

**Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Kormányhivatal  
Környezetvédelmi, Természetvédelmi és  
Hulladékgazdálkodási Főosztály**

3530 Miskolc, Mindszent tér 4.  
Postacím: 3501 Miskolc, Pf. 379.

**Tárgy: Sárospatak – Tolcsva közötti kerékpározható közút**  
– előzetes vizsgálati eljárás tényállás tisztázás

Tisztelt Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály!

Az Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ Nonprofit Kft. megbízásából a RODEN Mérnöki Iroda Kft. és a BOKÚT-TERV Mérnöki és Vállalkozó Kft. készíti a Sárospatak és Tolcsva közötti kerékpározható közutak engedélyezési és kiviteli terveit. A Bokút-Terv Kft., a Vibrocomp Kft.-t bízta meg a Sárospatak-Tolcsva közötti kerékpározható közút megvalósításához szükséges Előzetes Vizsgálati Dokumentáció (továbbiakban: EVD) elkészítésével. A dokumentáció 2021.12.22-én került benyújtásra. Az eljárás a BO/32/00055-27/2022. ügyiratszámot kapta.

Az eljárás során a BO/32/00055-27/2022. ügyiratszámon kiadott hiánypótlási felhívásban foglaltakra az alábbiak szerint válaszolunk:

**1. kérdés Ismertesse a létesítmény kezdő és végpontjának koordinátáit.**

**Válasz:**

	x	y
kezdőpont	334886,13	836084,62
végpont	329028,74	828003,78

**2. kérdés Részletezze a közút megvalósításához szükséges beavatkozásokat és egyéb kapcsolódó tevékenységeket.**

**Válasz:**

**1. szakasz – önálló vonalvezetésű, kétirányú kerékpárút Sárospatak külterületén, 37. sz. főúttal párhuzamosan**

A tervezési szakasz Sárospatak külterületén található. A tervezési szakasz kezdete csatlakozik a 37. sz. főút – 3834 j. út – 38115 j. út meglévő körforgalmi csomópontjának meglévő kerékpárútjához, a 37. sz. főút Sátoraljaúj hely felőli csomóponti ágán. A

tervezési szakasz vége a 37. sz. főút 63+577 km szelvényében található földútcsatlakozásnál van.

Ezen a szakaszon önálló vonalvezetésű kétirányú külterületi kerékpárút létesül a 37. sz. főúttal párhuzamosan. A tervezett aszfalt burkolatú kerékpárút szélessége 3,30 m, a padka mindkét oldalon 0,5-0,5 m széles, a tervezett koronaszélesség így 3,55 m. A tervezési szakasz kezdetén a meglévő kerékpárúthoz, illetve kerékpárút átvezetéshez csatlakozva a körforgalom környezetében a kerékpárút tervezett szélessége 2,30 m, a koronaszélesség 3,30 m. A 1,50 m-t meghaladó töltés magasság esetén a tervezett padka 1,00 m széles.

1,0 m-es padkát terveztünk az alábbi helyen:

0+100 – 0+450 km sz. között bal oldalon

A tervezett létesítmény vízszintes vonalvezetésének kialakításánál figyelembe vettük, hogy a közút mellett meglévő árok megmaradjon. Külterületi kerékpárút esetében minimális vízszintes körívsugárként az  $R=25$  m-nél kisebb sugarat nem alkalmaztunk, a tervezési szakasz kezdetén a csomópont környezetében alkalmazott vízszintes ívsugarak alkalmazott értéke minimálisan  $R=5$  m.

A tervezett szilárd burkolatú útról lefolyó csapadékvizek a közúti árokba vezetnek, a meglévő rendszer változatlan marad. A körforgalmú csomópontnál a helyszínrajzon jelölt helyeken átvezetők beépítését terveztük.

A tervezett kerékpárút kerti szegélyek között épül, az előregyártott sülyesztett szegély sóálló kivitelű C30/37-MSZ 4798:2016 minőségű, a szegélyt megtámasztó betongerenda minősége C25/30-XF2.

**A tervezési szakaszon a tervezett létesítmények az alábbiak szerint épülnek:**

km között	szelvény	tervezett létesítmény
0+000 – 0+922,07		<b>önálló vonalvezetésű kétirányú kerékpárút</b> – Sárospatak külterület <b>922,07 m hossz, engedélyköteles szakasz</b>

**2. szakasz – 37. sz. főút és Hercegkút belterülete között vegyes forgalmú mezőgazdasági út**

A tervezési szakasz Sárospatak külterületén található, a 37. sz. főút 63+577 km szelvényében található útcsatlakozásnál. A tervezési szakasz kezdetén kb. 100 m hosszban beton burkolat található, mely elbontásra kerül, utána végig földúton vezet a tervezett nyomvonal.

Ezen a szakaszon vegyes forgalmú mezőgazdasági út létesül, aszfalt burkolattal, a meglévő földút nyomvonalán. A tervezett aszfalt burkolatú út szélessége 3,00 m, a padka mindkét oldalon 1,0-1,0 m széles, a tervezett koronaszélesség így 5,00 m.

A tervezett létesítmény vízszintes vonalvezetésének kialakításánál figyelembe vettük a földút mellett található fás, erdős területet. Annak érdekében, hogy fakivágásra lehetőség szerint minimális mértékben kerüljön sor, a tervezett nyomvonal a meglévő földút nyomvonalát követi. Mezőgazdasági út esetében a  $v_t=30$  km/h tervezési sebességhez tartozó minimális vízszintes körívsugár értéke  $R=25$  m, a tervezési szakaszon az alkalmazott minimális vízszintes ív az  $R=25$  m-es. Ez alól kivétel a kezdő csomópontban található ívsugár, aminek értéke a meglévő út nyomvonalát követve  $R=17$  m. A csomópontban azonban a kanyarodó járműforgalom sebessége nem éri el a 30 km/h sebességet.

