőtárkány – Stimecz-ház szakasz között történik turisztikai céllal időszakosan közlekedés.

Építési engedély a minimális műszaki változások miatt szükséges, nem új beruházás vagy továbbépített új nyomvonal az oka. A vasúti pálya cca. 5 km szakaszán a régi felépítmény bontása kézi kisép technológiával és ugyanazon technológiával az új felépítmény visszaépítése.

A tárgyi kisvasúti szakasz jellemzői:

- tulajdonos: Magyar Állam
- kezelője: Egererdő Zrt. (3300 Eger, Kossuth L. u. 18.)
- üzemeltető: Felsőtárkányi Állami Erdei Vasút (3324 Felsőtárkány, Ifjúsági u. 31).
- új szelvényezés: 0+00 – 48+30,777
- vonal hossza: közel 5 km
- jellege: hegyvidéki
- a magasság különbség: ~87 m
- átlagos pályaemelkedés 17,5 ‰
- nyomtávolság 760 mm
- megállóhelyek:
 - Felsőtárkány Fűtőház
 - Felsőtárkány Sziklaforrás
 - Egeresvölgy-Varróház
 - Stimecz-ház
- menetrendszerinti, idényjellegű közlekedés
 - június 3 - november 1. között szabad és munkaszüneti napokon
 - június 30 - augusztus 30. között szerdán, csütörtökön és pénteken is.

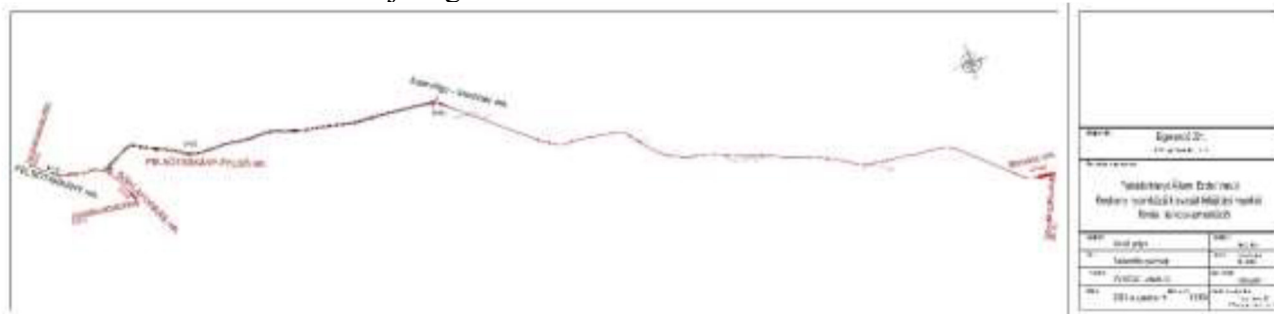
bb) a telepítés és a működés vagy használat megkezdésének várható időpontja és időtartama, a kapacitáskihasználás tervezett időbeli megoszlása,

Ütemtervvel jelenleg nem rendelkezik, építési engedély kérése folyamatban. Sikeres pályázati kiírást követően kerül pontosításra a felújítási munka kivitelezésének ideje. Tervezetten 6-12 hónap a felújítási munka időtartama (évszak, időjárás befolyásolja).

bc)* a tevékenység helye és területigénye, az igénybe veendő terület használatának jelenlegi és a településrendezési tervekben rögzített módja, villamos légvezeték előzetes konzultációja esetén EOY-koordináta helyes (helyrajzszám-megjelölés nélküli) nyomvonal,

Felsőtárkány – Stimecz-ház szakasz között meglévő kisvasúti pálya

Területfoglalás nincs, mivel a meglévő területek saját funkciójukat ellátva, azok működése nem változik a kisvasút turisztikai jellegéből adódóan.



bd) a tevékenység megvalósításához szükséges létesítmények, valamint az azokhoz kapcsolódó létesítmények felsorolása és helye,

Nem releváns. A pályafelújítás miatt nem kerül sem ideiglenes sem végleges - járulékos – kiszolgáló létesítmény telepítésre, használatra.

be) a tervezett technológia, vagy ahol nem értelmezhető, a tevékenység megvalósításának leírása, ideértve az anyagfelhasználás főbb mutatóinak megadása,

Meglévő, turisztikai – közlekedési céllal, időszakosan üzemeltetett kisvasúti pálya felújítása, kézi kisépítés technológiával.

