



PEST MEGYEI
KORMÁNYHIVATAL

KÖZLEMÉNY

környezetvédelmi hatósági eljárás megindításáról

Az ügy tárgya: A „H6 HÉV vonal korszerűsítése és meghosszabbítása Kálvin térig, az alagút és kapcsolódó szakaszon [Kálvin tér – Beöthy utca (kiz.), illetve Közvágóhíd és Kvassay-híd között]” beruházás megvalósítására vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárása a *környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról* szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet] alapján.

Az ügy iktató száma: PE-06/KTF/20712/2022.

Az eljárás megindításának napja: 2022. április 14.

Az ügyintézési határidő: 60 nap

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 **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségűvé** nyilvánította a tárgyi környezetvédelmi hatósági engedélyezési eljárást.

Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 50. § (5) bekezdésében foglaltak az ügyintézési határidőbe nem számítanak be.

Az ügyintéző neve és elérhetősége: Petruska Fanni; Tel.: (06-1) 478-4400

Az ügy tárgyának rövid ismertetése:

A **BFK Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt.** (1027 Budapest, Horvát u. 14-26.; a továbbiakban: Kérelmező) és a **MÁV-HÉV Helyiérdekű Vasút Zrt.** (1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54-60.) által alkotott konzorcium meghatalmazásából a **FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt.** (1024 Budapest, Lövház u. 37.) és a **Kontúr Csoport Kft.** (1146 Budapest, Hungária körút 162-168.) által alkotott konzorcium meghatalmazása alapján a **Vibrocomp Kft.** (1118 Budapest, Bozókvár u. 12.; a továbbiakban: Meghatalmazott) benyújtotta a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (a továbbiakban: Környezetvédelmi Hatóság) részére a „H6 HÉV vonal korszerűsítése és meghosszabbítása a Kálvin térig, az alagút és kapcsolódó szakaszon [Kálvin tér – Beöthy utca (kiz.), illetve Közvágóhíd és Kvassay-híd között]” beruházás megvalósítására vonatkozó környezeti hatástanulmányt (a továbbiakban: Dokumentáció).

Kérelmező a H6-H7 HÉV vonalak jelen tervezési feladatát az alábbi szakaszolásban kívánja megvalósítani:

- **Alagúti és kapcsolódó szakasz („A”):** H7 HÉV vonal Kálvin tér – Erdősor utca és H6 HÉV vonal Kálvin tér Kén utca (kiz.),

- Belső felszíni szakasz („B”): H6 Kén utca (bez.) – Szigetszentmiklós-Gyártelep (bez.),
- Külső felszíni szakasz („K”): H6 Szigetszentmiklós-Gyártelep (kiz.) – Ráckeve (bez.).

Mivel a tervezés során a Beöthy utca megálló felszíni kialakítása mellett döntöttek, a belső felszíni szakasz környezeti hatástanulmánya (a Környezetvédelmi Hatóság külön hatásvizsgálati eljárásban vizsgálja) tartalmazza a Kén utca (Galvani-híd) megállót megelőző Beöthy utca megállót is, hogy a teljes felszíni szakaszt lefedjék a H6 HÉV belső felszíni szakasz hatástanulmány vizsgálati során.

Tehát jelen eljárás tárgya az Alagút és kapcsolódó szakasz, a Kálvin tér – Beöthy utca (kiz.) szakaszt foglalja magába, illetve a kapcsolódó szakasz a Közvágóhíd és a Kvassay-híd között található.

A tervezési terület helye: Budapest Főváros VII., VIII. és IX. kerületeket érintő hrsz.-ú ingatlanokon.

A H6 HÉV Alagúti szakasz műszaki tartalmát az alábbi szakaszolásban kerül bemutatásra:

- Kálvin tér - Beöthy utca alagúti vonalszakasz
- Kálvin tér állomás
- Boráros tér állomás
- Közvágóhíd állomás

Kálvin tér állomás

Kálvin tér állomás nyitott munkatérben vagy részben nyitott munkatérben való megépítésére az erős belvárosi és térszint alatti beépítettség miatt nincs lehetőség. Az állomás csak mélyállomásként, bányászati technológia alkalmazásával valósítható meg.