A tervezett nyomvonal Sárospatak és Herceghút területén vezet, Sárospatakon a 6902, 6904 és 6936 jelű közutak nyomvonalán halad, Herceghúton a 030 hrsz.-ú és a 347 hrsz.-ú út nyomvonalán vezet.

A magassági vonalvezetés a meglévő földút magasságát követi, az utat szegélyező erdősáv miatt jelentős magassági korrekciót nem terveztünk. Az alkalmazott paraméterek megfelelnek az előírt értékek minimum paramétereinek.

A tervezett szilárd burkolatú útról lefolyó csapadékvizek a tervezett oldalesésből adódóan a patak felé jutnak el, új árkot nem terveztünk. A tervezett oldalesések egyirányúak, a terephez alkalmazkodva a patak felé esik. Azokon a helyeken, ahol a meglévő árok korrekciója szükséges a tervezett út miatt, az árok kialakításra került.

A tervezési szakaszon a 0+290,00 – 0+310,00 km szelvények között bal oldalon kitérő helyet terveztünk. A kitérőhelyhez az elhúzás 15,00 – 15,00 m hosszon került kialakításra, 1:3 hajlással. A kitérőhely szélessége 3,0 m.

A tervezett mezőgazdasági út süllyesztett szegélyek között épül, az előregyártott süllyesztett szegély sóálló kivitelű C30/37-MSZ 4798:2016 minőségű, a szegélyt megtámasztó betongerenda minősége C25/30-XF2.

Sárospatak és Herceghút közigazgatási határa a 0+415,39 km szelvényben található. Sárospatakon a tervezett útszakasz hossza 417,29 m, Herceghúton a tervezett útszakasz hossza 658,04 m.

A tervezési szakaszon 2 db meglévő műtárgy található, melyeknek átépítése szükséges

0+068,15 km szelvény Hotyka-patak mellékágán meglévő műtárgy

0+205,91 km szelvény Hotyka-patakon meglévő műtárgy

**A tervezési szakaszon a tervezett létesítmények az alábbiak szerint épülnek:**

km szelvény között	tervezett létesítmény
-0+001,90 1+073,43	<b>vegyes forgalmú mezőgazdasági út</b> – Sárospatak és Herceghút területén <b>1075,33 m hosszon, engedélyköteles szakasz</b>
0+068,15 szelvény	<b>Új műtárgy Hotyka-patak mellékágán, engedélyköteles beavatkozás</b>
0+205,91 szelvény	<b>Új műtárgy Hotyka-patakon, engedélyköteles beavatkozás</b>

**3. szakasz – Herceghút belterületén kerékpáros útvonal kijelölése a Petőfi Sándor utcán**

A tervezési szakasz Herceghút belterületén található, az előző szakaszon tervezett vegyes használatú mezőgazdasági úthoz csatlakozik. Mivel a tervezett mezőgazdasági út szélessége 3,0 m, ezért a Petőfi Sándor utcának a 0+137,88 km szelvényig tartó szakasza ehhez csatlakozóan szélesítésre kerül, a meglévő kb. 2,50 m széles aszfalt burkolatot 3,0 m-re szélesítjük. A szélesítés során mindkét oldalon süllyesztett szegély kerül beépítésre, és egy aszfalt kopóréteget kap a meglévő út. Ezen a szakaszon a padka mindkét oldalon 0,5-0,5 m széles, a meglévő beépítettség figyelembe vétele miatt, a tervezett koronaszélesség így 4,00 m. A 2. számú tervezési szakaszon a padka 1,0 -1,0 m szélességben lett megtervezve, a koronaél átmenet a 0+005 – 0+025 km szelvények között található. A magassági vonalvezetés a meglévő pálya magassági vonalvezetését követi.

A tervezett létesítmény vízszintes vonalvezetésének kialakításánál figyelembe vettük a meglévő út vonalvezetését, azon nem változtattunk.

A tervezett nyomvonal a szélesítéses szakasz után a Petőfi Sándor utcában déli irányban folytatódik, ezen a szakaszon a 046 hrsz.-ú mezőgazdasági útig kerékpáros kijelölés történik. A Petőfi Sándor utcában ezen a szakaszon építési beavatkozás nem történik.

A tervezési szakaszon a 0+000,00 – 0+137,88 km szelvények között a 3/1 jelű tervezési szakaszon a meglévő aszfalt út szélesítése és felújítása során a kerékpáros útvonal kijelölésére kerül. A 3/2 jelű tervezési szakasz a 0+137,88 – 0+590,00 km szelvények között vezet, a Petőfi Sándor utcában a Rákóczi utca és a 046 hrsz.-ú út között vezet.

A 3/1 szakaszon az útfelújítás és szélesítés során az út mellé süllyesztett kerül beépítésre, az előregyártott süllyesztett szegély sóálló kivitelű C30/37-MSZ 4798:2016 minőségű, a szegélyt megtámasztó betongerenda minősége C25/30-XF2.

**A tervezési szakaszon a tervezett létesítmények az alábbiak szerint épülnek:**

km szelvény között	tervezett létesítmény
0+000,00 – 0+137,88 3/1 jelű szakasz	<b>Petőfi Sándor utca szélesítése és felújítása, kerékpáros útvonal kijelölése</b> – Hercegkút belterületén <b>137,88 m</b> hosszon, <b>nem engedélyköteles szakasz</b>
0+137,88 – 0+590,00 3/2 jelű szakasz	<b>Petőfi Sándor utcában kerékpáros útvonal kijelölése</b> – Hercegkút belterületén <b>452,12 m</b> hosszon, <b>nem engedélyköteles szakasz</b>

**4. szakasz – Hercegkút 046 hrsz.-ú vegyes használatú burkolt út felújítása, kerékpáros útvonal kijelölése**

A tervezési szakasz Hercegkút külterületén található, meglévő aszfalt burkolatú mezőgazdasági úton vezet. A meglévő mezőgazdasági út szélessége a tervezési szakasz kezdetén 5,0 m, mely a 0+050 – 0+100 km szelvények között összehúzásra került. Innentől a meglévő út szélessége 3,0 m. A meglévő út rossz állapotú, töredezett szélű. A felújítás során mindkét oldalán süllyesztett szegély kerül beépítésre, és 1,0-1,0 m szélességben stabilizált padka. A tervezett koronaszélesség 5,0 m. A felújítás során egy aszfalt kopóréteget kap a meglévő út.