Célok, szempontok:

- Korszerű felépítmény alkalmazása, a jelenlegi pályában lévő jó állapotú anyagok, alkatrészek megtartásával.
- Felsőtárkány – Felső néven új megállóhely létrehozása a közúti járművek részére kijelölt parkolónak a közelében.
- A forgalom biztonság növelése érdekében a Felsőtárkány község belterületén lévő pályaszakaszon (1+71,991 – 2+39,170 szelvények között) egy új, úgynevezett delta vágány megépítése a Tárkányi patak feletti átvezetéssel egyidejűleg. Ennek előnye, hogy a vonat járműtelepről is, és a Sziklaforrás kezdőállomásról is közvetlen tudjon húzott menetben a végpont felé (Stimecz-Ház) közlekedni.
- Sziklaforrás kezdőállomás kétvágányú lesz, ezáltal a mozdony körbejárása megoldott lesz.
- A vonal súlypontjában elhelyezkedő Egresvölgy – Varróház mh. is kétvágányúvá fejlődik, így a vonatkeresztek biztosításával a járatsűrűség növelésének lehetősége megoldottá válik.
- Stimecz-ház végállomás is kétvágányúvá növekszik (jelenleg a végállomástól 400 méterre van a körbejárási lehetőség). A vasúti pálya hosszúsága a megengedett 4‰-esre korrigált, így a mozdony körbejárása közvetlen a végállomáson megoldott!
- A jelenlegi pálya hossz-szelvénye több helyen meghaladja a 40‰-et (46,11‰). A terven a hossz-szelvény korrigálásra került a maximális emelkedő 40‰-re tervezett. (A mértékadó emelkedő a hegyvidéki vasutakra megengedett értékhatáron belül!)
- A peronok sínkoraszintűek legyenek (SK+0,00), 24 m hosszúsággal, és a burkolatok a környezethez illeszkedjen.

A vonal nem villamosított. A vonalon külön vasúti térvilágítás nincs kiépítve és nem is kerül kiépítésre. A vasútüzemi tevékenység, rakodás, egyéb munkavégzés csak nappal a természetes fény megfelelősége esetén kerül végzésre. A nappal a közvilágítási naptár szerint kerül meghatározásra. Biztosítóberendezés és távközlési eszközök nincsenek.

bf) a tevékenységhez szükséges teher- és személyszállítás nagyságrendje, szállítási igényessége, szolgáltatást nyújtó tevékenységnél a szolgáltatást igénybe vevők által keltett jármű- és személyforgalomé is,

A pálya felújítás során a kézi kisépés technológiához kisépek, járulékos anyagok depóhelyre szállítása 1,5–12 to gépjárművekkel, eseti alkalmakkor. Vasúti ágyazathoz zúzottkő szállítása 24 to tehergépjárművekkel kijelölt depóhelyekre. Depóhelyekről pályára anyagolás vasúti járművekkel a meglévő ill. visszaépülő vágányokon.

2021 – 2023.06.03 között nem működött a kisvasút.

Az alábbi táblázatok a 2019 – 2020. közötti utasforgalmat mutatják be.

FELSŐTÁRKÁNY 2020

Hónap	Utas létszám (fő)
január	70
február	70
március	113
április	0
május	668
június	2621
július	5798
augusztus	6099
szeptember	1784
október	2874
november	149
december	0
Összesen	20246

FELSŐTÁRKÁNY 2019

Hónap	Utas létszám (fő)
január	0
február	0
március	1443
április	1953
május	2137
június	4736
július	4009
augusztus	5231
szeptember	2423
október	1828
november	276
december	682
Összesen	24718

bh) a tevékenység telepítéséhez, megvalósításához és felhagyásához szükséges kapcsolódó műveletek:

1. a telepítés miatt megnyitott bányauzem, célkitermelőhely vagy lerakóhely létesítése és üzemeltetése, a telepítéshez szükséges tereprendezés vagy mederkotrás,

Nem releváns. A felújítás során új terület bevonásával, illetve meglévő vasúti területek felhagyása nem történik.

2. a telepítéshez és a megvalósításhoz szükséges szállítás, raktározás, tárolás, vízrendezés,

Már meglévő 1915. évtől üzemben lévő, 760mm nyomtávolságú kisvasúti pálya felújítása, új nyomvonal telepítése nélkül.

