

A.D.U. Építész Iroda Kft



Hernádnémeti Község
Településrendezési eszközeinek módosítása
Jóváhagyandó dokumentáció

2015. Március

Hernádnémeti Község
Településrendezési eszközeinek módosítása
Jóváhagyandó dokumentáció

Tervezők névsora

A.D.U. Építész Iroda Kft

1111 Budapest, Kruspér u 1/c
tel/fax: 209 7330
info@aduepitesz.hu

ügyvezető: dr Gajdos István
generáltervező: TT1-01 0072



településtervezés: Cs. Kelemen Ágnes
TT1É 01-0760
Körmendi Judit
TT1É 01-1377



tájépítész, környezetvédelem: Vincze Attila
TK/1 01-5089



közlekedés: Püski Ottó
K1d1-1 01-2745
KÉ-T-Tell 01-2745



dátum: 2015.03.

TARTALOMJEGYZÉK

1. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

- 1.1. ELŐZMÉNYEK
- 1.2. TESTÜLETI DÖNTÉS
- 1.3. MÓDOSÍTÁS INDOKAI
- 1.4. TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK
- 1.5. KÖZLEKEDÉS

TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK M=1:10 000

2. MAGASABB SZINTŰ TERVEKNEK VALÓ MEGFELELÉS IGAZOLÁSA

- 2.1. Területrendezési tervi összefüggések – OtrT
- 2.2. Borsod Abaúj Zemplén Megye területrendezési Terve

3. KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS

- 3.1. A környezeti értékelés kidolgozási folyamata
- 3.2. A településrendezési terv és a fejlesztések rövid ismertetése
- 3.3. Környezeti alapállapot
 - 3.3.1. Talaj és vízvédelem
 - 3.3.2. Levegő
 - 3.3.3. Zajvédelem
 - 3.3.4. Hulladék
- 3.4. Táji és természeti értékek
- 3.5. A fennálló környezeti konfliktusok, problémák összefoglalása és mindezek várható alakulása
- 3.6. A településrendezési tervben lefektetett fejlesztések megvalósításának környezeti hatásai, következményei
- 3.7. Összefoglaló

4. JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

Határozati javaslat
MÓDOSÍTOTT TSZT M=1:10 000
1. számú melléklet

Rendelettervezet
MÓDOSÍTOTT SZT M=1:10 000
1. számú melléklet

1. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

1.1. ELŐZMÉNYEK

- Érvényes rendezési tervek:

Belterületi Szabályozási terv m=1:4000

Külterületi Szabályozási terv m=1:10.000

1.2. TESTÜLETI DÖNTÉS

Hernádnémeti község Képviselő-testülete 28/2012.(II.28.) Kt. határozatában döntött településrendezési tervének módosításáról.

A módosításra a NIF kezdeményezésére a Miskolc-Nyíregyháza vasútvonal és közúti kapcsolatainak átépítése miatt, azok településrendezési tervekbe való átvezetése miatt kerül sor.

Hernádnémeti Önkormányzat Képviselő-testülete
3564 Hernádnémeti, Kossuth u. 38. sz.

Száma: 1-2/2012.

KIVONAT

Hernádnémeti község Képviselő-testületének 2012. február 28-án megtartott üléséről felvett jegyzőkönyvből.

Hernádnémeti Önkormányzat Képviselő-testület

28/2012. (II. 28.) KT HATÁROZATA

Az UTIBER-UVATERV Konzorcium által tervezett Miskolc (kiz.) – Nyíregyháza (kiv.) vasútvonal átépítésének ügyéről

Hernádnémeti Községi Önkormányzat Képviselő-testülete a NIF Zrt., mint kezdeményező kérésére a bemutatott Miskolc (kiv.) – Nyíregyháza (kiz.) vasútvonal átépítése tervének és a kapcsolódó, kiépítendő országos közúti és földúti szakaszok településrendezési tervekbe illesztése céljából, megindítja településrendezési terveinek módosítását.

Az egyeztetési eljárás során a véleményezők részéről felmerülő, jogszabály által alátámasztott észrevételeket a tervezés során figyelembe kell venni.

A településrendezési tervi módosítás költségeinek kezdeményező általi viselésére az önkormányzat a NIF Zrt-vel megállapodási szerződést köt.

Felelős: Polgármester
Határidő: folyamatos

kmf.

dr. Orosz Zsolt sk.
polgármester

Boros Lajosné dr. sk.
jegyző

Jegyzőkönyvi kivonat hitelül:

Hernádnémeti, 2012. március 1.

Dékány Katalin
Dékány Katalin
ügyintéző

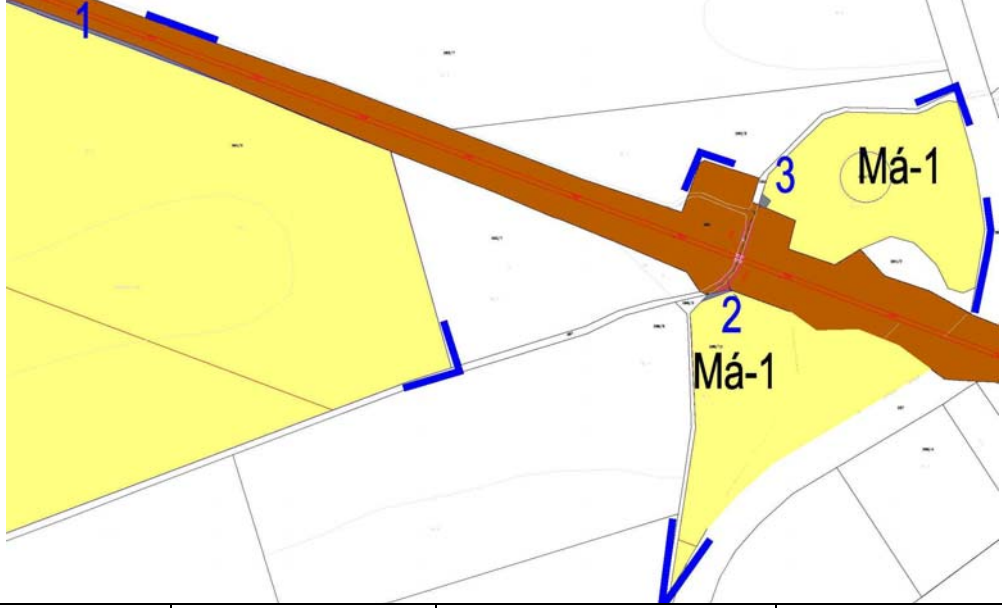


1.3. A MÓDOSÍTÁS INDOKAI

A Miskolc-Nyíregyháza vasúti pályakorrekció miatt a vasútvonalat határoló bel és külterületi övezetek határainak kisebb módosítása szükséges.

A vasútépítési tervek beillesztése a Nemzeti infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából az UTIBER UVATERV konzorcium által készült Miskolc Tiszai pályaudvar-Nyíregyháza vasúti vonalszakasz és ráhordó hálózata engedélyezési terveinek felhasználásával történt.

1.4. TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK

	MÓDOSÍTANDÓ TERVEK	ÉRINTETT ÖVEZETEK	MÓDOSÍTÁS MÉRTÉKE	HELYRAJZI SZÁMOK
				
1.		Má-Kök	övezethatár korrekció	092/2
2.		Má-Kök	övezethatár korrekció	088/13
3.		Má-Kök	övezethatár korrekció	084/1

1.5. KÖZLEKEDÉS

A Debrecen – Nyíregyháza – Tokaj – Miskolc vasútvonalat a Tiszavidéki Vasút építette ki 1857-59 között. Ennek folytatásaként 1860-ban adták át a Miskolc – Kassa vasútvonalat. A Magyar Északi Vasút 1862-67 között építette meg a Budapest – Hatvan – Salgótarján vasútvonalat. 1868-ban – kényszerű államosítás után – ez lett a MÁV első vonala. 1868-71 között már a MÁV építette meg a Hatvan - Miskolc közötti szakaszt. 1868-73 között Budapest-Hatvan között, majd 1873-88 között Hatvan –Miskolc - Sátoraljaújhely között kiépült a második vágány. A vasútvonal villamosítása Rákos-Gödöllő között 1951-54-ben, Gödöllő-Hatvan között 1954-56-ban, Hatvan - Vámosgyörk között 1958-59-ben, Vámosgyörk - Füzesabony között 1959-61-ban, Füzesabony - Miskolc között 1962-ben, Miskolc - Felsőzsolca között 1964-ben, Felsőzsolca - Szerencs közt 1964-65-ben, Szerencs- Nyíregyháza közt 1965-66-ban készült el.