A tervezési szakaszon az alábbi helyeken található kitérő:

0+255 – 0+275 km sz. között bal oldalon

0+620 – 0+635 km sz. között bal oldalon

0+930 – 0+945 km sz. között bal oldalon

1+290 – 1+305 km sz. között bal oldalon

A meglévő kitérők 2,50 m szélességűek, hosszuk 15 ill. 20 m-esek.

A beavatkozási szakaszon horizontális ívkorrekcióra nem volt szükség, így a helyszínrajzi kialakítás a meglévő állapottal azonos, mely vonalvezetést a tervezés során geometriával rendelkező tengely előállításával lett lekövetve. Szilárd burkolattal rendelkező útcsatlakozások ill. földútcsatlakozások esetén a beavatkozási határ a lekerekítő ív vége.

A 0+529,58 km szelvényben található útcsatlakozástól a tervezési szakasz kezdetéig kétoldali vízelvezető árok található a meglévő út mentén. A vízelvezető árok befogadója a 216 hrsz.-ú ingatlanon található árok, melybe a csapadékvíz a bal oldalról 0+159,66 km szelvényben található 0,70 m nyílású átereszen keresztül jut el. Az áteresz és a tervezési szakasz kezdetet között jobb oldalon szikkasztó jellegű árok található, a bal oldali árokból a csapadékvíz a Petőfi Sándor utca felé vezet, annak a vízelvezető rendszeréhez csatlakozik.

Jobb oldalon a 0+529,58 km szelvényben lévő útcsatlakozás és a 0+675,00 km szelvény között szikkasztó-párologtató jellegű árok található. A 0+681,30-1+068,28 km szelvények között új vízelvezető árok épül, mely a meglévő vízelvezető árokba csatlakozik. A meglévő vízelvezető árok az 1+252,94 km szelvényben lévő Ø 0,60 m nyílású átereszhez csatlakozik, mely biztosítja az elvezetést a bal oldali vízelvezető

árokba. A megfelelő vízelvezetés biztosítására, a jobb oldali földút csatlakozások alatt átereszek kerülnek beépítésre: a 0+965,28-0+975,28 km szelvények között  $\varnothing$  0,40 m nyílású átereszt 10,00 m hossz, az 1+068,28-1+079,28 km szelvények között 0,50 m nyílású átereszt 11,00 m hossz és az 1+197,80-1+209,80 km szelvények között 0,60 m nyílású átereszt 12,00 m hossz. Az 1+266,80-1+343,50 km szelvények között vízelvezető árok épül, mely az 1+252,94 km szelvényben lévő  $\varnothing$  0,60 m nyílású átereszhez vezeti a lefolyó vizet. Az 1+361,80-1+468,12 km szelvények között vízelvezető árok épül, mely a követő szakasz vízelvezető árkához csatlakozik.

Bal oldalon a burkolatról lefolyó csapadékvíz elvezetését a meglévő árkok biztosítják, ill. a rézsűn lefelszerűen lefolyik és a terepen elszikkad.

A tervezett útépités során a meglévő földmedrű árkok esetén szükséges a növényzettől való megtisztítás és az árok profil rendezése. A burkolt árkokat ki kell tisztítani és a burkolaton szükséges javításokat, fugázás el kell végezni.

A meglévő átereszeket a megfelelő vízzsállítás biztosítása érdekében meg a lerakódott hordaléktól, szennyezéstől kell tisztítani, az előfejekén szükséges javításokat el kell végezni.

A beavatkozási szakaszon vertikális ívkorrekciót nem terveztünk, így az út hossz-szelvényi kialakítása lényegében változatlan marad. A meglévő pálya magassági vonalvezetésének lekötése volt a cél.

Az útfelújítás során az út mellé süllyesztett kerül beépítésre, az előregyártott süllyesztett szegély sóálló kivitelű C30/37-MSZ 4798:2016 minőségű, a szegélyt megtámasztó betongerenda minősége C25/30-XF2.

#### **A tervezési szakaszon a tervezett létesítmények az alábbiak szerint épülnek:**

km szelvény között	tervezett létesítmény
0+000,00 – 1+468,12	<b>Hercegkút 046 hrsz.-ú ingatlanon meglévő út felújítása, kerékpáros útvonal kijelölése – Hercegkút külterületén 1.468,12 m hossz, nem engedélyköteles szakasz</b>

#### **5. szakasz – Hercegkút 046 hrsz.-ú ingatlanon vegyes forgalmú mezőgazdasági út (rossz állapotú burkolatszakasz helyett új burkolat építése)**

A tervezési szakasz Hercegkút külterületén található, a 04 hrsz.-ú ingatlanon a meglévő út nyomvonalán. ezen a szakaszon a burkolat állapota jelentősen leromlott, új burkolat építése szükséges.

Ezen a szakaszon vegyes forgalmú mezőgazdasági út létesül, aszfalt burkolattal, a meglévő út nyomvonalán. A tervezett aszfalt burkolatú út szélessége 3,00 m, a padka mindkét oldalon 1,0-1,0 m széles, a tervezett koronaszélesség így 5,00 m.

A tervezett nyomvonal a meglévő földút nyomvonalát követi. Mezőgazdasági út esetében a  $v_t=30$  km/h tervezési sebességhez tartozó minimális vízszintes körívsugár értéke  $R=25$  m, a tervezési szakaszon az alkalmazott minimális vízszintes ív az  $R=290$  m-es.

A magassági vonalvezetés a meglévő földút magasságát követi, magassági korrekciót nem terveztünk. Az alkalmazott paraméterek megfelelnek az előírt értékek minimum paramétereinek.