3.* a megvalósítás során keletkező hulladékokkal történő gazdálkodás, és szennyvízkezelés,

A pályafelújítás során bontásra kerülő kisvasúti pálya és annak tartozékai (vagyis a vissznyereményi anyagok) az állami vagyoni körbe tartoznak, így a bontott használt anyagok nem kerülnek Kivitelező tulajdonába, azokat az állagbantartó Egererdő Zrt-nek kell beszállítani.

A bontott anyagok zöme vissznyereményi anyagként, pályafelújítás során beépítésre felhasználhatók, vagy üzemeltetői döntés alapján továbbértékesíthetők, így nem minősülnek hulladéknak. A fel nem használt bontott anyagokat a Kivitelezőnek a jogszabály előírásainak értelmében megfelelő jogosultsággal rendelkező hulladékkezelőnek kell átadnia.

A bontott anyagok, illetve hulladékok ideiglenesen tárolhatóak a munkaterületen a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően.

A vissznyereményi anyagok az Egererdő Zrt. tulajdonában maradnak, míg, a hulladékot a Kivitelezőnek kell elszállíttatnia a megfelelő hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkező hulladékkezelőhöz

3. az energia- és vízellátás, ha az saját energiaellátó-rendszerrel vagy vízkivétellel történik,

Nem releváns

4. egyéb – a bd)–bg) pontokban nem szereplő – kapcsolódó művelet,

Nem releváns

Közmű kiváltás nem történik.

Villamosenergia ellátás: MVM Émsz Áramhálózati Kft. kisfeszültségű szabadvezeték

Távközlés: Magyar Telekom Nyrt., Vodafone Zrt. jelen van.

Gázellátás: Opus Tigáz Zrt

Vízellátás-Csatornázás: Heves Megyei Vízmű Zrt.

Közmű nyilatkozatok csatolva.

6.* a telepítést megelőző bontási munkálatok ismertetése, az azok során keletkező hulladékok és a kezelésükre tervezett intézkedések, továbbá az előbbieknél az egyes környezeti elemekre gyakorolt hatásának bemutatása;

Kivitelező feladata a kivitelezés megkezdése előtt az Egererdő Zrt. részére átadandó bontott anyagokra vonatkozó vissznyeremény-kezelési előírások és üzemeltetői diszpozíciók beszerzése és azok alapján a vissznyeremény kezelésével kapcsolatos valamennyi feladat ellátása.

bi) Magyarországon új, külföldön már alkalmazott technológia bevezetése esetében külföldi referencia

Nem releváns

bj) a ba)–bi) pont szerinti adatok bizonytalansága, rendelkezésre állása, megadva azt, hogy a tervezés mely későbbi szakaszában és milyen információk ismeretében lehet azokat pontosítani,

A tervezés jelenlegi fázisában üzemelés során jelentkező kumulatív hatások nem azonosíthatók.

A kivitelezési tevékenység során elsősorban a szállítási munkák során léphetnek fel kumulatív hatások, de ennek meghatározása csak a későbbi tervfázisokban, az organizáció ismeretében lehetséges

bk) a telepítési hely lehatárolása térképen, megjelölve a telepítési hely szomszédságában meglévő vagy – a településrendezési tervekben szereplő – tervezett terület-felhasználási módokat,

Már meglévő kisvasúti pálya felújítása, új nyomvonal telepítése nélkül.

bl)* a tevékenység megvalósítása szükségessé teszi-e területrendezési tervek vagy a településrendezési tervek módosítását,

Nem.

bm)* nyilatkozat arról, hogy a tevékenység megkezdését követően sor kerül-e összetartozó tevékenységnek minősülő új tevékenység megvalósítására, és a tevékenység a telepítési helyen vagy a szomszédos ingatlanon folytatott vagy tervezett azonos jellegű más tevékenységgel összeadódva eléri-e a tevékenységre az 1. vagy a 3. számú melléklet szerinti meghatározott küszöbértéket,

Nem

bn)* a vizekbe történő beavatkozással járó tevékenység társadalmi-gazdasági előnyeinek bemutatása, költség-haszon elemzés alapján;

Nyomvonalas létesítmény pályafelújítása, vizekbe történő beavatkozás nélkül.

Felszíni vizek elvezetésére a meglévő átereszek tisztítása történik, valamint 2 új csőáteresz kerül át ill. megépítésre, amelyek Ø 0,6m nyílású beton csőátereszek lesznek:

- 37+24,495 szelvényben;
- 40+14,495 szelvényben.

c) a számításba vett változatok összefüggése olyan korábbi, különösen terület- vagy településfejlesztési, illetve rendezési tervekkel, infrastruktúra-fejlesztési döntésekkel és természeti erőforrás felhasználási vagy védelmi koncepciókkal, amelyek befolyásolták a telepítési hely és a megvalósítási mód kiválasztását;

Nem releváns, nincs új terület felhasználás.