A mélyállomás szerkezetét három nagy átmérőjű, egymásba metsző keresztmetszetű alagút alkotja. E csövek elég nagyméretűek ahhoz, hogy a két szélső külön-külön önmagában befogadja az állomás 120 méter hosszú vágánytereit és az azokat közvetlenül kiszolgáló utasperonokat, így a középső cső kiépítésére csak az állomásra leérkező lejtaknák fogadó- és elosztótereit, valamint kifejezetten a peronhoz kötött funkciójú üzemi helyiségek számára van szükség.

A mélyállomás kijárat csarnokai a peronszint két végében alakulnak ki, hozzávetőlegesen ideális utaselosztást eredményezve. A két különálló kisebb csarnokot a peronsávok külön-külön összekötik. Az egyik fő műtárgyrész a peronokat is magába foglaló mélyállomás rész, mely állomás a Kálvin tértől délre, a Ráday utca alatt húzódik terepszint alatt ~49 m sínkoronaszint mélységgel. Az állomás északon mozgólépcsős lejtaknán keresztül csatlakozik a meglévő M3-M4 átszállófolyosóhoz, míg a déli végéből egy megtört lejtaknán keresztül az M4 metróállomás feletti aluljárórendszerhez. Az állomás helyzete és kialakítása szempontjából lehetőség biztosított egy déli oldali harmadik kijárat kialakítására, mely készülhet az állomásépítéstől függetlenül egy távlati ütemben. Az állomás és mélyszint lejtaknák löttbetonos bányászati technológiával épülnek a Ráday utcában kialakításra kerülő liftaknán keresztül, mely bányászati kiszolgálás a Ráday utcában milánói módszerrel részfalas munkatér határolással megépítésre kerülő felszíni lejtakna kéreg alatti ideiglenes szintjén keresztül valósul meg, a felszín mielőbbi visszaadása mellett.

Az alagutakat két- vagy több részben fejtik. A technológia jól gépesíthető és a külső héj gyors beépítése miatt kisebb felszínmozgásokkal jár. A városkörnyezeti kötöttségek miatt a mélyállomás és a pajzsfordító műtárgy csak bányászati technológiával építhető meg.

Kálvin téren túlnyúló, kapcsolódó műtárgyszakasz

Kálvin tér állomását követően annak északi oldalán került elhelyezésre a vágánykapcsolati műtárgy, bányászott technológiával épített feloldott vágánykapcsolatként kialakítva. Ezen műtárgy biztosítja a szerelvények állomást követő visszafordítását irányhelyes peronoldalra.

Vágánykapcsolatot követő „vonialagút szakasz” a kihúzó vágány. Itt biztosított a szerelvények vágánykapcsolaton történő visszafordítását lehetővé tevő szerelvény túlfuttatás, illetve egy esetleges dögszerelvény (üzemképtelenné váló szerelvény) napközbeni tárolása a bal oldali hosszabb alagútszakaszban az üzemszüneti időszakig, amikor lehetőség biztosított a szerelvény kivontatására. Ugyanezen „vonialagút szakaszon történik 3 db szerelvény éjszakai üzemszüneti tárolása (ekkor nincs a fordításkori alagutankénti 1-1 szerelvény túlfuttatás helyigénye), hogy a reggeli indulást megelőzően ne kelljen külső helyszínről idejönnie az érintett szerelvénynek.