Az 5. szakaszon vegyeshasználatú mezőgazdasági út épül. A burkolat oldalesése egyirányú, a burkolatról lefolyó csapadékvíz a baloldali meglévő vízelvezető árokba jut, vagy a rézsűn lefelszerűen lefolyik és a terepen elszikkad.

Jobb oldalon a terepről lefolyó csapadékvíz elvezetésére új vízelvezető árok kerül kialakításra, mely csatlakozik a megelőző és a követő szakaszok vízelvezető rendszeréhez.

Az épülő árok földút csatlakozás alatti átvezetésére a 0+026,98-0+037,80 km szelvények között  $\varnothing$ 0,40 m nyílású átereszt épül 11,00 m hossz.



Bal oldalon a homokos kavics védőréteg kivezetésének biztosítására szikkasztó-párologtató jellegű árok kerül kialakításra a tervezési szakasz eleje és 0+038,80 km szelvények között, a meglévő árok szakaszok összekötésével.

A tervezett útépités során a meglévő földmedrű árkok esetén szükséges a növényzettől való megtisztítás és az árok profil rendezése.

A tervezett mezőgazdasági út süllyesztett szegélyek között épül, az előregyártott süllyesztett szegély sóálló kivitelű C30/37-MSZ 4798:2016 minőségű, a szegélyt megtámasztó betongerenda minősége C25/30-XF2.

A tervezett útszakasz hossza 74,65 m.

**A tervezési szakaszon a tervezett létesítmények az alábbiak szerint épülnek:**

km szelvény között	tervezett létesítmény
0+000 – 0+074,65	<b>vegyes forgalmú mezőgazdasági út</b> – Hercegkút külterületén <b>74,65 m hosszon, engedélyköteles szakasz</b>

## **6. szakasz – Hercegkút 046 hrsz.-ú vegyes használatú burkolt út felújítása a 37. sz. főútig, kerékpáros útvonal kijelölése**

A tervezési szakasz Hercegkút külterületén található, meglévő aszfalt burkolatú mezőgazdasági úton vezet. A meglévő mezőgazdasági út szélessége 3,0 m. A meglévő út rossz állapotú, töredezett szélű. A felújítás során mindkét oldalán süllyesztett szegély kerül beépítésre, és 1,0-1,0 m szélességben stabilizált padka. A tervezett koronaszélesség 5,0 m. A felújítás során egy aszfalt kopóréteget kap a meglévő út.

A tervezési szakaszon az alábbi helyeken található kitérő:

0+055 – 0+070 km sz. között bal oldalon

0+315 – 0+335 km sz. között bal oldalon

0+595 – 0+610 km sz. között bal oldalon

A meglévő kitérőket 2,50 m szélességűre szükséges a felújítás során kiépíteni, hosszuk 15 ill. 20 m-esek.

Az épülő burkolat oldalesése egyirányú, a burkolatról lefolyó csapadékvíz a baloldali meglévő vízelvezető árokba jut, vagy a rézsún lefelszerűen lefolyik és a terepen elszikkad.

Jobb oldalon a terepről lefolyó vizek elvezetését a meglévő árkok biztosítják. Új vízelvezető árok épül a 0+000,00-0+127,50 km szelvények között, mely biztosítja a megelőző szakaszból érkező árkok tovább vezetését. A megfelelő vízelvezetés biztosítására, a jobb oldali földút csatlakozások alatt átereszek kerülnek beépítésre, ill. a 0+263,69 km szelvényben lévő földút csatlakozásnál a meglévő Ø 0,60 m nyílású átereszt kerül meghosszabbításra. A 0+393,92 és 0+484,87 km szelvényben az útcsatlakozás alatt meglévő Ø 0,40 és Ø 0,30 m nyílású átereszek elbontásra kerülnek és helyettük Ø 0,60 m nyílású átereszek épülnek, a megfelelő vízelvezetés biztosítása érdekében.

A tervezési szakasz végén, a csekély mértékű takarás miatt, teherbíró fedlappal fedett, 40/50/70 mederelemekből kialakított átereszt biztosítja a vízelvezető árok út alatti tovább vezetését a befogadó felé.

A tervezett útépités során a meglévő földmedrű árkok esetén szükséges a növényzettől való megtisztítás és az árok profil rendezése. A burkolt árkokat ki kell tisztítani és a burkolaton szükséges javításokat, fugázás el kell végezni.

A meglévő átereszeket a megfelelő vízszállítás biztosítása érdekében meg a lerakódott hordaléktól, szennyezéstől kell tisztítani, az előfejekén szükséges javításokat el kell végezni.

A beavatkozási szakaszon horizontális ívkorrekcióra nem volt szükség, így a helyszínrajzi kialakítás a meglévő állapottal azonos, mely vonalvezetést a tervezés során geometriával rendelkező tengely előállításával lett lekövetve. Szilárd burkolattal rendelkező útcsatlakozások ill. földútcsatlakozások esetén a beavatkozási határ a lekerekítő ív vége.

A beavatkozási szakaszon vertikális ívkorrekciót nem terveztünk, így az út hossz-szelvényi kialakítása lényegében változatlan marad. A meglévő pálya magassági vonalvezetésének lekövetése volt a cél.

Az útfelújítás során az út mellé süllyesztett kerül beépítésre, az előregyártott süllyesztett szegély sóálló kivitelű C30/37-MSZ 4798:2016 minőségű, a szegélyt megtámasztó betongerenda minősége C25/30-XF2.