A turisztikai- közlekedési rendszer a társadalom, a gazdaság és a környezet viszonyrendszerén belül értelmezhető, kapcsolatuk szoros együttműködéssel és kölcsönös egymásrautaltsággal jellemezhető. A gazdasági fejlődés fenntartásához elengedhetetlen a megfelelő közlekedési-turisztikai infrastruktúra biztosítása, amelynek alapkövetelménye a jó elérhetőség. A társadalmi-gazdasági szempontok mellett a környezeti fenntarthatóság kizárólag egy jól szervezett, az erőforrásokat hatékonyan felhasználó és a külső hatásait minimalizáló rendszer működtetésével biztosítható.

A várható hatások az alábbiak szerint azonosíthatók:

Területfoglalás nincs, mivel a meglévő területek saját funkciójukat ellátva, azok működése nem változik a kisvasút turisztikai jellegéből adódóan.

Szolgáltatási színvonal növekedése.

Társadalmi-gazdasági szempontból a projekt megvalósításának akadályja nincs

d) nyomvonalas létesítménynél a tervezett nyomvonal továbbvezetésének és távlati kiépítésének ismertetése, és a továbbvezetés tervezése során figyelembe vett környezeti szempontok, feltárt környezeti hatások összegzése;

Nem releváns.

Már meglévő kisvasúti pálya felújítása, nyomvonal továbbvezetés és új nyomvonal telepítése nélkül.

e) a b) pontban számításba vett változatok környezetterhelése és környezet-igénybevétele (a továbbiakban együtt: hatótényezők) várható mértékének előzetes becslése a tevékenység szakaszaiként [6. § (2) bekezdés] elkülönítve, az esetlegesen környezetterhelést okozó balesetek vagy meghibásodások előfordulási lehetőségeire figyelemmel;

Vízkár esetén:

A károsodás megelőzése a vízelvezetés (lejtés, árok, alagcsövek) megfelelő kialakításával, a vasúti pálya menti növényzet megfelelő megválasztásával és gondozásával lehetséges. A tervezett beruházás által érintett területen a vízelvezető árkok megfelelő kialakítása, ill. az üzemelés során tisztításuk válhat szükségessé. Ezen beavatkozásokat nem lehet figyelmen kívül hagyni, hiszen az egyszerre nagy mennyiségben lehulló csapadék, amely egyre gyakoribbá válik hazánkban, komoly problémákat és balesetveszélyes helyzeteket teremthet.

- Az út menti növényállomány esetében a rossz állapotú, törékeny faegyedek lecserélésével a fakidőlésekből származó problémák csökkenthetők.

– A megfelelő vízelvezetés biztosítása a legfontosabb adaptációs intézkedés az éghajlatváltozás esetében. A megfelelő vízelvezetéshez jó minőségű meteorológiai, hidrológiai és geomorfológiai adatok szükségesek. A megfelelő vízgazdálkodási infrastruktúra segítségével kell megoldani a víz hatékony távoltartását és elvezetését a létesítménytől. A vízelvezetés tervezése során kezelni kell a felszín alatti vízfolyásokat, fel kell készülni az intenzív csapadékok során keletkező csapadékmennyiségre, és tervezni kell a keletkező árhullámok levonulásának útját.

- Hirtelen lezúduló nagyobb mennyiségű csapadék esetén szükséges az árkok, átvezetők ellenőrzése, hogy az üzemszerű állapot visszaállítható legyen.

- Utak és parkolók esetében a kopóréteg vízáteresztő képességének minimalizálásával, illetve a pályaszerkezeten belüli vizek megfelelő elvezetésével is lehet védekezni e hatás ellen.

- A váltók folyamatos tisztítása, a váltófűtő berendezések üzemeltetése válhat szükségessé.
- Az utak, parkolók folyamatos tisztítása válhat szükségessé.
- A vasútvonal és a kapcsolódó közúti létesítmények mentén található fák állapotfelmérése és azon ágak, fák eltávolítása szükséges, amelyek balesetet okozhatnak.