Jelen 1. ütemű projektben épülő alagútszakasz végén található a vonali szellőző és pajzskamra. Pajzskamra (vonialagút végén lévő nagyobb átmérőjű bányászott műtárgy) biztosítja mind az 1. ütemben, mind a távlati 2. ütemben ide érkező TBM alagútfúró pajzsok térszint alatti szétbontásához szükséges helyet. Vonali szellőzőt pedig az indokolja, hogy a vonialagúton nem alakítható ki szellőztethetetlen „zsák” szakasz, továbbá itt biztosítható a vonalvégi havariahelyzeti katasztrófavédelmi beavatkozás.

Az építést kiszolgáló akna, mely egyben a végleges szellőzőakna is, az ELTE "B" épületének északi oldalán, annak parkolójában kerül elhelyezésre. Az akna ~18 m mélységű felszíni szakasza zárt cölöpfalas munkatérben, míg a mélyebb szakasza bányászott aknaként valósul meg. Vonali szellőző műtárgy a projekt legmélyebben található szerkezete a maga ~51,0 m terepszint alatti sínkoronaszintjével.

Kálvin tér állomást követő vonialagút vége a minimális hosszakkal kerül meghatározásra, annak alkalmazása a fentiek alapján műszakilag indokolt és elkerülhetetlen.

Vízszintes vonalvezetés

Az állomás egyenesben van. A vágánytengely távolság az állomáson 22,00 m. Az állomási peron utascarnoknál 19,0 m széles, használható hossza 120,0 m, a peron távolsága a vágánytengelytől 1,50 m, magassága a sínkoronaszint felett 55 cm. Az elsodrési határ 2,25 m-re van a vágánytengelytől. Szerelvényezés szerint az állomás előtt kihúzó vágányok létesülnek. A mértékadó vágány használható hossza 250,0 m. A vágányok végén energiaelnyelős ütközőbakok kerülnek elhelyezésre. A kihúzó vágányok és az állomás között a jobb és bal vágány közötti kapcsolatot egy XI-es rendszerű kitérőkből álló feloldott vágánykapcsolat biztosítja. A kapcsolat távolsága a perontól szerkezetkialakítási okok miatt kb. 85, illetve 185 m.

Magassági vonalvezetés

A kihúzó vágányok és az állomás is 3,0 ‰-es emelkedőben van. Az állomáson a jobb vágánytengely sínkoronaszint peron elején 55,75 mBf.

Boráros tér állomás

Az állomási szerkezet teljes hossza kb. 140,00 m. A vágánytengely távolság 18,00 m, a keresztirányú szabadnyílás 25,60 m.

A vonal az állomási szakaszon egyenesben van, az alaplemez követi a vágány állomási szakaszra eső 3‰-es esését.

A peronhossz 120 m, a peron a sínkoronaszint felett 0,55 m-re helyezkedik el. Az üzemi terek a peron előtti és utáni ill. a légtér feletti födémszinteken vannak kialakítva.

Közvetlen felszíni kijárat épül az állomás É-i és D-i végén.

Az északi kijáratnál új aluljáró létesül a közösségi közlekedés közötti (4-6, 2 villamosok és buszok) kapcsolat biztosítására.

Szerkezeti rendszer: Az állomást résfal határolja, vízszintes kitérőjét az alaplemez és a zárófödém, valamint a közbenső szinteken födémelek és gerendák biztosítják. A kitérőt a szerkezeti rendszer az építészeti

koncepcióhoz igazodva a mozgólépcsők és a peron feletti terek szakítják meg. A résfal belső oldalára vasbeton bélésfal épül az alaplemez felső síkjától a záró födém alsó síkjáig.

Közvágóhíd állomás

Vonalvezetés, geometriai kialakítás

A nyomvonal a belső Soroksári út alatt fut és a kiágazás után a külső Soroksári út vonalán, valamint a Kvassay hídon halad tovább. A rendelkezésre álló területek alapján a kiágazást a Könyves Kálmán körút környezetében kell megtenni. A H7 csepeli ág kiágazásakor $R=300-400$ m sugarú ívekkel lehetséges csak annak érdekében, hogy a Déli Városkapu által meghatározott új Kvassay Jenő utat ne érintsék. Az így kialakuló pálya vonalvezetés alapján az állomás csak a körüttől északra helyezhető el. Az állomás felülről épített résfalas műtárgy. A csatlakozó műtárgyszakaszok építése függ a pajzs időbeli és térbeli orgainzációjától, kiszolgálástól.