**A tervezési szakaszon a tervezett létesítmények az alábbiak szerint épülnek:**

km szelvény között	tervezett létesítmény
0+000,00 0+783,46	– <b>Hercegkút 046 hrsz.-ú ingatlanon meglévő út felújítása a 37. sz. főútig, kerékpáros útvonal kijelölése</b> – Hercegkút külterületén <b>783,46 m hossz, nem engedélyköteles szakasz</b>

**7. szakasz – vegyes forgalmú mezőgazdasági út építése a 37. sz. főúttal párhuzamosan új nyomvonalon, majd mezőgazdasági területeken és meglévő utak nyomvonalán vegyes forgalmú mezőgazdasági úton kerékpározásra kijelölés Sárospatak, Bodrogolaszi, Sáradsadány és Tolcsva közigazgatási területén**

A tervezési szakasz kezdete Sárospatak külterületén található, a 37. sz. főúttal párhuzamosan, meglévő mezőgazdasági úton vezet. Ezen a szakaszon vegyes forgalmú mezőgazdasági út létesül, beton burkolattal, a meglévő földút nyomvonalán. A tervezett beton burkolatú út szélessége 3,00 m, a padka mindkét oldalon 1,0-1,0 m széles, a tervezett koronaszélesség így 5,00 m. Mezőgazdasági út esetében a  $v_t=30$  km/h tervezési sebességhez tartozó minimális vízszintes körívsugár értéke  $R=25$  m, ezen a szakaszon az alkalmazott minimális vízszintes ív az  $R=400$  m-es.

A magassági vonalvezetés a meglévő földút magasságát követi, magassági korrekciót nem terveztünk. Az alkalmazott paraméterek megfelelnek az előírt értékek minimum paramétereinek.

Az épülő burkolat oldalesése egyirányú, a burkolatról lefolyó csapadékvíz a 37. sz. főút mellett található meglévő árokba jut el.

A tervezett útépítés során a meglévő földmedrű árkok esetén szükséges a növényzettől való megtisztítás és az árok profil rendezése. A burkolt árkokat ki kell tisztítani és a burkolaton szükséges javításokat, fugázás el kell végezni.

A meglévő átereszeket a megfelelő vízszállítás biztosítása érdekében meg a lerakódott hordaléktól, szennyezéstől kell tisztítani, az előfejeket szükséges javításokat el kell végezni.

A 37. sz. főút mellett vezetett szakasz hossza 757,16 m.

Ezután a tervezési szakaszon a meglévő földút nyomvonalát követve került kialakításra a vegyes forgalmú mezőgazdasági út. A tervezett út burkolata változik, aszerint, hogy milyen területen vezet. Szőlők közt és a szintvonalakra merőlegesen beton burkolatú utat terveztünk, szántó, rét és erdős területen aszfalt burkolatú utat terveztünk. A tervezett mezőgazdasági út szélessége 3,00 m, a padka mindkét oldalon 1,0-1,0 m széles, a tervezett koronaszélesség így 5,00 m. Mezőgazdasági út esetében a  $v_t=30$  km/h tervezési sebességhez tartozó minimális vízszintes körívsugár értéke  $R=25$  m, a teljes szakaszon az alkalmazott minimális vízszintes ív az  $R=25$  m-es.

A tervezett szakaszok burkolatonkénti váltások szerint az alábbiak:

0+000,00 – 0+757,16 beton burkolatú mezőgazdasági vegyes használatú út  
0+757,16 – 1+814,01 (1+825,00) beton burkolatú mezőgazdasági vegyes használatú út  
1+814,01 – 2+600,00 aszfalt burkolatú mezőgazdasági vegyes használatú út  
2+600,00 – 3+350,00 beton burkolatú mezőgazdasági vegyes használatú út  
3+350,00 – 3+600,00 aszfalt burkolatú mezőgazdasági vegyes használatú út  
3+600,00 – 4+323,75 (4+340,00) beton burkolatú mezőgazdasági vegyes használatú út  
4+323,75 – 4+742,77 (4+780,00) aszfalt burkolatú mezőgazdasági vegyes használatú út  
4+742,77 – 5+490,29 beton burkolatú mezőgazdasági vegyes használatú út  
(5+480,00) 5+490,29 – 6+695,00 aszfalt burkolatú mezőgazdasági vegyes használatú út  
6+695,00 – 8+765,00 beton burkolatú mezőgazdasági vegyes használatú út

A tervezési szakaszon az alábbi helyeken terveztünk kitérő:

0+870 – 0+890 km sz. között jobb oldalon  
1+160 – 1+180 km sz. között jobb oldalon  
1+655 – 1+675 km sz. között jobb oldalon  
2+115 – 2+135 km sz. között bal oldalon  
2+540 – 2+560 km sz. között bal oldalon  
3+242 – 2+262 km sz. között bal oldalon  
3+890 – 3+910 km sz. között jobb oldalon  
4+125 – 4+145 km sz. között bal oldalon  
4+900 – 4+920 km sz. között jobb oldalon  
5+630 – 5+650 km sz. között jobb oldalon  
6+360 – 6+380 km sz. között jobb oldalon

A tervezett kitérők 3,00 m szélességűek, a kitérőhelyhez az elhúzás 15,00 – 15,00 m hosszon került kialakításra, 1:5 hajlással.

A tervezési szakaszon a meglévő vízelvezető rendszeren nem változtattunk, nagy részén a csapaékvíz elszikkad. Azokon a helyeken, ahol szükséges a meglévő vízelvezető rendszer korrekciója, ott az árok áttervezésre került, valamint a 6+695,00 – 7+510,00 km szelvények közötti szakaszon a meglévő beton folyóka átépítése szükséges a tervezett út miatt.

Az útfelújítás során az aszfalt burkolatú út mellé süllyesztett kerül beépítésre, az előregyártott süllyesztett szegély sóálló kivitelű C30/37-MSZ 4798:2016 minőségű, a szegélyt megtámasztó betongerenda minősége C25/30-XF2.