- Fokozott pályafelügyelet válhat szükségessé a sín hőmérséklet mérése érdekében.
- Utak és parkolók esetében merevebb kötőanyagok, magas hőmérséklettűrő képességű bitumentípusok használatával ez a hatás kezelhető.
- A kivitelezés minőségének és az aszfaltkeverék receptúrájának gondos megválasztása javasolt.

A második veszélyeztetett időszak a nyári hónapokra esik, amikor a hosszabb csapadékmentes, forró időjárási viszonyok következtében az erdei avar- és tűlevélréteg teljesen kiszárad. Ezek az erdőtüzek elsősorban eldobott cigarettacsikkek és a tűzgyújtási tilalom (fokozott tűzveszély) kihirdetése ellenére meggyújtott tábortüzek, nyári gazégetések következtében keletkeznek, elsősorban erdei és fekete fenyves, valamint idősebb lombos állományokban.

A magyarországi erdőtüzek 99 százaléka (!) emberi gondatlanság vagy szándékosság miatt keletkezik. Az erdei tüzek relatív gyakorisága az utóbbi évtizedekben megnövekedett. Ennek okai az éghajlatiszélsőségekben, a kevesebb csapadékban, a magasabb éves átlaghőmérsékletben, valamint a hótakaró nélküli telek sorozatában keresendők. Jellemző, hogy a klímaváltozás következtében a korábbinál forróbb nyarakon nem csupán az erdőtüzek száma növekedett meg, hanem esetenként a tűz terjedési sebessége és intenzitása is. A nagyobb intenzitású erdőtüzek a korábbinál nagyobb területet érinthetnek, és nehezebb eloltani azokat. Az erdőtüzek mielőbbi észlelése, a tűz mielőbbi kezelése, tovaterjedésének megakadályozása kiemelten fontos a kisvasút forgalma miatt. Fontos megállapítani, hogy az alkalmazkodást elősegítő intézkedések hosszú távon fenntarthatók. A projekt teljes életciklusa alatt az üzemeltetőnek javasolt figyelmet fordítani a MONITORING tevékenységre. Az adaptációs intézkedések nyomon követése későbbi tervfázisban, az üzemeltetés során tervezendő.

f)– a tevékenység telepítése, működése, felhagyása során az egyes környezeti elemekre várhatóan gyakorolt hatások előzetes becslése, figyelembe véve a c) pontban leírt befolyásoló tényezőket is, különösen

fa) a hatótényezők milyen jellegű hatásfolyamatokat indíthatnak el, új telepítésnél annak becslése is, hogy a terület állapota és funkciói miként változhatnak meg a telepítés következtében, beleértve az éghajlatváltozást,

fb) a hatásfolyamatok milyen területekre terjedhetnek ki; e területeket térképen is körül kell határolni,

Az alapállapot szempontjából a tárgyi FÁEV hatásterülete a vasúti pálya és az állomások 50 m félszélességű és sugarú környezete. A létesítés környezeti hatása területi jellegű: a hatásterület sávval adható meg az objektum pereme körül; a munkagépek és szállító járművek hatása elsődleges.

Üzemeléskor viszont már dominál az objektum közlekedési jellege: a hatásterület sávval adható meg az objektumon lévő utak mentén; a forgalom a meghatározó

fc) az fb) pont szerinti területről rendelkezésre álló környezeti állapot, területhasználati és demográfiai adatok, valamint a hatásfolyamatok jellegének ismeretében milyen és mennyire jelentős környezeti állapotváltozások (hatások) léphetnek fel,

A vizsgálati terület Felsőtárkány községben található. Felsőtárkány község Heves vármegye Egri járásában, a Tárkányi-patak völgyében fekszik. Megközelíthető Eger felől a Bükkön át Miskolcra vezető 2505-ös közúton. Egertől 3 km-re található a Bükk lábánál, megközelíthető autóval, távolsági busszal, túrázva vagy biciklivel.

Felsőtárkány fő nevezetességei: Szikla-forrás és tó ill. a falu fölött magasodó Vár-hegyen a található erődítmény. Az Erdei Kisvasút Felsőtárkány vadregényes tájain halad. A Varróházi megállónál lévő vadasparkban őzek és muflonok is élnek. A Kisvasút végállomása a Stimecz-ház, innen elérhető az időszakosan működő Vöröskő-forrás. A kisvasút menetrendje változó és időjárásfüggő.