Mivel a főgyűjtő szintje adott (~96,0 mBf), ami alatt át kell vinni a vágányokat, ezért a keresztezés környezetében kb. 88,0 m szinten lehetnek a vágányok. A keresztezést a vágányok és a főgyűjtő legkisebb magasságkülönbségével egy előre megépített monolit műtárgyban lehet megoldani (ilyen egy vonali keresztező műtárgy, vagy a pajzsindító műtárgy).

A geotechnikai adatok alapján, a kedvező alagútépítési technológia kb. 81,0-82,0 mBf szinten lévő pályaszinten valósul meg. Ebben a mélységben lehetséges, hogy a fúrópajzs felső pontja kb. 1-2 m-rel az agyagfelszín alatt van. Ennél magasabban is lehet hajtani a pajzsot, azonban kiegészítő technológiákat szükséges alkalmazni – ez lehetőség szerint kerülendő.

Az állomáson a csepeli irányba futó vágányok legmélyebben 80,0 mBf-en lehetnek úgy, hogy az előírt legnagyobb 40%-os hosszesést alkalmazva a Kvassay hidra fel tudjanak érkezni.

Közepes méretű és költségű műtárgy épül szokásos építéstechnológiával, résfalakkal határolt közbenső kitámasztási rendszerrel ellátott doboz műtárgyban.

Az állomás két kijáratral rendelkezik. A főirányban (déli irány) 3+2=5 mozgólépcső, az északi irányban 2+2 mozgólépcső helyezhető el, azonban igény esetén megoldható, hogy mindegyik kijárat irányában mindkét peronról 3-3 mozgólépcső beépíthető.

A déli kijárat hagyományos aluljárós kijáratral rendelkezik, mely keleti és nyugati irányban is feljáratral rendelkezik.

Az északi kijárat egy süllyesztett aluljáróval rendelkezik, mely az új főgyűjtő nyomvonala alatt helyezkedik el, így ugyan csak feljárat biztosítható mind a keleti, mind a nyugati irányba.

Alagút (vonal)

A tervezett nyomvonal beépítettség szempontjából három részre bontható.

A Beöthy utca – Közvágóhíd és a Kvassay híd – Közvágóhíd közötti szakasz jelenleg csak részben beépített, jellemzően ipari- és raktár épületek találhatók a területen, azonban a távlati Déli városkapu tervek (lakóházak, irodaépületek) ezt a területet érintik. A Közvágóhíd – Boráros tér közötti szakaszon iroda-, és lakóházak találhatók. Ezen két szakaszon a tervezett nyomvonal jellemzően út, részben a Soroksári út, részben a szervíz út, illetve a Csepeli-ág a Kvassay Jenő út alatt halad. A Kvassay és a Soroksári út is nagy forgalmú, tömegközlekedéssel (villamos, HÉV) érintett.

A Boráros tér és a Kálvin tér között a tervezett nyomvonal már erős városi beépítettséggel rendelkező, jellemzően közép- és magas épületekkel beépített rész alatt halad. A tervezési területen található Lónyay és Ráday utcák szintén nagy forgalmú, szűk, részben egyirányú forgalommal és belvárosi beépítéssel rendelkeznek.

A Kálvin tér mind autós-, mind tömegközlekedés szempontból rendkívül forgalmas belvárosi csomópont.