A tervezési szakaszon az alábbi helyeken található vízfolyás keresztezések:

1. keresztezés: Hercegkút-patak-híd \_\_6903 hrsz 0+068,15 km szelvény  
A meglévő műtárgy állapota miatt nem kerül felújításra, új műtárgyat terveztünk
2. keresztezés: Hotyka-patak-híd \_\_6906 hrsz 0+205,91 km szelvény  
A meglévő műtárgy állapota miatt nem kerül felújításra, új műtárgyat terveztünk
3. keresztezés: Sárospatak, Szarka-kúti patak \_\_6113 hrsz 1+862,93 km szelvény  
Új műtárgy létesítése
4. keresztezés: Bodrogolaszi vízmosás \_\_0146/1 hrsz 3+310 km szelvény  
Új műtárgy létesítése
5. keresztezés: Sáradsadány Zsadány-patak-híd \_\_088/8 hrsz 6+633,6 km szelvény  
Új műtárgy létesítése



**A tervezési szakaszon a tervezett létesítmények az alábbiak szerint épülnek:**

km szelvény között	tervezett létesítmény
0+000 – 8+765,00	<b>vegyes forgalmú beton ill. aszfalt burkolatú mezőgazdasági út</b> – Sárospatak, Bodrogolaszi, Sáradsadány és Tolcsva területén <b>8.765,00 m hossz, engedélyköteles szakasz</b>

**8. szakasz – Tolcsva 025/64 hrsz.-ú úton kerékpáros útvonal kijelölése**

A tervezési szakasz Tolcsva területén a 025/64 hrsz.-ú úton vezet, meglévő beton úton kerül kijelölésre a kerékpározás.

**A tervezési szakaszon a tervezett létesítmények az alábbiak szerint épülnek:**

km szelvény között	tervezett létesítmény
0+000 – 0+722,62	<b>meglévő úton kerékpározásra kijelölés</b> –Tolcsva területén – <b>722,62 m hossz, nem engedélyköteles szakasz</b>

**9. szakasz – Sáradsadány 080/1 hrsz.-ú úton kerékpáros útvonal kijelölése**

A tervezési szakasz Sáradsadány területén a 080/1 hrsz.-ú úton vezet, meglévő beton úton kerül kijelölésre a kerékpározás. A meglévő beton burkolatú út lokális javítása tervezett.

**A tervezési szakaszon a tervezett létesítmények az alábbiak szerint épülnek:**

km szelvény között	tervezett létesítmény
0+000 – 0+338,79	<b>meglévő úton kerékpározásra kijelölés</b> – Sáradsadány területén – <b>338,79 m hossz, nem engedélyköteles szakasz</b>

**10. szakasz – Tolcsva 030 hrsz.-ú úton, Klapka György utcán, Táncsics M. utcán, Kossuth L. utcán és Petőfi Sándor utcán meglévő burkolt úton kerékpáros útvonal kijelölése**

A tervezési szakasz Tolcsva területén a 030 hrsz.-ú úton, Klapka György utcán, Táncsics M. utcán, Kossuth L. utcán és Petőfi Sándor utcán vezet, meglévő úton kerül kijelölésre a kerékpározás.

**A tervezési szakaszon a tervezett létesítmények az alábbiak szerint épülnek:**

km szelvény között	tervezett létesítmény
0+000 – 2+793,01	<b>meglévő úton kerékpározásra kijelölés</b> – Tolcsva területén – <b>2.793,01 m hossz, nem engedélyköteles szakasz</b>

**3. kérdés Sorolja be a tervezett utat az Ütügyi Műszaki Előírás Út 2-1.203 számú dokumentáció nevezéktana, illetve a kerékpárutakkal összefüggő egyes műszaki adatok nyilvántartásáról szóló 337/2016. (XI. 17.) Korm. rendelet alapján.**

**Válasz:**

szakaszok	Ütügyi Műszaki Előírás Út 2-1.203 (ez már nincs érvényben)	337/2016. (XI. 17.) Korm. rendelet
<b>1</b>	K.VII. – külterületi kerékpárút	kerékpárforgalmi létesítmény - kerékpárút
<b>2</b>	Út 2-1.203 nem értelmezhető	kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú útfelület
<b>3</b>	Út 2-1.203 nem értelmezhető	kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú útfelület
<b>4</b>	Út 2-1.203 nem értelmezhető	kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú útfelület
<b>5</b>	Út 2-1.203 nem értelmezhető	kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú útfelület
<b>6</b>	Út 2-1.203 nem értelmezhető	kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú útfelület
<b>7</b>	Út 2-1.203 nem értelmezhető	kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú útfelület
<b>8</b>	Út 2-1.203 nem értelmezhető	kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú útfelület
<b>9</b>	Út 2-1.203 nem értelmezhető	kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú útfelület
<b>10</b>	Út 2-1.203 nem értelmezhető	kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú útfelület

**4. kérdés Ismertesse a létesítmény építési tevékenységhez szükséges hozzávetőleges anyagmennyiséget fajtánként lebontva. Ennek kapcsán mutassa be az építési területre történő szállításokból eredő környezeti hatásokat a 2.2.5. fejezetben említett bányák tekintetében, melyek építési töltésanyag biztosítására szolgálnak és "az építéshez legközelebbinek minősített nyersanyag lelőhelyek (pl.: bányák)" minősítést kaptak. Ennek keretében ismertessék, hogy a fentiek szerint kijelölt bányákból történő kiszállításához van-e azon bányáknak megfelelő kapacitása és végleges engedélye a létesítmény építési munkálataihoz kiszolgálására.**

**Válasz:****Anyagmennyiségek**

Az alábbiakban ismertetésre kerülő tevékenységekhez szükséges anyagmennyiségek fajtánként bontása csupán tájékoztató jellegű becslésen alapul, ezek pontosabb meghatározása a későbbi engedélyezési tervfázis során várható. Jelen előzetes vizsgálati eljárás során nem áll rendelkezésre kellő adat a pontosabb meghatározáshoz.

Önálló vezetésű kerékpárút: 1. szakasz

A tervezett önálló vonalvezetésű kerékpárút 3,30 m széles, kerti szegélyek között kialakítva. Mindkét oldalán 0,50 – 0,50 m széles padkát terveztünk, így a tervezett koronaszélesség 4,30 m.