Az V. páneurópai vasúti folyosó főágát képező Budapest – Hatvan – Miskolc – Nyíregyháza vasútvonal jelentősége személy és áruszállítási szempontból is nagy, összeköttetést biztosít Délnyugat-Európa és Északkelet-Európa között. Az orosz (–ukrán) – magyar vasúti forgalom a rendszerváltást követően drasztikusan csökkent, de

részben az EU PHARE program keretében történt záhonyi fejlesztések eredményeképpen a forgalom növekedett és kb. 5 millió tonna évi értéken stabilizálódott. További forgalomművekedési potenciált jelent a közvetlen magyar-szlovén kapcsolat kiépítése, illetve az V. folyosó dunántúli szakaszának felújítása. A belföldi személyszállításban az IC forgalom mellett meghatározó a Budapest –Hatvan és Miskolc - Nyíregyháza hivatásforgalom. Az elővárosi fejlesztések várhatóan további forgalomművekedést eredményeznek.

Külön jelentőséget ad a projekt fejlesztésének, hogy a 884/2004 EK Határozat értelmében a prioritást élvező TEN-T projektek között a 6. számú a Lyon-Trieszt (Koper) – Ljubljana – Budapest – ukrán határ projekt (a határozat III. sz. melléklete). Az elkészült forgalmi tanulmányok azt bizonyítják, hogy a Záhony irányából várható forgalom lebonyolítása érdekében szükséges mind a Budapest – Szolnok – Debrecen – Záhony, mind a Budapest – Hatvan – Miskolc – Nyíregyháza vonalszakasz átépítése. A Miskolc Tiszai pu. – Nyíregyháza szakaszhoz (a miskolci csomópont tenderéhez tartozó Felsőzsolca – Hidasnémeti vonalon kívül) három szárnyvonal csatlakozik, amelyből két vonalon áru- és személyszállítás, egy vonalon csak személyszállítás zajlik. Sátoraljaújhely irányából a fővonalra átszállás nélküli közvetlen vonatok közlekednek, Abaújszántó és Tiszalök felől a csatlakozás átszállással biztosított.

A rekonstrukcióval érintett vonalszakaszokon a beruházás jellemzően nem vesz igénybe számottevően a vasút területén kívül új területeket. Új, főként mezőgazdasági művelési ágú területek kisajátítására az egyes ívkorrekciók esetében kerül sor.

A vonalon az alábbi állomások és megállóhelyek találhatóak, a kiszolgáló P+R parkolókkal:

- Hernádnémeti - Bőcs állomás

A vágánytengelyek a meglévő állomásépület felőli oldalra kerültek bővítésre, így a meglévő épületek bontása válik szükségessé. A vágánytengelytől tartandó minimális távolságok betartása érdekében a tervezett felvételi épületet, a jelenlegihez képest északnyugati irányba kellett elhelyezni. A P+R parkolók nagyobbik része a tervezett felvételi épület nyugati oldalán kerül kialakításra, a 36303 j. út korrekciójából kiágazó parkoló kialakítással, 5 db parkoló állással + 1db mozgáskorlátozott parkoló kialakításával. További 4 db parkoló kerül kialakításra a tervezett felvételi és biz.ber. épület között, merőleges kialakítással a 36303 j. út korrekciójára.

A bizber épület bejáratához 4,50 m széles aszfaltozott út került kialakításra, a gépjárművel való megközelíthetőség céljából. A 20 db kerékpár elhelyezését biztosító kerékpártároló (B+R) a tervezett felvételi épületben kerül elhelyezésre.

- Tiszalúc mh.

A meglévő felvételi épület felújítása történik, annak keleti oldalán kerül kialakításra, a 36306 j. út bal oldalán. A P+R parkolók a tervezett útra merőleges parkoló állásokkal, 9 db parkoló állással. Az 1 db mozgáskorlátozott parkoló állás a felvételi épület felőli oldalon, annak keleti részén kerül kialakításra.

Figyelembe vettük a kialakítás során, hogy a tervezett mozgássérült parkolóhely az épület közelében legyen elhelyezve. A 20 db kerékpár elhelyezését biztosító kerékpártároló (B+R) a tervezett perontető alatt került elhelyezésre. A felvételi épület után kerül kialakításra a buszforduló.

- Taktaharkány állomás

A meglévő felvételi épület elbontása történik. A tervezett felvételi épület déli oldalán kerülnek kialakításra a P+R parkolók egy része. A P+R parkolók a 3621 j. útról kiváló kiszolgáló út I.-ről kerülnek kialakításra, arra merőlegesen 7 db parkoló + 1db mozgáskorlátozott parkoló, illetve 2 db párhuzamos parkoló állással. A tervek közötti egyeztetéseknek megfelelően a vágányok nyugati oldalára is kerül P+R parkoló mivel a 3611 j. út a települést kettészeli. Így a nyugati oldalon 7+1 db parkolóhely kerül kialakításra, szintén merőlegesen a parkolók megközelítésére szolgáló útra. A 20 db kerékpár elhelyezését biztosító kerékpártároló (B+R) a tervezett felvételi épületben került elhelyezésre. A P+R parkolók előtt 1,50 m szélességű járda került kialakításra. Az autóbuszjáratok a 3621 j. út felől érkeznek, a buszfordulóban visszafordulva mennek vissza a 3621 j. út irányában. A vasútállomás gyakorlatilag végállomásként működik. Így a le és felszálló utasok számára 1 db buszből kialakítása elegendő, a tervezett felvételi épület felőli oldalon, az épület keleti oldalán.

-Taktaszada mh.

A tervezett felvételi épület keleti oldalán kerülnek kialakításra a P+R parkolók. A P+R parkolók a megközelítésüket szolgáló közlekedési útra merőlegesen. a 4 db parkolóállás közül 1db mozgáskorlátozott. A 10 db kerékpár elhelyezését biztosító kerékpártároló (B+R) a tervezett épületben került elhelyezésre.

Az állomási előteret szolgáló rész, valamint a tervezett felvételi épület és a peronok között elhelyezkedő rész térkő burkolattal kerül kialakításra. A le és felszálló utasok számára 1 db buszből kialakítása történik, a meglévő épület felőli oldalon, az épület keleti oldalán, így a busszal érkező utasoknak minimális gyaloglással érik el a felvételi épületet és a peronokat.

- Mezőzombor állomás (80c vonal kiágazással)

A meglévő állomásépület elbontásra kerül, a tervezett felvételi épület a meglévő keleti oldalán kerül kialakításra. Az állomásra bevezető út a 3614 j. útra csatlakozik, és a tervezett felvételi épület keleti oldalán tervezett P+R parkolókhöz vezet. A P+R parkolók 14 db parkoló állással + 1db mozgáskorlátozott parkoló kialakításával. A 25 db kerékpár elhelyezését biztosító kerékpártároló (B+R) is elhelyezésre került. A buszközlekedés a 3614 j. úton történik, az állomás területére nem közlekedik buszjárat, mivel az országos közúton a buszmegállók az állomás előtt találhatók közvetlenül.

- Tarcal állomás

Az állomás elsősorban az északi végén lévő József Attila utcáról (3617 j. út) közelíthető meg a Vasút utcán (36307 j. út). Az utca nyugati oldalán lévő felvételi épület jó állapotú, mellette jelenleg aszfaltozott és kavicsos terület szolgál parkolóként.

A felvételi épület és a Vasút utca vasútra merőleges szakasza között rakodóterület és oldalrakodó található, ettől délre ipari terület helyezkedik el, majd továbbhaladva a vasút mentén, beépítetlen zöldterület terül el.

Az állomás utasforgalmi részén a Vasút utcához csatlakoztatva P+R parkoló kerül elhelyezésre, a felvételi épület közelében pedig B+R kerékpártároló. A tervezett parkoló csatlakozik a Vasút utcához, de annak átépítése nem szükséges.

A tervezett rakodóvágány és rakodók megközelítéséhez a 3615 j. útból kiágazó földút korszerűsítésére van szükség. A rakodóvágány mellett rakterület, homlok- és oldalrakodó is létesül, az út végén fordulóval.

A felvételi épülethez legközelebb eső két parkoló a mozgássérülteket szolgálja ki, emellett további 12 parkoló állás kerül kialakításra. A parkoló állások között helyenként zöldterület található. A parkoló és felvételi épület közelében fedett kerékpártároló elhelyezését irányoztuk elő.

- Tokaj állomás

Az állomási előtéren meglévő parkolók, buszmegállók és a buszforduló bővítésre kerülnek, szabályos kialakításúra épülnek át, új kerékpártároló kerül elhelyezésre. Taxi állások és K+R sáv létesül a felvételi épület előtt. Az állomás előtt lévő Baross Gábor utca bővítésre és meghosszabbításra kerül, a tervezett vasúti létesítmények kiszolgálására. Az utasforgalmi résztől délnyugatra új PFT iroda- és raktárépület létesül, melyhez PFT rakodóterület kerül kialakításra. A PFT teleptől nyugatra oldalrakodó és forduló épül.