A község területe: 7732 ha, lakosok száma: 3509 fő, lakások száma: 1304. EOY koordináták: 752316, 293160. Polgármesteri Hivatal címe: 3324 Felsőtárkány, Fő u. 101. A vizsgálati terület Felsőtárkány községben található. Felsőtárkány község Heves vármegye Egri járásában, a Tárkányi-patak völgyében fekszik. Megközelíthető Eger felől a Bükkön át Miskolcra vezető 2505-ös közúton. Egertől 3 km-re található a Bükk lábánál, megközelíthető autóval, távolsági busszal, túrázva vagy biciklivel. Felsőtárkány fő nevezetességei: Szikla-forrás és tó ill. a falu fölött magasodó Vár-hegyen a található erődítmény. Az Erdei Kisvasút Felsőtárkány vadregényes tájain halad. A Varróházi megállónál lévő vadasparkban őzek és muflonok is élnek.

A Kisvasút végállomása a Stimecz-ház, innen elérhető az időszakosan működő Vöröskő-forrás. A kisvasút menetrendje változó és időjárásfüggő.

A község területe: 7732 ha, lakosok száma: 3509 fő, lakások száma: 1304. EOY koordináták: 752316, 293160. Polgármesteri Hivatal címe: 3324 Felsőtárkány, Fő u. 101.

Földrajzi tájegység besorolás: kistáj: 6.5.21. Tárkányi-medence, kistájcsoport: Bükkalja, középtáj: Bükkvidék, nagytáj: Észak-Magyarországi-Középhegység.

A tervezési terület Felsőtárkány ÉK részén, jellegzetesen erdőterületen található.

A kisvasúti megállóhelyek:

megállóhely	EOVY	EOVX
Felsőtárkány Fűtőház	752596	293465
Felsőtárkány Sziklaforrás	753212	293842
Egeresvölgy-Varróház	753702	295701
Stimecz-ház	754918	298314

fd) a védett természeti területet, barlangot, Natura 2000 területet, és a terület természetvédelmi státuszától függetlenül a védett fajokat érintő hatások ismertetése,

A Felsőtárkány-Stimecz ház vasútvonal előbb megépült, minthogy a Bükki Nemzeti Parkot létrehozták volna, így annak felújítása elvi akadályokba nem ütközhet.

A Felsőtárkány-Stimecz ház vasútvonal előbb megépült, minthogy a Natura 2000 területeket kijelölték volna, így annak felújítása elvi akadályokba nem ütközhet.

A Felsőtárkány-Stimecz ház vasútvonal előbb megépült, minthogy az akár érintett barlangi védőövezet kijelölésre került, így a működtetés elvi akadályokba nem ütközhet.

Részletesen:

A beruházás belterületen csak a Felsőtárkány 2718 helyrajzi számú ingatlanon érint természetvédelmi kategóriákat. A beruházás nem védett területen a Felsőtárkány 061/2 helyrajzi számú ingatlanokon érint határosan természetvédelmi kategóriákat. A beruházás védett, Natura 2000 területeken csak a Felsőtárkány 097 helyrajzi számú ingatlanok tekintetében érint kifejezetten természetvédelmi kategóriákat (BNP, HUBN kkkkkkkkkkkkkkkkkk).

Az idők folyamán a vasút mellett megtelepedtek védett növények, mint a pirosló hunyor (*Helleborus purpurascens*) és NAGYLAVALÓKLHBGVBK (*Epipactis helleborine*), melyek átültetését 3-10 méter távolságba, ugyanazon élőhelyre a Bükki Nemzeti Park Igazgatóság előírhatja.

A felvett és kapott biotikai adatok értékelése

A kapott biotikai adatokból látható, hogy az adatok gyűjtése nem a kisvasút nyomvonalára fókuszált. Ez azt jelenti, hogy a kisvasút nyomvonalán a tavaszi (hóvirágos) aszpektusban felvett adatok nem szerepelhetnek a júniusi-júliusi felmérésben. A BNPI előírhatja a teljes aspektus felmérését.

A BNPI előírhatja a felvett és dokumentált védett növények áttelepítését a beruházás nyomvonalától azonos élőhelyre 5-10 méteres távolságba. Áttelepítés nélkül a több százezer HUF természetvédelmi értékű védett fajok a beruházás munkálatai következtében bizonyosan elpusztulnak.

