

A Subotica – Csikéria – Bácsalmás – Baja vasúti vonalszakaszt érintő környezeti hatásvizsgálat elkészítése az érintett országok, Magyarország-Szerbia/Vajdaság Autonóm Tartomány hatályos jogszabályainak megfelelően

Előzetes környezeti hatásvizsgálat

Nem műszaki összegzés

A Szeged –Röszke –Horgoš –Subotica –Csikéria –Bácsalmás –Baja vasút egy országhatáron átnyúló vonal, amely a határhoz közeli, a Szerb Köztársaság és a Magyar Köztársaság területén található regionális központokat kapcsolja össze. A szakasz 12,3 km hosszú, egy vasúti sínpárból áll és nem villamosított. A közlekedés megszűnése után a vonalat 1960-ban lezárták és a Csikéria és Subotica közötti pályaszakaszon a sínt több helyen elbontották. A vonalszakasz területe a szerb állam tulajdonát képezi, a Szerb Vasutak ŽS vagyonkezelési és működtetési joggal rendelkezik felette.

Ennek a környezeti hatásvizsgálatnak az egy új, egy vasúti sínpárból álló, villamosított, az érintett területekre vezető szakasz tervrajzával együtt az a célja, hogy további vasúti tervezés (előzetes tervezés) érdekében alátámassza ennek a Subotica – Csikéria – Bácsalmás – Baja vasúti szakasz szabályozási terveinek (előzetes tervezés) a módosítását.

Az első szakaszban (körülbelül 5 km) a vasútvonal Subotica városi területein halad át, közepes és kis mértékben lakott családi házas övezet és az ipari zóna mellett. A vasút mellett található a használaton kívüli "Zorka" vegyipari gyár. Itt ipari és kisebb gazdasági övezet létrehozását tervezik.

A vasútvonal elhalad a közeli 1. víznyerőhely mellett (körülbelül 120 km), amely egy, Subotica várost ivóvízzel ellátó központi komplexum, de a víznyerőhely veszélytetetésnek kockázata sem a vasútépítési szakaszban, sem a működési szakaszban nem áll fenn.

Sem a talaj, sem a felszín alatti víz szennyeződése, az esetleges vasúti baleseteket leszámítva, nem várható sem a vasútépítés ideje alatt, sem a vasútvonal használata közben. A környező, települési zónán kívül eső mezőgazdasági földterületekre gyakorolt esetleges negatív hatás az építési munkák ideje alatt a nehézgépek miatt állhat fenn.

Az érintett vasútvonal mellett nem található vízforrás. A gyárkomplexumból kivezető, a vasúti sín mellett párhuzamosan futó, körülbelül 1,5 km hosszú meder nem tartalmaz vizet, de az építési munkák ideje alatt figyelni kell rá és a vasútvonal működésének használatáig meg kell őrizni a funkcióját.

A vasúti útvonal tágabb környékén nincsenek természetvédelmi területek.

A vasútvonal környékéről a munkák megkezdése előtt a hulladékot el kellene szállítani. Az építési munkák ideje alatt különös figyelmet kellene fordítani a keletkező hulladék begyűjtésére és folyamatos elszállítására.

A vasúti vonal működése során keletkező hulladék mennyiségét nehéz megbecsülni, de különös figyelmet kellene majd fordítani a hulladéknak a jogszabályokkal összhangban történő ártalmatlanítására.

A jelenlegi kutatások alapján a vasút területén a levegő minősége kiváló. „Zorkára” vonatkozóan nem áll rendelkezésre levegő minőségére vonatkozó tanulmány.

Az építési munkálatok alatt az anyagok szállítása, a földmunkák és a géppel végzett munkák okozhatnak levegőszennyezést.

A villamosított vasúti vonal üzemeltetéséből további levegőszennyezés nem várható.

Suboticában a zajméréseket a legforgalmasabb útkereszteződésekben végzik. Egy mérőpont sincs a vasút közelében, így a vasúti zónában a zaj mértéke lényegesen a határérték alatt van. Ezért kiegészítő zajmérést nem végeztek. A mért zajszintek mind a tíz mérési helyen meghaladják a zajindikátorokról, határértékekről, zajindikátorok mérési módszereiről, a zajártalomról és a zaj káros környezeti hatásairól szóló rendelet (Szerb Köztársaság Hivatalos Közlönye, 75/2010. szám) szerinti értéket. Az említett mérési pontok a forgalmas utcákon és kereszteződésekben találhatóak, a legközelebbi a vasúttól 800 m-re található. A vasútvonal útjában helyezkedik el a M17.1- es állami út (Halaška út). Ezt leszámítva a vasútvonal nem keresztez egyetlen forgalmasabb utat sem. Az építkezés alatti zaj az építkezési munkák, az anyagok szállításának és rakodásának a következménye. Jelentős zajszintemelkedésre nem kell számítani, amennyiben a szállítási tevékenység napközben a megfelelő útvonalakon zajlik.

A vasúti közlekedés jövőbeli feltételezett zajmodellje és az elvégzett számítások alapján megállapítható, hogy vasútvonal közelében nincs olyan létesítmény, amely 55dB (A) szint feletti zajnak lenne kitéve.

A vasútvonal jelenlegi állapotában nincs negatív hatással az épített környezetre, mivel nem áll használatban.

A vasútvonal modernizáláshoz szükség lehet a profil kiterjesztésére és a vasúti sáv minimális kiterjesztése is szükséges lehet. Ez valószínűleg a tervezési dokumentáció módosítását igényli majd. Mivel a vasútvonal az 1960-as évek óta nincs használatban, a fennálló vasúti zónában lakóházak és helyi út is található. A vasútvonalon folyó munkák biztosan magukban foglalják a vasúti sáv zónájában található nyolc építmény lebontását.

A városi környezetet érintő várható hatások elsősorban a nehézgépek működésével járó zajból, rezgésből és porból állnak.

Amennyiben az újonnan létrejövő vasúti közlekedés miatt a városi területeken a zaj és rezgés meghaladja az engedélyezett értéket, szükség lesz monitoring, ellenőrzési és műszaki mérési tevékenységek végzésére.