Az út bal oldalán 35 parkoló állás került kialakításra, melyből 3 a mozgáskorlátozottakat szolgálja ki. Az út jobb oldalán a felvételi épület előtt K+R sáv és taxi állások helyezkednek el. Mindkét oldalon egy-egy – a VOLÁN igényeinek megfelelő – buszmegálló került elhelyezésre.

- Rakamaz állomás

A felvételi épület és a település főutcájának számító 38. sz. főút között aszfaltozott terület kerül el, részint a parkoló gépjárművek számára, de a helyközi járatok fordulását is szolgálja.

A felvételi épület és az előtte lévő tér teljes egészében átépül, az épület tereplépcsőkkel lesz kiemelve a térszínből. Ehhez igazodva az épülettől nyugatra helyezkedik el az „A” jelű P+R parkoló, keletre pedig az új négy állásos és két tároló-állásos buszvégállomás. Ettől keletre az új rakodóterület és a hozzátartozó közlekedő út helyezkedik el. Az állomás északi oldalán szintén P+R parkoló („B” jelű) létesül. A vasút két oldalát és a peronokat gyalogos aluljárók kötik össze. A parkolóba vezető út bal oldalán 20 parkolóhely került kialakításra, melyből 2 a mozgáskorlátozottakat szolgálja ki.

- Virányos mh.

A jelenlegi megálló a településtől nyugatra, a vasutat szintben keresztező 38. sz. főút átmjárója mellett helyezkedik el. A vasút rekonstrukciója során a megálló áthelyezésre kerül a településtől délre, külterületre. A megállóhelyen P+R parkoló és kerékpártároló létesül, valamint hozzávezető út. A József Attila utca a tervezési szakasz elején csatlakozik a meglévőúthoz. A parkoló állások az út bal oldalán, arra merőlegesen kerülnek kialakításra. A négy parkoló állásból egy a mozgássérülteket szolgálja.

- Görögszállás állomás (117-es vonal becsatlakozással)

Az állomás Görögszállás mellett Varjúlapos és Belegrád településeket is kiszolgálja. A felvételi épület a vasút északkeleti oldalán található. Az állomás megközelítése a 3635 j. útból kiágazó 36318 j. úton lehetséges.

A felvételi épület és a biztosítóberendezési épület áthelyezése miatt az állomáshoz vezető út nyomvonala is jelentős mértékben áthelyeződik, a lakóépületek felé tolódik. Az út kiépítésre kerül a tervezett PFT rakterületig, majd csatlakozik a meglévő úthoz. A tervezett felvételi épület előtt P+R parkoló létesül.

- Nyírtelek állomás

Az állomás a település déli részén található, igen szerencsétlen módon a vasutat szintben keresztező 3636 j. összekötő út kettészeli azt.

Az állomás vágányhálózata és a peronok átépülnek, a felvételi épület és a bizber. épület áthelyezésre kerül a peronokhoz közelebbi helyre. Új oldalrakodó és rakterület kerül kialakításra. A 3636 j. út szintbeni átjárója átépül, s a tervezett kialakításból ágazik ki az állomást kiszolgáló út, mely a tervezett épületeket megkerülve éri el a rakterületet, majd a végén fordulóvá szélesedik. A felvételi épülettel szemben P+R parkoló létesül. A felvételi épülettel szemben, az út bal oldalán 10 parkoló-állás lett kialakítva, melyből kettő a mozgáskorlátozottakat szolgálja ki.

- Nyíregyháza - Északi kitérő állomás

A tervezés során ezen a szakaszon kétvágányú pályát kellett kialakítani, 160 km/h tervezési sebességgel. Nyíregyháza állomás bejárata előtt található közúti felüljáró kötöttséget jelent a vonalvezetés kialakításában, ezért Északi kitérő állomás után a két nyíltvonali vágány egy $R=5000$ m sugarú átmeneti íves körívben kerül széthúzásra, hogy a felüljáró pilléreitől megfelelő távolságra kerüljön a jobb vágány.

Nyíregyháza állomás jelenleg a 2 vágányt nem tudja fogadni ezért a második vágány bevezetésére feltüntetünk egy változatot a szükséges vágánykapcsolatokkal együtt.

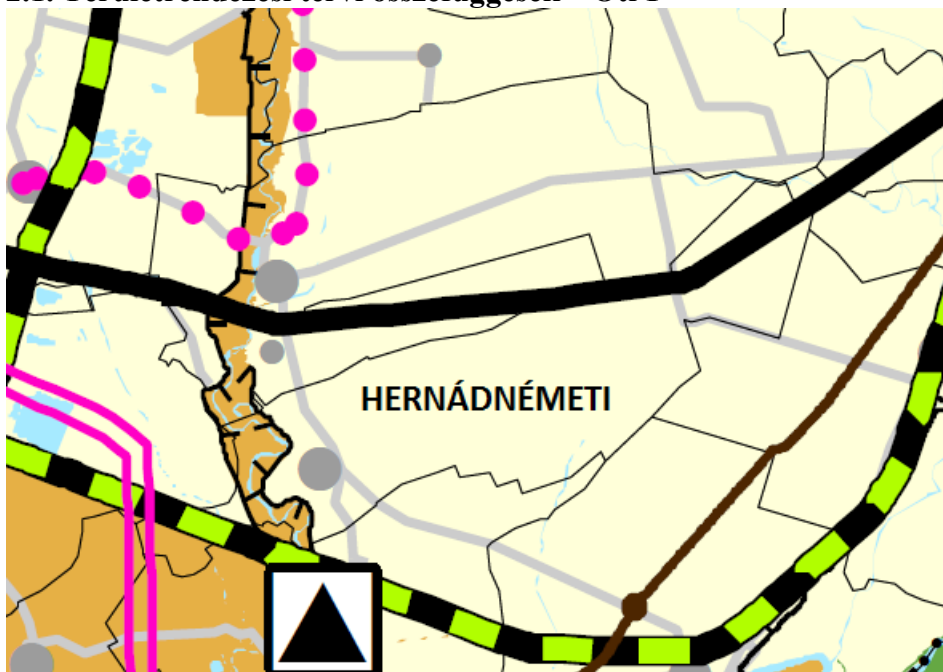
Természetesen a második vágány bevezetését, Nyíregyháza állomás érintett fejét, a második vágány megépítése előtt meg kell tervezetni és ki kell építeni.

Az állomásra magasépítési- és úttervek nem készültek.

Füzesbokor megállóhely megszűnik.

2. MAGASABB SZINTŰ TERVEKNEK VALÓ MEGFELELÉS IGAZOLÁSA

2.1. Területrendezési tervi összefüggések – OtrT



Kivonat az OTrT 2.számú mellékletéből

Hernádnémetit érintő terület-felhasználási kategóriák :

A 2003. évi XXVI. Tv.

5. § (1) Országos területfelhasználási kategóriák a következő,

- a) legalább 1000 ha területű térségek;
- ab) mezőgazdasági térség,
- ac) vegyes területfelhasználású térség,
- ad) települési térség,
- b) területi korlát nélkül ábrázolt térségek:
- ba) vízgazdálkodási térség,

A térségi terület-felhasználási kategóriákra vonatkozó szabályok:

6. §¹¹ (1) Az országos területfelhasználási kategóriákon belül a kiemelt térségi és megyei területfelhasználási kategóriák kijelölése során a következő szabályokat kell alkalmazni:

- a) a mezőgazdasági térséget legalább 75%-ban mezőgazdasági térség kategóriába kell sorolni;

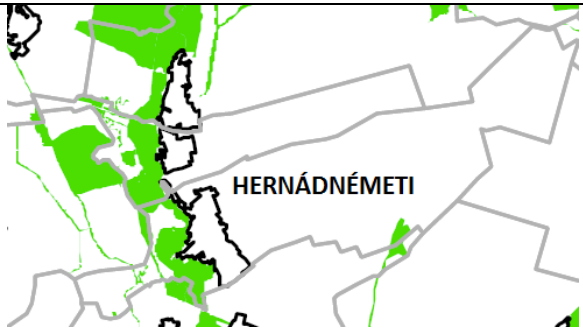
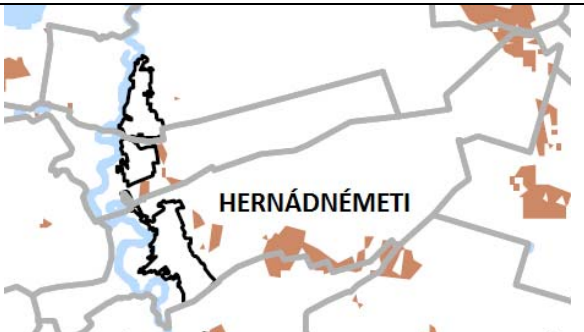
- c) a vegyes területfelhasználású térséget legalább 75%-ban mezőgazdasági, erdőgazdálkodási vagy vegyes területfelhasználású térség kategóriába kell sorolni;
- d) a települési térséget legalább 75%-ban települési térség kategóriába kell sorolni;
- e) a vízgazdálkodási térséget legalább 90%-ban vízgazdálkodási térség kategóriába kell sorolni;