A beruházás a technológiai fegyelem betartása mellett felszíni vízkormányzási feladatokkal nem jár, a beruházás a technológiai fegyelem betartása mellett felszíni és felszíni alatti vizeket nem érint. A beruházás a technológiai fegyelem betartása mellett barlangi védőidomot nem érint.

fe) a tájra (a táj szerkezetére, használatára, jellegére és a tájképre) gyakorolt hatások ismertetése,

A közlekedési rendszer a táj és település egy sajátos, jellemzően vonalas alrendszere, amely funkcionálisan és a területhasználat tekintetében is jelentős hatással van a táj és a település életére. A jelenlegi állapotban területhasználati szempontból a táji és települési funkciók között a kisvasút az érintett területen már jelen van, a táji- és települési rendszerek működése, funkciói tekintetében azonban a kisvasút szerepe időszakos. A települési és táji rendszerekre gyakorolt hatások szoros összefüggésben vannak a társadalmi-gazdasági hatásokkal, illetve más környezeti hatásokkal.

Az állomások és környezetük megújulása, új építészeti és szabadtéri minőség megjelenése, turisztikai funkciók erősödése. A projekt hatásai jellemzően közvetettek és általában kismértékűek, a projekt megvalósítását érdemben befolyásoló, kedvezőtlen táji- települési hatások nem azonosíthatók.

ff) a felszíni és felszín alatti víztesteket, valamint a vízgyűjtő-gazdálkodás egyes szabályairól szóló kormányrendelet szerinti, az ivóvízkivételre kijelölt és megkülönböztetett védelem alatt álló területeket érintő hatások a vízgyűjtő-gazdálkodási tervben foglaltak figyelembevételével;

A felszín alatti víz, valamint a földtani közeg lehetséges szennyező forrásai a következők:

A talaj, illetve a talajvíz elszennyeződése csak havária esetén lehetséges, amikor kőolajszármazék kerül a talajra és ez a szennyeződés leszivárog a talajvízig. A területen állandó szennyező forrást jelentő objektum nincs, nem is lesz. A mobil WC tartályának sérülése, nem megfelelő ürítése eredményezhet szennyezést. Ezek az események gondos munkaszervezéssel, rendszeres karbantartással és odafigyeléssel megelőzhetők.

A technológiai fegyelem betartása mellett a havária esetek bekövetkezése minimálisra csökkenthető. A szennyezés lokalizálásával és a kárelhárítás azonnali megkezdésével a szennyezés továbbterjedése megakadályozható.

g)* az f) pont ff) alpontja alapján azonosított – a vizek állapotromlását okozó – kedvezőtlen környezeti hatások csökkentése érdekében javasolt intézkedések;

h)* az éghajlatváltozással összefüggésben

A kistáj egésze mérsékeltén hűvös, de amíg a D-i része mérsékeltén száraz, addig az É-i rész mérsékeltén nedves éghajlatú. Az évi átlagos napfénytartam 1900 óra körüli, 760 óra körüli nyári és 180 óra körüli téli napsütéssel. Az évi középhőmérséklet 8,0 °C körül van, a vegetációs időszak átlaga pedig 15,0 °C körüli. Az évi csapadék mennyisége D-ről É-ra, 650 mm-ről fokozatosan növekszik; Bükkszentkereszten 830 mm. Az ariditási index D-en 1,08, É-on 0,88. Leggyakoribb szélirány a DNy-i és az ÉK-i, az átlagos szélesség 2,5-3,0 m/s. Az éghajlat kedvez az erdőgazdálkodásnak, a D-i részek mezőgazdasági művelésre is alkalmasak.

A kistájat az Egertől a Szinváig a Bükk-fennsík déli pereme alatt eredő patakok forrásvidékét foglalja magába. Nagyobb vízgyűjtők tartoznak a Tárkányi-patakhhoz, a Hórpatakhhoz, a Csincséhez és a Kulesárvölgyi-patakhhoz. A tervezési terület a Tárkányi-patak (Lóki-patak) forrásvidékén található, melyet a környéken több forrás is táplál [az időszakos Imó-kő- és Fekete-len-forrás, valamint a Tamás-kút.

Összességében megállapítható, hogy a tervezett beruházás sérülékeny az éghajlatváltozás kapcsán várható hatások tekintetében. A klímaváltozás hatásainak csökkentését szolgáló javaslatok, megfelelő adaptációs intézkedések alkalmazása jelentős mértékben enyhítheti a várható negatív hatásokat a tervezett beruházásra vonatkozóan. A tervezett beruházás hatása a klímaváltozásra – a dízelvontatás elenyésző mértékéből adódóan – kismértékű. A beruházás következtében várható forgalmi átrendeződés hatására a közúti és vasúti forgalomból együttesen csökkenő CO₂-kibocsátás várható, így a beruházás pozitívnak tekinthető a fosszilis energiahordozók készleteinek megőrzése, illetve az üvegházhatású gázok kibocsátásának mérséklése vonatkozásában.