A Boráros tértől a nyomvonal felett beépítetlen szabad telek nem található. A Kálvin tér környezetében, a tértől északra az egyetlen építménnyel fedetlen terület a Magyar Nemzeti Múzeum parkosított kertje. Egyéb építési kötöttségként meg kell említeni, hogy a tervezett nyomvonal keresztezi a Déli összekötő

vasúti hídra vezető vasúti vonal Soroksári úti hídját, valamint a közvetlen mellette található Rákóczi hídhoz vezető Soroksári közúti hidat (és azok hídfőjének, valamint a köztes pilléreknek az alapozását). Keresztezi továbbá a Boráros térnél a Petőfi híd pesti oldali felhajtóját, valamint számos nem elhanyagolható közművet például a Közvágóhídnál található nagyátmérőjű, falazott szennyvízcsatornát, annak két közepes átmérőjű csatornájával együtt (ezek egyike a Soroksári úton közvetlen a nyomvonal felett halad), és a Haller utcai falazott záporkiömlőt (a kisebb közműveket nem is említve).

Mindezekon felül a Kálvin téren a térszint alatt található a szinte az egész teret lefedő aluljárórendszer, az aluljáró nélküli szabad területeken és közutak alatt pedig szinte a teljes területet lefedően közműhálózat található, továbbá a Kálvin tér alatt a Vámház körút folytatásában húzódik az M4 metró réselt munkatérrel épített állomása, a Kecskeméti utca és az Üllői út alatt pedig az M3 metró bányászott technológiával készült hatsöves mélyállomása, továbbá az M3 – M4 átszálló folyosó, mely az M3 metró vonal alatt húzódik.

Alagútépítési technológiák alkalmazhatósága:

Beöthy utca – Közvágóhíd és Kvassay híd – Közvágóhíd: A tervezett nyomvonal ezen a szakaszon viszonylag magasan helyezkedik el, jellemzően út alatt, így itt javasolt a kéreg alatti, nyitott munkagödörben épített alagút.

Közvágóhíd – Kálvin tér: A tervezett nyomvonal ezen a szakaszon pajzsos építéssel készül. A Kálvin téri mélyállomást, a vágánykapcsolatot, vonali szellőző műtárgyat és a vonali összekötő műtárgyakat bányászott technológiával kell elkészíteni.

Vonalalagút kialakítása:

Klasszikus mélyvezetésű vonalalagút, ahol két vonalcső készül, vonalcsőenként egy vágánnyal. Vonalalagutak jellemző tengelytávolsága $2,5 - 3,5 \cdot D$, ahol „D” a vonalalagút külső átmérője. Nagyvasúti szerelvény fogadására alkalmas alagút minimális belső átmérője 6,30 m. A párhuzamos vezetésű vonalalagutaknál 300 méterenként, tűzgátló nyílászáró szerkezetekkel határolt, összekötő alagutat kell kialakítani, vagy 300 méterenként közvetlenül a szabadba kell biztosítani a kiürítést, menekítést. Vonalalagutakban menekülés céljára legalább 80 cm szabad szélességű járdát kell kialakítani, melyről a peronra való feljutás lehetőségét biztosítani szükséges.

Pajzsindító akna:

Pajzsindító akna minimális mérete gumikerekes kiszolgálás és futószalagos kitermelés esetén ~30 m *30 m. Az akna elhelyezése tekintetében elsődleges szempont a folyamatos kiszolgálás biztosíthatósága. Pajzsindító akna a Közvágóhíd állomás északi végén kerül kialakításra réselt munkatérben.

Vonali összekötő cső:

Vonali menekítés céljából 300 m-enként vonali összekötő cső építése szükséges. Az összekötő cső építése a vonalalagút elkészülte után a tübbingek megbontásával, löttbetonos bányászott technológiával történik.

Kéreg alatti vonalalagút:

Kis takarási mélység és felszíni hozzáférés esetén alkalmazott építési módszer. Kéreg alatti vonalszakasz résfalas építéstechnológiával, nyitott munkatérben készül. Résfalak vastagsága 60-80 cm. Vonal műtárgy keresztmetszete és mélysége folyamatosan igazodik a vasúti pálya tervezett geometriájához.