Az **OTrT térségi övezetei** közül az alábbiak **érintik** Hernádnémeti területét:

- 3/1. számú melléklet - Országos ökológiai hálózat övezete
- 3/2. számú melléklet - Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete
- 3/3. számú melléklet - Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete
- 3/4. számú melléklet - Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete
- 3/5. számú melléklet - Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület
- 3/7. számú melléklet - Országos vízminőség-védelmi terület övezete
- 3/8. számú melléklet - Nagyvízi meder területének övezete

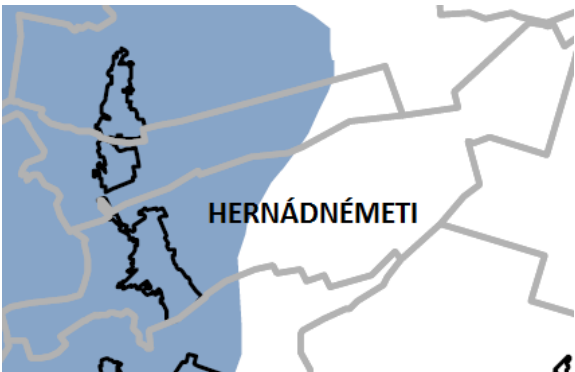
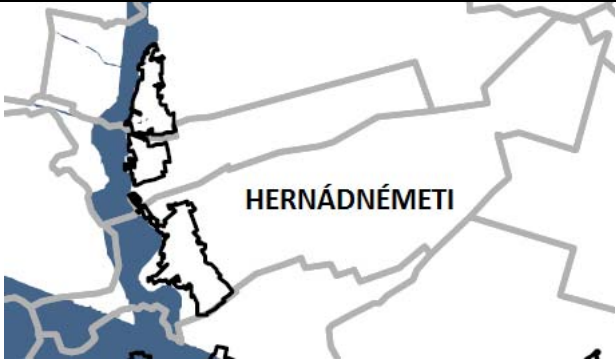
Az **OTrT térségi övezetei** közül az alábbiak **nem érintik** Tiszalúc területét:

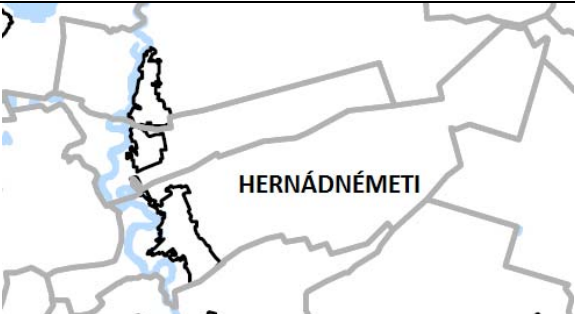
- 3/6. számú melléklet - Világörökségi és világörökségi várományos terület övezete
- 3/9. számú melléklet - Kiemelt fontosságú honvédelmi terület övezete

3/1. számú melléklet	3/2. számú melléklet
- Országos ökológiai hálózat övezete	- Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete
	
Jelmagyarázat  Országos ökológiai hálózat övezete Alaptérképi elemek  Országghatár  Megyehatár  Közigazgatási határ  Települési térség	Jelmagyarázat  Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete Alaptérképi elemek  Országghatár  Megyehatár  Közigazgatási határ  Települési térség  Vízfelület, vízfolyás

3/3. számú melléklet	3/4. számú melléklet
- Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete	- Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete
Jelmagyarázat Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete Alaptérképi elemek Országhatár Megyehatár Közigazgatási határ Települési térség Vízfelület, vízfolyás	Jelmagyarázat Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete Alaptérképi elemek Országhatár Megyehatár Közigazgatási határ Települési térség Vízfelület, vízfolyás

3/5. számú melléklet	3/6. számú melléklet
- Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület	- Világörökségi és világörökségi várományos terület övezete
Jelmagyarázat Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete Alaptérképi elemek Országhatár Megyehatár Közigazgatási határ Települési térség	Jelmagyarázat Világörökségi és világörökségi várományos terület övezete Alaptérképi elemek Országhatár Megyehatár Közigazgatási határ Települési térség Vízfelület, vízfolyás

3/7. számú melléklet	3/8. számú melléklet
– Országos vízminőség-védelmi terület övezete	Nagyvízi meder területének övezete
	
Jelmagyarázat  Országos vízminőség-védelmi terület övezete Alaptérképi elemek  Országhatár  Megyehatár  Közigazgatási határ  Települési térség	Jelmagyarázat  Nagyvízi meder területének övezete  Vásárhelyi-terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló vízkár-elhárítási célú szükséggtározók területének övezete Alaptérképi elemek  Országhatár  Megyehatár  Közigazgatási határ  Települési térség

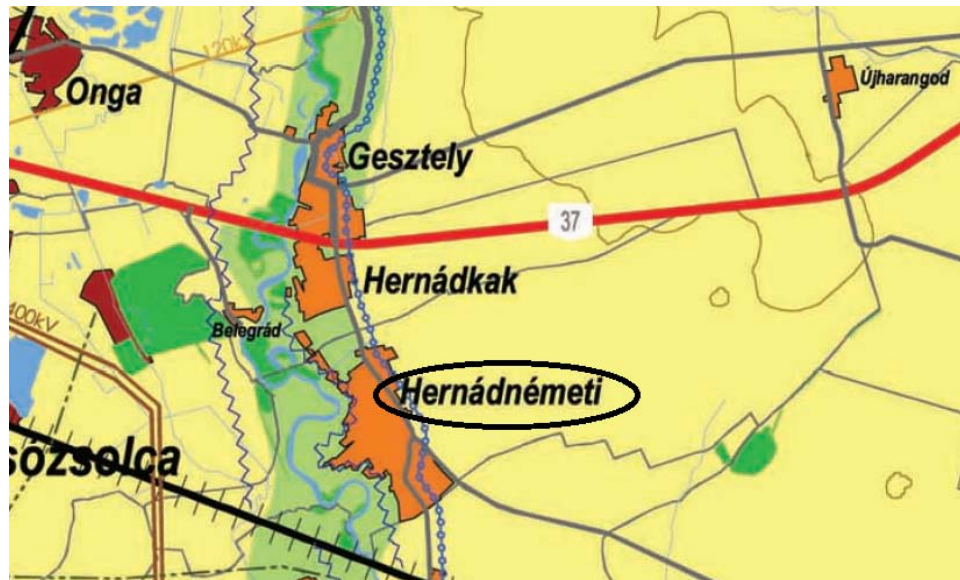
3/9. számú melléklet	
- Kiemelt fontosságú honvédelmi terület övezete	
	
Jelmagyarázat  Kiemelt fontosságú honvédelmi terület övezete Alaptérképi elemek  Országhatár  Megyehatár  Közigazgatási határ  Települési térség  Vízfelület, vízfolyás	

Borsod-Abaúj-Zemplén Megye területrendezési Terve

M-Teampannon Kft. 2009.

Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Önkormányzat 10/2009 (V.5.) számú rendelete a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Területrendezési Terv szabályzatáról

“3. § /1/ A megye Térségi Szerkezeti Tervét M=1:100 000 méretarányban a Rendelet **1. számú melléklete** tartalmazza.