- ha) a b) pontban számításba vett változatoknak az éghajlatváltozással szembeni érzékenységére vonatkozó elemzése (a továbbiakban: érzékenységelemzés)**
hb) a telepítési hely és a feltételezhető hatásterület kitétségeinek értékelése,
hc) az egyes éghajlati tényezőkre vonatkozóan a lehetséges hatások elemzése,
hd) a hc) pont szerint bemutatott lehetséges hatások vonatkozásában készített kockázatértékelés,

Magyarországon a várható klíma- és időjárás-változással járó felmelegedés, szárazság, extrém időjárási jelenségek gyakoriságának, valamint a valószínűsíthető károk nagyságának növekedése váratlanul és sokoldalúan hathat a társadalomra, a gazdaságra, a természeti környezetre, amit nehéz pontosan prognosztizálni.

Az éghajlatváltozás több módon befolyásolja az infrastrukturális beruházások élettartamát, üzemeltetését, az általuk nyújtott szolgáltatások minőségét. A változó éghajlat azt eredményezheti, hogy azok az események, melyek korábban kivételesek voltak, gyakoribbá válnak. Az éghajlatváltozás a projektek üzemelését is befolyásolhatja. Az éghajlatváltozás hatásainak következményei az infrastruktúrára az alábbi kategóriákra bonthatók:

- a) Az éghajlatváltozás miatt a beruházásban keletkező károk és rövidebb élettartam, pl. a vasutat károsító árvíz, épületek tetőszerkezetét károsító szélvihar stb., melyek a projekt megvalósítása után vagy megvalósítás közben jelentkezhetnek.
- b) Az éghajlatváltozás miatt a beruházás okán a beruházás környezetében (egyéb infrastruktúrákban, természeti környezetben stb.) keletkező fizikai károk, pl. a víz lefolyását akadályozó utak miatt keletkező árvízkárok.
- c) A beruházás által biztosított szolgáltatásban történő negatív változások az éghajlatváltozás hatására, pl. utak járhatatlanná válása, bevételkiesés-turisztikai szolgáltatás kimaradása.
- d) Az éghajlatváltozás hatásai elleni védekezés miatt megnövekedett működési, illetve pótlólagos beruházási költségek.
- e) Megnövekedett biztosítási költségek.

- he) a tervezett tevékenységre vonatkozóan az éghajlatváltozás hatásaihoz való alkalmazkodás**
hf) annak bemutatása, hogy a tervezett tevékenység hogyan hat a feltételezhető hatásterület éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodási képességére;

Az alábbiakban bemutatásra kerülnek azon szempontok, intézkedések, amelyek a projekt végrehajtási folyamata, megvalósítási szakaszai során valamint az üzemeltetés szakaszában, a korábbi részben bemutatott kockázatok minimalizálására, a rendszer éghajlatváltozás-biztosabbá tételére, illetve az alkalmazkodási képességének, rugalmasságának növelése érdekében javasoltak. A változó éghajlat hatásainak következtében gyakoribbá váló extrém időjárási események, a hőmérsékleti és csapadékbeli módosulások, valamint a szélerősség fokozódása kedvezőtlenül hat a vasútvonalra, a forgalomra, valamint komoly baleseti kockázatot jelenthet. Az éghajlatváltozás várható negatív hatásait enyhítő adaptációs intézkedések súlya tehát jelentős.

A vizsgálat azokat a klímavédelmi megfontolásokat részletezi, melyek a projekt megvalósításának különböző szakaszaiban (tervezés, engedélyeztetés, kivitelezés, üzemelés) javasoltak, ezáltal is biztosítva, illetve növelve a beruházás hosszú távú biztonságát, rugalmasságát az éghajlatváltozással szemben, csökkentve a kockázatokat, növelve a rendszer alkalmazkodási képességét.

A közlekedési létesítmények a szélsőséges időjárási eseményektől károsodnak leginkább (viharos szél, intenzív csapadék, hőhullámok), a létesítmények az éghajlati paraméterek (hőmérséklet, csapadék stb.) átlagértékeiben hosszabb távon bekövetkező változásokra kevésbé érzékenyek.