1. szakasz: kb. 922 m önálló kerékpározható közút

A tervezett önálló kétirányú kerékpárút várható pályaszerkezeti rétegrendje a következő:

- 3 cm vtg. AC 8 kopó j. kopóréteg
- 4 cm vtg. AC 11 kötő j. kötőréteg
- 20 cm vtg. FZKA j. alapréteg
- 30 cm vtg. homokos kavics védőréteg

A szükséges anyagmennyiség:

- AC 8 kopó j. kopóréteg: 91,2 m<sup>3</sup>
- AC 11 kötő j. kötőréteg: 121,7 m<sup>3</sup>
- FZKA j. alapréteg: 608,5 m<sup>3</sup>
- homokos kavics védőréteg: 912,7 m<sup>3</sup>

Vegyes forgalmú mezőgazdasági út: 2,5,7 szakasz

Padka szélesség: 1,00 m  
Forgalmi sáv szélesség: 3,00 m  
Koronaszélesség: 3,00 m + 2 x 1,00 m = 5,00 m

2. szakasz: kb. 1075 m vegyes forgalmú út

5. szakasz: kb. 75 m vegyes forgalmú út

7. szakasz: kb. 8765 m vegyes forgalmú út

Ez összesen: 9915 m

A vegyes forgalmú mezőgazdasági út várható pályaszerkezeti rétegrendje a következő:

- 4 cm vtg. AC 11 kopó j. kopóréteg
- 4 cm vtg. AC 11 kötő j. kötőréteg
- 20 cm vtg. FZKA j. alapréteg
- 30 cm vtg. homokos kavics védőréteg

A szükséges anyagmennyiség:

- AC 11 kopó j. kopóréteg: 1191 m<sup>3</sup>
- AC 11 kötő j. kötőréteg: 1191 m<sup>3</sup>
- FZKA j. alapréteg: 5955 m<sup>3</sup>
- homokos kavics védőréteg: 8932,5 m<sup>3</sup>

Meglévő út felújítása: 4,6,9 szakasz

Meglévő mezőgazdasági utakon történik. A meglévő burkolatot teljes szélességében kihasználjuk, szélesítés nem történik. Burkolatcserét és a meglévő pálya lokális javítását tartalmazza.

A meglévő út felújításának várható pályaszerkezeti rétegrendje a következő:

- 4 cm vtg. AC 11 kopó j. kopóréteg
- átlag 2 cm vtg. profilmarás
- meglévő pályaszerkezet

3/1. szakasz: kb. 138 m meglévő út szélesítés, felújítás

4. szakasz: kb. 1468 m meglévő út felújítása, lokális javítása

6. szakasz: kb. 783 m meglévő út felújítása, lokális javítása

9. szakasz: kb. 339 m meglévő út felújítása, lokális javítása

Ez összesen: 2728 m

A szükséges anyagmennyiség:

- AC 11 kopó j. kopóréteg: 327 m<sup>3</sup>

**Szállításokból eredő környezeti hatások**

Jelen tervfázisban nem áll rendelkezésre organizációs terv, mely a konkrét szállítási útvonalakat és szállítási forgalmakat tartalmazza, ez a későbbi kivitelezési fázisban várható. A kivitelezés során használni kívánt nyersanyag lelőhelyek sem ismertek még, így a ténylegesen az építési területre történő szállításokból eredő környezeti hatásokat az építkezés előtt készülő építés alatti környezetvédelmi terv, illetve az építés alatti zajvédelmi terv fogja tartalmazni.

Az építéshez kapcsolódó szállítási tevékenység levegőterhelése

Légszennyező anyag nem csak a felületi porterhelés és a munkagépek, hanem a szállítójárművek forgalma miatt is kibocsátásra kerül. Itt is jellemzően nitrogén-dioxid, szén-monoxid, korom és porterhelés várható.

Korábbi tapasztalataink szerint a kivitelezés ütemezésétől függően a tervezési területre várhatóan 2-3 t/gk/óra szállítás fog történni. A felvonulási területhez legközelebbi védendő épület távolságában (5 m) az említett 2-3 t/gk/óra szállításból nem várható szálló por határérték túllépés. Csapadékmentes időszakban ugyanakkor a burkolatlan felvonulási terület nedvesítése javasolt a szálló por koncentrációjának további csökkentése céljából.

Jelen tervezési fázisban az anyagnyerő helyek és a közvetlen szállítási útvonalak még nem ismertek, azonban a területi adottságok, megközelíthetőség alapján várhatóan a 37. sz. főút felől érkehetnek a szállító járművek, illetve a kerékpározható közút nyomvonalán közelítik meg a tervezési területet.

A 37. sz. főút burkolattal ellátott, valamint jelenlegi forgalmában a szállítás forgalma 20 %-ot meghaladó forgalomváltozást nem okoz, így nem képezi a közvetett hatásterület részét. Közvetett hatásterületnek tekinthető a kerékpározható közút még le nem burkolt szakasza, melyet a tehergépkocsik szállítási útvonalként használhatnak.

A szállításra általánosan különböző típusú pl. SCANIA, MAN tehergépjárműveket használnak, melyek kapacitása 8 – 18 (m<sup>3</sup>) között változik.

A porszennyezés csökkentése céljából az anyagszállító teherautókat le kell fedni, a szállításra használt útvonalakat és a deponált földanyagot újratermelésig kiporzás elleni védelem érdekében rendszeres időközökben locsolni kell.

Az építés légszennyezése minden esetben ideiglenes, viszonylag rövid ideig terhel.

Az építés alatt bizonyos mértékig elkerülhetetlen a levegőterhelés, azonban a javasolt védelmi intézkedések betartásával ez jelentős mértékben csökkenthető.