TERÜLETFELHASZNÁLÁS RENDSZERE

	Erdőgazdálkodási térség
	Mezőgazdasági térség
	Vegyes területfelhasználású térség
	Vízgazdálkodási térség
	Városias települési térség
	Hagyományosan vidéki települési térség

/2/ A Térségi Szerkezeti Terv szerint meghatározott Hernádnémeti területét érintő megyei területfelhasználási kategóriák

- a) erdőgazdálkodási térség
- b) mezőgazdasági térség
- c) vegyes területfelhasználású térség
- e) hagyományosan vidéki települési térség
- f) vízgazdálkodási térség

6.§ (2) A kiemelt térségi és megyei területfelhasználási kategóriákon belül a települési területfelhasználási egységek kijelölése során a következő szabályokat kell alkalmazni:

- a) az **erdőgazdálkodási térséget legalább 85%-ban** erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolni;
- b) a **mezőgazdasági térséget legalább 85%-ban** mezőgazdasági terület területfelhasználási egységbe kell sorolni, a térségben nagyvárosias lakóterület és vegyes terület területfelhasználási egység nem jelölhető ki;
- c) **vegyes területfelhasználású térséget legalább 85%-ban** mezőgazdasági terület vagy erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolni, a térségben nagyvárosias lakóterület kivételével lakóterület kijelölhető;

e) a **hagyományosan vidéki települési térség** a nagyvárosias lakóterület és vegyes terület területfelhasználási egység kivételével bármely települési területfelhasználási egységbe sorolható;
f) a **vízgazdálkodási térséget** legalább 90%-ban vízgazdálkodási terület területfelhasználási egységbe kell sorolni, a fennmaradó részen beépítésre szánt terület nem jelölhető ki;

/3/ Az országos és térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatok térbeli rendjét és az országos és térségi jelentőségű egyedi építmények elhelyezkedését az 1. számú rajzi melléklet, a térbeli rend szempontjából meghatározó települések felsorolását pedig a 2. számú melléklet tartalmazza.

/4/ A térségi szerkezeti terven nem szereplő, külön jogszabályban meghatározott térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra hálózatok és egyedi építmények területi elhelyezése a területrendezési tervbe történő beillesztéssel az állami főépítész térségi területfelhasználási engedélye alapján történhet. “

Az országos és megyei övezetek közül az alábbiak **érintik** Hernádnémeti területét

3.1. sz. melléklet Magterület, pufferzóna, **ökológiai folyosó** övezetei

3.1. sz. melléklet Magterület, pufferzóna, ökológiai folyosó övezetei

b) Ökológiai folyosó övezete (3.1 sz. melléklet)

18. § (1) Az övezetben beépítésre szánt terület nem jelölhető ki, kivéve, ha
- a települési területet az ökológiai folyosó körülzárja, és
 - a kijelölést más jogszabály nem tiltja.
- (2) Az (1) bekezdésben szereplő kivételek együttes fennállása esetén, a beépítésre szánt terület a külön jogszabály szerinti területrendezési hatósági eljárás alapján jelölhető ki. Az eljárás során vizsgálni kell, hogy biztosított-e az ökológiai folyosó természetes és természetközeli élőhelyeinek fennmaradása, valamint az ökológiai kapcsolatok zavartalan működése.
- (3) Az övezetben közművezetéseket és járulékos közműépítményeket tájbaillesztett módon, a természetvédelmi célok megvalósulását nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával – beleértve a felszín alatti vonalvezetést is – kell elhelyezni.
- (4) Az övezetben a közlekedési infrastruktúra hálózatok elemeinek nyomvonala az ökológiai folyosó és az érintkező magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával helyezhető el.
- (5) Az övezetben új külszíni művelésű bányatelek nem létesíthető, meglévő külszíni művelésű bányatelek nem bővíthető.

3.6. sz. melléklet Kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség védelmi terület övezete

m) Kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi terület övezete (3.6 sz. melléklet)

- 15.§ A kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi terület övezetében bányászati tevékenységet a bányászati szempontból kivett helyekre vonatkozó szabályok szerint lehet folytatni.

3.7. sz. melléklet Felszíni vizek vízminőség-védelmi vízgyűjtő területének övezete

n) Felszíni vizek vízminőség-védelmi vízgyűjtő területének övezete (3.7 sz. melléklet)

- 16.§ Felszíni vizek szennyezésre érzékeny vízgyűjtő területén keletkező, illetve a vízgyűjtőn kívül keletkezett szennyvizek vízgyűjtő területre történő be- vagy kivezetéséről a kiemelt térség és a megye területrendezési tervében rendelkezni kell. (Lásd 5.§)

3.8. sz. melléklet **Ásványi nyersanyag-gazdálkodási** területek övezete

o) **Ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület övezete** (3.8 sz. melléklet)

16/A. § Az ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület övezetét a településrendezés eszközeiben tényleges kiterjedésének megfelelően kell lehatárolni, és az építési övezetre, vagy övezetre szabályokat megállapítani.

Az ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület településrendezés eszközeiben történő kijelölése és szabályozása során figyelembe kell venni, hogy

- a) az OTvT 17. § /6/ bekezdése szerint magterület övezetében
- b) az OTvT 18. § /5/ bekezdése szerint ökológiai folyosó övezetében
- c) az OTvT 22/A. § /2/ bekezdése szerint világörökség és világörökség várományos terület övezetében

új külszíni művelésű bányatelek nem létesíthető, meglévő külszíni művelésű bányatelek területe nem bővíthető.

3.9. sz. melléklet **Együtt tervezhető** térségek övezete

p) **Együtt tervezhető térségek övezete** (3.9 sz. melléklet)

16/B. § (1) Az együtt tervezhető térségek övezetébe tartozó települési önkormányzatok településfejlesztési és településrendezési feladataik összehangolt ellátásához – törvényben meghatározott – közös egyszerűsített településszerkezeti tervet készíthetnek.
(2) A közös egyszerűsített településszerkezeti tervnek az egyes településekre vonatkozó részeit az érintett települési önkormányzatok határozattal fogadják el.

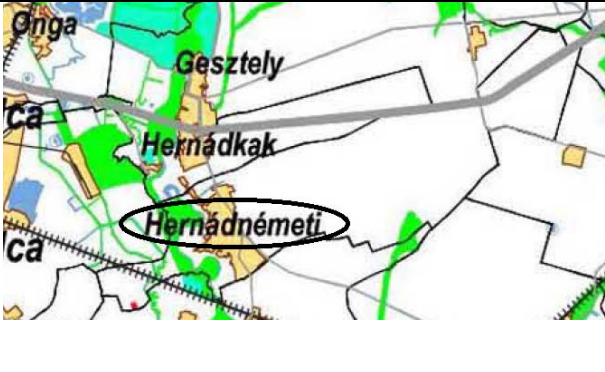
3.12. sz. melléklet **Nagyvízi meder** övezete

t) **Nagyvízi meder övezete** (3.12 sz. melléklet)

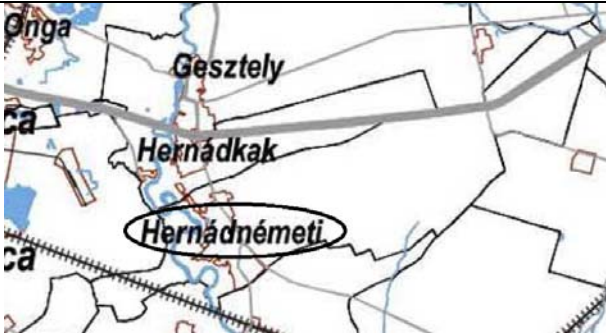
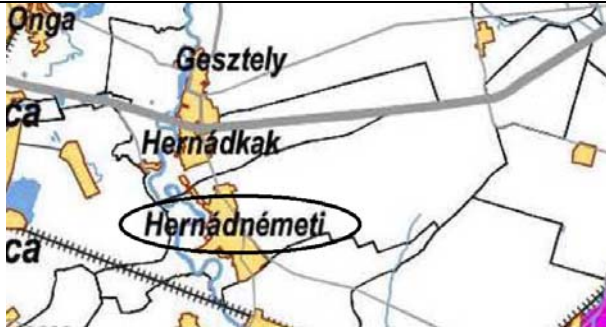
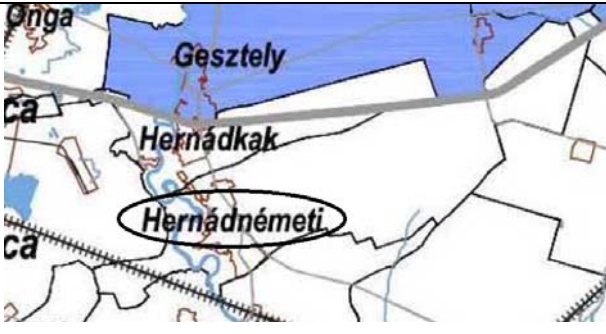
24. § Nagyvízi meder övezet területén beépítésre szánt terület nem jelölhető ki.