A tevékenység besorolható a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének 86. b) pontjába – „*Vasúti pálya (amennyiben nem tartozik az 1. számú mellékletbe) helyi vasúthálózat elemei (magasvasút, kéregvasút, metró, helyi érdekű vasút, villamos, és különleges pályával rendelkező vasút, kivéve a sífelvonót)*” –, mely a környezetvédelmi hatóság előzetes vizsgálatban hozott döntésétől függően környezeti hatásvizsgálatra kötelezett tevékenység.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (5) értelmében a környezethasználó kérelmére a környezetvédelmi hatóság - előzetes vizsgálati eljárás nélkül - környezeti hatásvizsgálati eljárást folytat le, ha a környezethasználó olyan tevékenység megvalósítását tervezi, amely a 3. számú mellékletben szerepel.

Tárgyi beruházás esetén a Kérelmező környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatását kérte.

A tervezett tevékenység közvetlen hatásterületének vélelmezett határai:

Budapest Főváros V., VII., VIII. és IX. kerületek közigazgatási területén, a Dokumentációban körülhatárolt hatásterületen belül.

A Környezetvédelmi Hatóság az eljárás során a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (1) és (3) bekezdései szerint tartandó közmeghallgatást *a veszélyhelyzet ideje alatt alkalmazandó egyes belügyi és közigazgatási tárgyú szabályokról, valamint a veszélyhelyzettel összefüggő egyes intézkedésekről* szóló 570/2020. (XII. 9.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdése alapján az érintettek személyes megjelenése nélkül tartja meg.

A Környezetvédelmi Hatóság tájékoztatja az érintett nyilvánosságot, hogy észrevételeiket és kérdéseiket 2022. június 7. napjáig írásban tehetik meg a zoldhatosag@pest.gov.hu címen, vagy megküldhetik postai úton a 1072 Budapest, Nagy Diófa utca 10-12. címre.

Meghatalmazott által benyújtott Dokumentáció elérésével kapcsolatban a Környezetvédelmi Hatóságnál, valamint Budapest Főváros V. kerület Belváros-Lipótváros Önkormányzatánál, Budapest Főváros VII. kerület Erzsébetváros Önkormányzatánál, Budapest Főváros VIII. kerület Józsefváros Önkormányzatánál, valamint Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzatánál lehet érdeklődni.

Tájékoztatásul közlöm, hogy a Környezetvédelmi Hatóságnak az eljárást lezáró határozatában az alábbi döntései lehetnek:

- kiadja a tevékenység gyakorlásához szükséges környezetvédelmi engedélyt,
- ha a környezeti hatásvizsgálat során a tevékenység környezetvédelmi engedélyezését kizáró ok merül fel, határozatában e tény rögzítése mellett megállapítja, hogy az adott tevékenység kérelem szerinti megvalósítására engedély nem adható, ezért a kérelmet elutasítja.

A környezeti hatástanulmány közzétételének és a betekintési lehetőség biztosításának időtartama legalább **harminc nap.**

A Környezetvédelmi Hatóság felhívja az ügyben érintettek figyelmét, hogy a telepítés helyével kapcsolatos kizáró okokra, illetve a környezeti hatástanulmány tartalmára vonatkozóan a **közlemény megjelenését követő 30 napon belül közvetlenül a Környezetvédelmi Hatósághoz észrevételt lehet tenni.**

Az elektronikus úton közzétett kérelem és mellékleteinek elérési helye:

<http://www.kormanyhivatal.hu/hu/pest/hirdetmenyek/pest-megyei-kormanyhivatal-kornyezetvedelmi-termeszetvedelmi-es-hulladegszallitaskodasi-foosztaly-pe-ktf-20712-1-2022>

Az érintettek a dokumentációba, illetve az ügy egyéb irataiba a Környezetvédelmi Hatóság Zöld Pont Irodájában (1072 Budapest, Nagy Diófa utca 10-12.) előre egyeztetett időpontban és ügyfélfogadási időben betekinthetnek.