#### Az építéshez kapcsolódó szállítási tevékenység élővilágvédelmi vonatkozása

Az építés során a szállítás és építés okozta megnövekedett nehézgépjármű-forgalommal kell számolni, ami ideiglenesen a környezeti elemek többletterhelését okozhatja (levegőszennyezés, többlet zajkibocsátás stb.). Ezek ideiglenesen az élővilágra is hatnak, így számolni kell az építés ideje alatt azzal, hogy a területről egyes érzékenyebb fajok elvándorolnak, illetve viselkedésük megváltozik. A kivitelezési időszakban a fokozott emberi jelenlét, a munkagépek által okozott zaj- és porterhelés az érzékenyebb fajok (madarak, egyes emlősök) megtelepedését időszakosan gátolja, élettevékenységüket zavarja. Ez a fokozott zavarás az üzemeltetési időszakban azonban jelentősen csökken, vagy akár meg is szűnhet.

#### Az építéshez kapcsolódó szállítási tevékenység zajvédelmi vonatkozása

Az építéstől származó zajterhelést a fentiek mellett az anyagszállító gépjárművek elhaladása fog jelenteni. A közvetlen szállítási útvonalak még nem ismertek, azonban a területi adottságok, megközelíthetőség alapján várhatóan az 37.sz. főút felől érkehetnek a szállító járművek.

A különböző (töltésanyag, burkolatanyag) szállítási tevékenységek az építés különböző szakaszaiban folynak, így egyidejűleg csak egyfajta szállítási tevékenység terhelő hatása jelentkezik.

Korábbi tapasztalataink szerint a kivitelezés ütemezésétől függően a közúti szállítási útvonal melletti nappali egyenértékű zajszint alakulását a maximális (25t/gk elhaladás/nappal) forgalom mellett a következő táblázat mutatja.

Közúti szállítással érintett szakasz	Jelenleg	Építés alatt	Határérték	Túllépés mértéke
	L <sub>AM,kö</sub> (7,5)	L <sub>AM,kö</sub> (7,5)	dB	dB
37. sz. főút (49+941 – 59+039 kmsz.)	71,6	71,6	71,6	-
37. sz. főút (59+039 – 64+472 kmsz.)	71,6	71,7	71,6	0,1
37. sz. főút (64+472-69+664 kmsz.)	69,9	69,9	69,9	-

Tapasztalataink és előzetes becslésünk alapján megállapítható, hogy az építési anyagszállítása a szállítással potenciálisan érintett meglévő külterületi utak menti épületek környezetében csekély mértékű, érzékelési küszöbön belüli zajszint növekedést eredményez (az emberi fül által kb. min. 2 dB változás az érzékelhető különbség).

#### **Bányaterületek vonatkozása**

Az EVD 2.2.5. fejezetében az alábbi megfogalmazás olvasható:



„Célszerű az építéshez legközelebbi nyersanyag-lelőhelyek (pl. bányák) termékeit használni, és a szállításokat a meglévő utakon, lehetőség szerint a települések belterületének elkerülésével végezni. Építési töltésanyag (pl. zúzottkő) nyerőhelyeinek kijelölésére a Vállalkozó kiválasztásakor kerülhet sor. A földmű védelmét szolgáló humuszmenyiség az építési terület lehumuszolásából nyerhető vissza.”

Továbbá az EVD 5.1.2. fejezetében kerülnek nevesítésre a tervezési terület közelében található bányatelkek, mely alapján a tervezett nyomvonal 5 km-es környezetében, a Magyar Bányászati és Földtani Szolgálat (röviden MBFSZ) nyilvántartásából fellelhető bányaterületek az alábbi táblázatban kerültek összefoglalásra.

<b>Bányatelek védneve</b>	<b>Bányászott anyag</b>	<b>Bányavállalkozó (jogosított) megnevezése</b>	<b>Státusza</b>	<b>Érinti-e</b>
Sárospatak I.	andezit	Colas-Északkő Bányászati Kft.	működő	nem
Sárospatak V.	andezit	ZEMPLÉNKŐ Kelet-magyarországi Építőipari Fővállalkozó és Bányászati Kft.	működő	nem
Erdőbénye III.	horzsakőtufa	MAGITA 2000. Bányászati Kft.	működő	nem

A kivitelezés során ténylegesen használni kívánt nyersanyag-lelőhelyek és nyersanyagok a későbbi tervfázisok során konkretizálódnak, az EVD-ben csupán tájékoztató jelleggel kerültek ezek bemutatásra. A kivitelező ismerete nélkül jelen tervfázisban nem áll rendelkezésre pontos információ erre vonatkozóan.

**5. kérdés Nyilatkozzon arról, hogy a tervezett beruházás a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény 7. § 20. pontja által meghatározott nagyberuházásnak minősül-e. Amennyiben nagyberuházás, nyújtsa be a beruházási terület régészeti érintettségének tisztázása, az érintettség mértékének megállapítása, valamint a szükséges régészeti feladatellátás meghatározása céljából készítettet előzetes régészeti dokumentációt. Amennyiben a beruházás nem minősül nagyberuházásnak, a kulturális örökség védelmének szakkérdésében szakvélemény kialakításához a tervezett fejlesztéssel érintett terület egészére elkészítettet örökségvédelmi hatástanulmányt a tervezett építési tevékenység által érintett régészeti örökségi elemek és régészeti lelőhelyrészek pontos meghatározása céljából.**

**Válasz:** A tervezett beruházás a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (Kötv.) 7, § 20. pontja által meghatározott nagyberuházásnak minősül, az erről szóló nyilatkozatot mellékelten csatoljuk. Továbbá csatolásra került az előzetes régészeti dokumentáció (ERD) is.

A hiánypótlásra adott válaszok illetve a melléklet dokumentációk alapján kérjük a tisztelt Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztályt az előzetes vizsgálati eljárás folytatására!

Budapest 2022.06.01.

Tisztelettel:

**VIBROCOMP KFT.**  
1118 Bp., Bozókvar 12.

.....

**Bite Pálné dr.**  
**ügyvezető**

Melléklet:

Kísérő levél

Nyilatkozat

Előzetes régészeti dokumentáció (ERD)