Az országos és megyei övezetek közül az alábbiak **nem érintik** Hernádnémeti területét

- 3.2. sz. melléklet Kiváló termőhelyi adottságú **erdő** és szántóterületek övezetei
- 3.3. sz. melléklet Országos és komplex **tájrehabilitációt igénylő** területek övezete
- 3.4. sz. melléklet Országos jelentőségű és térségi jelentőségű tájképvédelmi terület övezetei
- 3.5. sz. melléklet Világörökség terület övezete, Történeti települési terület övezete
- 3.10. sz. melléklet Kiemelt fontosságú meglévő honvédelmi terület övezete
- 3.11. sz. melléklet Rendszeresen belvízjárta terület
- 3.13. sz. melléklet Földtani veszélyforrás területe
- 3.14. sz. melléklet Vízéróziónak kitett terület által érintett települések övezete
- 3.15. sz. melléklet Széleróziónak kitett terület által érintett települések övezete

1. melléklet	3.1. melléklet
Térségi Szerkezeti Terv	Magterület, pufferzóna, ökológiai folyosó övezetei
	

3.2. melléklet	3.3 melléklet
Kiváló termőhelyi adottságú erdő és szántóterületek övezetei	Országos és komplex tájrehabilitációt igénylő területek övezete
	
3.4. melléklet	3.5. melléklet
Országos jelentőségű és térségi jelentőségű tájképvédelmi terület övezetei	Világörökség terület övezete, Történeti települési terület övezete
	
3.6. melléklet	3.7. melléklet
Kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség védelmi terület övezete	Felszíni vizek vízminőség-védelmi vízgyűjtő területének övezete
	
3.8. melléklet	3.9. melléklet
Ásványi nyersanyaggazdálkodási területek övezete	Együtt tervezhető térségek övezete
	

3.10. melléklet	3.11. melléklet
Kiemelt fontosságú meglévő honvédelmi terület övezete	Rendszeresen belvízjárta terület
	
3.12. melléklet	3.13. melléklet
Nagyvízi meder övezete	Földtani veszélyforrás területe
	
3.14. melléklet	3.15. melléklet
Vízerosziónak kitett terület által érintett települések övezete	Szélerózióknak kitett terület által érintett települések övezete
	

A tervezett módosítások nem ellentétesek a magasabb szintű tervekkel.

3. KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS

3.1. A környezeti értékelés kidolgozási folyamata

A településrendezési terv a település fejlődésének jogi kerete, feladata, hogy a táj- és a településfejlesztési célkitűzések, feladatok és eszközök, s ezáltal a konkrét fejlesztések összhangját elősegítse. A településrendezési tervben lehetővé tett fejlesztések esetében a társadalmi hasznosságot is kell vizsgálni. Nem lehet a társadalom számára hasznos az a tevékenység, amely a társadalom egészét - bizonyos érdekcsoportok érdekeinek kiszolgálása miatt - környezeti-problémák megoldására kényszeríti.

Az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet alapján a Natura 2000 területeket érintő településrendezési terv módosítások készítése során környezeti vizsgálat elvégzése szükséges. A környezeti vizsgálat feladata, hogy a településrendezési terv készítésének folyamatát, kimenetelét ellenőrizze, szükséges esetben megváltoztassa, s a jövőbeli környezeti problémák megelőzésének eszköze legyen.

A környezeti vizsgálat készítése során az alábbi releváns tervek és programok lettek figyelembe véve:

- a település településrendezési terve
- az Országos Területrendezési Terv (OTrT) és a megyei terv
- a Miskolc Tiszai pu. (kiz.) – Nyíregyháza (kiz.) vasúti vonalszakasz és ráhordó hálózat környezeti hatástanulmánya

3.2. A településrendezési terv és a fejlesztések rövid ismertetése

A Miskolc Tiszai pályaudvar és Nyíregyháza közötti vasúti pályaszakasz korszerűsítésre kerül. A tervezési munka szorosan igazodik a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség KÖZOP program keretében megvalósítandó vasúti fejlesztési programhoz. A Budapest – Miskolc – Nyíregyháza vasútvonal fejlesztése a 2013-2020 időszakban várható.

A fejlesztés stratégiai céljai

Az európai uniós elvárásokkal, közlekedéspolitikai célokkal összhangban a vasútvonalon az átjárhatóság műszaki feltételeinek biztosítása, interoperabilitás megvalósulása.

A vasúti szolgáltatások színvonalának javítása, vonzó vasúti közlekedési kínálat biztosítása mind a személyszállítás mind az áru fuvarozás tekintetében.

A vasúti közlekedés biztonságának növelése.

A globális és a regionális versenyképesség növelése.

A társadalmi-gazdasági különbségek csökkentése, a területi kohézió erősítése.

Utazási komfort színvonalának emelése.

A társadalmi költségek csökkentése (egészségügyi, környezeti terhelés csökkentése, járműüzemeltetési költségek, energiafelhasználási költségek stb.).

Menetidő csökkentése.

A fejlesztés operatív céljai

Az V. Páneurópai folyosó részeként, ahol lehet és szükség van rá, megfelelő minőségű, 160-200 km/h-s tervezési sebességű vasúti pálya kialakítása.

Az elérhetőség javulása a vonalszakasz által érintett településeken, a ráhordó vonalak mentén, valamint azok vonzáskörzetében.

A közösségi közlekedésen belül a vasúti közlekedés és a helyközi buszforgalom közötti optimális munkamegosztás kialakítása.

Az egyéni közlekedéssel szemben a tömegközlekedés preferálása, a szükséges kapcsolódó infrastrukturális beruházások megvalósításával (P+R, B+R, K-R és egyéb csatlakozó létesítmények fejlesztése).

A menetidő csökkenésével az árufuvarozás versenyképességének javulása és ezen keresztül a vasúti teherforgalom volumenének jövőbeli növekedése.

Korszerű biztosítóberendezés kialakításával, az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer (ETCS 2) kiépítésével, a szintbeni keresztezések számának csökkentésével a közlekedés biztonságának javítása, a balesetek számának redukálása.

Állomások és megállóhelyek minőségi fejlesztése az akadálymentesítés biztosításával, az utastájékoztatás fejlesztésével.

A vasúti fejlesztésre készített tanulmányterv során három változat (A, B, C változat) került kidolgozásra, melyek a vasúti pálya engedélyezési sebességében és a Mezőzombor állomást követő szakasz vágányszámában mutattak eltéréseket. A teljes vonalszakaszon a sebesség 160 km/óra-ra, a tengelyterhelés 225 kN-ra nő. A helyi kötöttségek miatt Szerencs állomáson az átmenő vágányok 100 km/óra valamint Tokaj bejáratú ívétől Rakamaz végponti bejáratú jelzőjéig 120 km/óra alkalmas vasúti pálya került megtervezésre. A jelenleg kétvágányú pályaszakasz továbbra is kétvágányú marad, a jelenleg egy vágányú pálya részben vagy egészben kétvágányúra bővítésére a megvalósíthatósági tanulmány javaslatokat tett. A megvalósíthatósági tanulmány alapján egységes MÁV állásfoglalás született. A MÁV által támogatott változatban forgalmi szempontból az alábbi vágány számok indokoltak:

Miskolc-Tiszai pu. – Mezőzombor – 2 vágány

Mezőzombor – Görögszállás – 1 vágány

Görögszállás – Nyíregyháza – 2 vágány

3.3. Környezeti alapállapot

3.3.1. Talaj és vízvédelem

A módosítással érintett területen talaj- vagy vízszennyezésről nincs tudomásunk.

3.3.2. Levegő

Nyíregyháza település belterülete mérsékelten szennyezettnek minősíthető. A kisebb települések kevésbé szennyezettek. A szennyezettséget a helyi közlekedés és a lakossági fűtés okozza. Az ipari források légszennyező hatása másodlagos. Összességében a Miskolc Tiszai pu. – Nyíregyháza vasúti vonalszakaszai közelében a levegőminőség kedvezőnek mondható

3.3.3. Zajvédelem

Jelenlegi zajhelyzetet a tervezési területen nagyrészt a Miskolc - Nyíregyháza vonalszakasz vasúti forgalma, kismértékben a vasútvonalat keresztező főutak, összekötő utak közötti forgalma határozza meg. A vasúti közlekedéstől származó zajterhelés a legtöbb helyen meghaladja a megengedett határértéket. A tervezési területek mentén a

védendő épületek előtt a beépítési távolságtól függően van kisebb-nagyobb zajszint túllépés a környezeti hatástanulmány mérései szerint:

Település

Zajszint túllépés (dB) Nappal Éjszaka

Felsőzsolca	0,8-5,5
Alsózsolca	0,2-7,3
Hernádnémeti-Bőcs	0,5-4,4
Tiszalúc	0,1-8,3
Taktaharkány	0,3-6,3
Taktaszada	0
Szerencs	0,7-11,5
Mezőzombor	0,1-8,7
Tarcal	0,1-5,3
Tokaj	0,5-7,0
Rakamaz	0,9-8,5
Virányos	0
Görög szállás	0,5-0,7
Nyírtelek	0,9-3,7
Nyíregyháza	0,2-1,0

A túllépéssel érintett területen a határérték feletti zajterhelés elsősorban a forgalom és beépítés következménye. A terület zajterhelését lényegesen befolyásolja a beépítés. A vasúti pályától távolabb fekvő épületek környezetében kedvezőbb a helyzet. A fővonal melletti épületek árnyékoló hatása következtében a belső területeken kedvezőbb a helyzet.

3.3.4. Hulladék

A településen a kommunális szilárd és folyékony hulladékgyűjtés megoldott.

3.4. Táji és természeti értékek

A Nemzeti Ökológiai Hálózat érintettsége tekintetében a tervezési területről megállapítható, hogy a Miskolc-Mezőzombor szakaszon a keresztező vízfolyások nagyrésze ökológiai folyosóként is nyilván van tartva, melyek keskeny sávonként keresztezik a vasúti pályát. A nyomvonal Mezőzombor-Nyíregyháza közötti szakaszán a Tokaji-borvidék közelében esnek nagyobb ökológiai besorolás alá a területek.

A tervezett vasúti pálya nyomvonala közül és közvetlen hatásterülete számos szakaszon érint jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet. Ezek az érintett területek a Sajó-völgy SCI (HUAN 20006), a Hernád-völgy és Sajóládi-erdő SCI (HUAN 20004), a Tokaji Kopasz-hegy SCI (HUBN 20072), valamint a Felső-Tisza SCI (HUHN 20001) területeken helyezkednek el. A nyomvonal és hatásterülete a következő különleges madárvédelmi területeket érintik: Bodrogszeg-Tokajhegy-Taktaköz SPA (HUBN 10001) és Felső-Tisza SPA (HUHN 10008).

A tervezéssel érintett nyomvonal Borsod-Abaúj-Zemplén megye területén Tiszalúc, Taktaharkány, Tarcal és Tokaj közigazgatási területén érint Kiemelten Fontos Érzékeny Természeti Területeket (ÉTT).

A fejlesztés érint tájképvédelmi területet.

A tervezett vasúti pálya nyomvonal érint országos jelentőségű védett természeti területet.

A tengely menti Tarcal és Tokaj közötti szakaszon 56,08+37.228 hm szelvény környékén nyúlik be és halad el szorosan védett természeti terület, a Tokaj-Bodrogzug Tájvédelmi Körzet (törzskönyvi szám: 183/TK/86) része.

A tervezéssel érintett nyomvonal nem érint ex lege védett természeti emléket, helyi jelentőségű védett természeti területet, vagy egyedi tájértéket.

A vasúti pálya nyomvonala művelt területek között halad. Ezért ezen a szakaszon felértékelődik a vasútvonal menti mezsgye ökológiai jelentősége, hiszen a szántóként művelt tájban gyakorlatilag ez az egyetlen ökológiai folyosóként működő terület.

Hernádnémeti–Böcs vasútállomástól keleti irányban a 198+900 hm szelvényig a sín menti északi mezsgyében homogén akácos nő. Ugyanezen szakaszon a déli mezsgyében száraz franciaperjés gyepterület található, mely sok helyen akáccal fertőzött. A franciaperjés gyepterület fajszegény, eléggé jellegtelen, benne természeti értéknek minősülő növény- vagy állatpopulációt nem találtunk. A területen az akác visszaszorítása, gyepterületrekonstrukció elvégzése javasolt.

3.5. A fennálló környezeti konfliktusok, problémák összefoglalása és mindezek várható alakulása

A településrendezési terv feltárta és meghatározta a környezetvédelem térszerkezeti követelményeit. A településen jelentős környezeti konfliktus nincs. A vasút okozta zajszennyezés a belterületen meghaladja a határértéket.

3.6. A településrendezési tervben lefektetett fejlesztések megvalósításának környezeti hatásai, következményei

A tervezett vasútfejlesztés öntözött és meliorált területeket nem érint.

A talajvíz mennyiségi és minőségi állapotára nem lesz befolyással a tervezett fejlesztés. Miskolc város ivóvízellátásába bekapcsolt hideg vizes karsztforrások védőterületeit és védőidomait az Észak-Magyarországi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi felügyelőség a 4672-32/2012. számú határozatával jelölte ki. A jelenleg érvényben lévő kijelölés nem érinti a kijelölt védőterület és védőidom rendszert.

A módosítani kívánt vasútvonal területét érinti az ÉRV ZRt. által üzemeltetett Böcs X/B ivóvíz telep (Sajóládi Vízmű) termelőkútjainak kijelölt hidrogeológiai védőterület és védőidom rendszere. A felszín alatt ivóvízbázis hidrogeológiai védőterület és védőidom rendszerét az Észak-Magyarországi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi felügyelőség a 16.387-1/2008. számú határozatával jelölte ki. Hernádnémeti község módosítani tervezett területrésze a Böcs ÉRV ZRt.X/B telep hidrogeológiai „B2 védőidom területén helyezkedik el.

A fejlesztés megvalósulásával havária esetén a kármentesítési folyamat biztonsággal elvégezhető a szennyezett talajtest cseréjével, úgy, hogy a felszín alatti vizek nem szennyeződnek. Havária esetekben a vízfolyásokat közvetlenül érheti szennyezés, melyet kárelhárítás keretében lehet lokalizálni és megszüntetni. Az élő vízfolyásokba történő csapadékvíz bevezetések előtt létesülő műtárgyakat, szűrőmezőket elő és utófejeit úgy kell kialakítani, hogy azok egy havária esemény során lezárhatóak legyenek, így kerülve el a szennyezőanyag vízfolyásba történő bejutását. A kárelhárítást követően a műtárgyakat minden esetben ki kell tisztítani. Az üzemelés során a hordalékfogó és tisztító műtárgyak karbantartásáról gondoskodni kell. A műtárgyakból eltávolításra kerülő iszapot laboratóriumi vizsgálatok alapján kell minősíteni. Amennyiben veszélyes hulladéknak számít, úgy elszállításáról és elhelyezéséről a 98/2001. (VI.15) Kormányrendelet szerint kell gondoskodni.

A villamosított vasútvonal korszerűsítése a légszennyezés szempontjából nem okoz érzékelhető hatást. A korszerűsítés vonzóbbá teszi a közlekedők és teherszállítók számára a vasút igénybevételét a közúti közlekedéssel szemben, és ezzel áttételesen csökkenti a közutak légszennyezését. Levegőtisztaság-védelem szempontjából a kialakításra kerülő P+R parkoló forgalmának légszennyezése nem tekinthető jelentősnek, mivel a parkoló forgalma a P+R funkcióból adódóan nem nagy. A kerékpártároló kialakítása légszennyezés szempontjából elhanyagolható.

A Miskolc-Nyíregyháza vonalszakasz tágabb környezetében távlati állapotban a zajterhelés

növekedés mértéke:

- Miskolc – Felsőzsolca: nappal 3,6, éjszaka nappal 2,8 dB
- Felsőzsolca – Hernádnémeti-Böcs: nappal 6,1, éjszaka 2,2 dB
- Hernádnémeti-Böcs – Szerencs: nappal 6,1, éjszaka 2,2 dB
- Szerencs – Mezőzombor: nappal 2,8, éjszaka 0,1 dB
- Mezőzombor – Görögyszállás: nappal 4,3, éjszaka 2,4 dB
- Görögyszállás – Nyíregyháza: nappal 4,4, éjszaka 2,5 dB

A zajterhelés növekedés következtében a tervezési terület menti védendő területeken a már jelenlegi állapotban is határérték feletti területeken további mértékben nő a túllépés mértéke, illetőleg a több védendő homlokzat előtt nappal is határérték feletti zajterhelés várható. A fentiek miatt a terület nagy részén zajvédelmi intézkedésekre van szükség zajvédő fal építésével, ahol erre nincs mód, passzív zajvédelmi intézkedéssel. A zajvédő falak építésének településrendezési akadálya nincs. A környezeti hatástanulmányban szereplő zajvédelmi intézkedésekkel a szükséges zajvédelem biztosítható, a környezeti állapot a jelenlegihez képest javulni fog.

A vizsgált nyomvonal tájképi hatása értékelhető a szakaszon tervezett csomópontok, külön szintű keresztezések számával is, ugyanis ezek új látványelemként jelentkeznek a tájban.

A tájképet jelentősen befolyásoló, legnagyobb méretű tervezett műtárgy a 185+81.170 - 209+86.141 hm sz.-ek közötti, Rakamaz külterületére eső ártéri, 3,2 km hosszú híd lesz. A végig lábakon álló műtárgy a műszaki kialakítása miatt „tájhídnak/tájátjárónak” is nevezhető, mivel biztosítja nemcsak az apró- és nagyvadak számára, hanem a komplex élővilág számára az ökológiai átjárást, biztosítja a terület komplexitását. A megfelelő kialakítás részét képezheti továbbá, ha a híd alatti karbantartó sáv természetes burkolattal, beton vagy aszfaltburkolat nélkül kerül kialakításra. A műtárgy, mivel Rakamaz közigazgatási területére esik, nem esik a Világörökség részeként nyilvántartott térségbe.

A terv jelentős környezetszennyezéssel járó tevékenységeknek nem ad otthont. A fejlesztések a meglévő településszerkezethez igazodnak.

A fejlesztések nem okoznak környezeti, természetvédelmi, vagy táji konfliktust.

Az érintett Natura 2000 területekre gyakorolt hatások:

Hernád-völgy és a sajóládi erdő (HUAN20004) SCI:

Közvetlen Natura 2000 érintettség nincs, mert a fejlesztés végig a MÁV Zrt. tulajdonában lévő területen belül marad. Mivel a Natura 2000 SCI területnek nem része a vasútvonal (a vasúti töltéstől mintegy 20 méterre húzódik a Natura 2000 terület határa), így várhatóan az átépítési munkálatoknál (műtárgy helyben épül át, a vágánytengely távolság növelése nélkül) a közvetlen érintettség nem mutatható ki.

A környezeti elemeket, a természeti, az építészeti és régészeti örökséget negatív hatású fejlesztések nem érik.

A településrendezési terv nem alakítja át a térszerkezetet, a tervezett fejlesztések várhatóan nem járnak a lakóterületekre negatív hatással. A terv a meglévő hagyományos tájelemeket fenntartja.

A településrendezési terv várhatóan nem generál az emberek egészségi állapotában, valamint társadalmi, gazdasági helyzetében – különösen életminőségében, társadalmi-kulturális, gazdasági-gazdálkodási hagyományaikban – negatív változásokat. Összességében a településrendezési terv módosítás megfelelő mélységben foglalkozik és figyelembe veszi a település környezeti feltételeit és természeti értékeit.

A fejlesztési és védelmi elképzelések (szándékok) összehasonlítása, a hatályos releváns tervek, programok és rendeletek módosítási szükségessége, a szükséges újabb tervek, programok

A település környezetvédelemmel kapcsolatos rendeleteinek karbantartásáról a változó jogszabályi környezet figyelembe vételével folyamatosan gondoskodni kell.

3.7. Összefoglaló

A Miskolc Tiszai pályaudvar és Nyíregyháza közötti vasúti pályaszakasz korszerűsítésre kerül. A fejlesztéssel a vasútvonal nagy részén lehetővé válik a 160 km/h sebesség elérése. A kapcsolódó infrastrukturális beruházások megvalósításával (P+R, B+R, K-R és egyéb csatlakozó létesítmények fejlesztése) javulni fog a közösségi közlekedés. Az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet alapján a Natura 2000 területet érintő településrendezési terv módosítások során környezeti vizsgálat lefolytatása szükséges. A környezeti vizsgálat és értékelés feladata, hogy a településrendezési terv készítésének folyamatát, kimenetelét ellenőrizze, szükséges esetben megváltoztassa, és a jövőbeli környezeti problémák megelőzésének eszköze legyen.

A vasúti fejlesztésre Környezeti hatástanulmány és részletes Natura 2000 hatásbecslés készült 2013-ban. A településrendezési terv módosítás a hatástanulmányt figyelembe vette. A településfejlesztési döntés, a településszerkezeti terv, a szabályozási tervek és a helyi építési szabályzat összhangban van.

A szabályozás nem ütközött magasabb szintű jogszabályba, a szabályozás figyelembe vette a településre vonatkozó felsőbb szintű jogszabályokat.

A településrendezési terv tartalmazza a területen folyó tevékenységeket és építési lehetőségeket befolyásoló védelmi övezeteket (a Natura 2000 területet, az ökológiai folyosó, puffer- és a magterület övezetét).

4. JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

4.1. Településszerkezeti Terv módosítása

Határozati javaslat:

Hernádnémeti község Önkormányzata Képviselő-testületének
...../2014. (.....) sz. határozata
a számú Kt. határozattal elfogadott Településszerkezeti Tervének
módosításáról

Hernádnémeti község Önkormányzatának Képviselő-testülete az előterjesztést megtárgyalta, és az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. LXXVIII. tv. 6.§ (1) bekezdése és 9/B. § (2) bekezdés a.) pontja alapján, valamint Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13. § 1. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva az alábbi határozatot hozza:

A Képviselő-testület

1. Hernádnémeti község 11/2007. (III.1.) Kt. határozattal elfogadott Településszerkezeti Tervét jelen határozat 1. számú melléklete szerint módosítja.
2. Megállapítja, hogy a hatályos Településszerkezeti Terv helyébe a Miskolc-Nyíregyháza vasútvonal mentén a módosított Településszerkezeti Terv lép.
3. Úgy dönt, hogy a településfejlesztési, településrendezési tevékenységek előkészítése során az 1. pontban megállapított 1. számú melléklet szerint módosított Településszerkezeti Tervben foglaltak az elfogadását követő napon lépnek hatályba.

Hernádnémeti, 2015.....

Településszerkezeti terv módosítása:

HERNÁDNÉMETI
TELEPÜLÉSSZERKEZETI
TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA
M=1:10 000

1. számú melléklet

4.2. Szabályozási terv és helyi építési szabályzat módosítása Rendelettervezet:

Hernádnémeti község Önkormányzata Képviselő-testületének
.../2015. (...) Önkormányzati Rendelete

Hernádnémeti község igazgatási területére vonatkozó Szabályozási Terveinek elfogadásáról és a
Helyi Építési Szabályzat megállapításáról szóló sz. KT. önkormányzati rendeletének
módosításáról

Hernádnémeti község Önkormányzatának Képviselő-testülete az épített környezet alakításáról és
védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (6) bekezdés 6. pontjában kapott
felhatalmazás alapján, Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX.
törvény 13. § 1. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva, a településfejlesztési
konceptióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről,
valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm.
rendelet 37. §-ában biztosított véleményezési jogkörében eljáró államigazgatási szervek, és a
partnerségi egyeztetés szabályairól szóló önkormányzati rendelet szerinti partnerek
véleményének kikérésével a következőket rendeli el:

1.§ Hernádnémeti község Képviselő-testülete sz. KT rendeletének mellékletét képező
Külterületi Szabályozási tervét Miskolc-Nyíregyháza vasútvonal mentén jelen rendelet 1. számú
mellékletét képező Szabályozási Terv szerint módosítja.

2.§ Nagyvízi mederrel érintett területeken a vasút és a közút kapcsolatainak átépítése, valamint a
vasút pályakorrekciója kapcsán a pályaszintben történő változások kiviteli terveit az Észak-
Magyarországi Vízügyi Igazgatósággal egyeztetni szükséges.

3.§ Nagyvízi mederrel érintett területek használatával és hasznosításával kapcsolatban a
83/2014.(III.14.) Korm. rendelet 5.-12.§-ban foglaltak az iránymutatóak.

4.§ A Bársonyos öntözőcsatorna part élétől számított 6,0 méter széles parti sávot szabadon kell
hagyni a 83/2014.(III.14.) Korm. rendeletben foglaltaknak megfelelően. Ezen területeken állandó
építmény, kerítés nem helyezhető el, továbbá fás szárú növények telepítése tilos.

5.§ Nyomvonal módosítás vízi közművel való keresztezése esetén a víziközmű üzemeltetővel
való egyeztetés szükséges.

6.§ A felszín alatt vízbázis védelme érdekében be kell tartani a Bócs ÉRV ZRt. X/B ivóvíz telep
(Sajóládi Vízmű) védőövezeti rendszerét kijelölő 16387-1/2008. számú határozat előírásait.

7.§ A külterületi szabályozási terven jelölt tervezett szabályozási vonalak a vasúti műszaki
tervek alapján pontosítottan legfeljebb $\pm 5,0$ m mértékkel elmozdíthatók, amennyiben
igazolhatóan más megoldás nem lehetséges. Belterületen a tervezett szabályozási vonal
elmozdítása legfeljebb $\pm 3,0$ méterrel történhet.

3. § Ez a rendelet az elfogadását követő napon lép hatályba.

.....
jegyző

.....
polgármester

Záradék

Hernádnémeti község Önkormányzatának Képviselő-testülete ezen rendeletét 2015. ... napján
tartott ülésén alkotta, 2015. ...napján kihirdetésre került.

.....
jegyző

Szabályozási terv módosítása:
HERNÁDNÉMETI
SZABÁLYOZÁSI
TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA
M=1:10 000
1. számú melléklet