

KÉPVISELŐ-TESTÜLETI ELŐTERJESZTÉS

Előterjesztő: Csáfordi Dénes polgármester

Tárgy: Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet „2. Vasúti projektek” alcím alatt, „2.1. Országos vasúti közlekedési projektek” cím alatti pontjában, 2.1.34. alpontként nevesített „**2.1.34. A 100. számú vasútvonal, Debrecen – Nyíregyháza szakasz korszerűsítésének tervezése és kivitelezése**” projektre vonatkozó **TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV** elfogadása

Ügyintéző: Biró-Balogh Anikó mb. főépítész

Iktatószám: PH/456/2024

Melléklet: telepítési tanulmányterv

Feladatot jelent: Biró-Balogh Anikó mb. főépítész

Véleményező bizottság: -

Bizottsági elnök: -

Egyéb véleményező szerv: Közlekedési, közút- és közterületfejlesztési tanácsnok

Törvényességi véleményezésre benyújtás időpontja: 2024.10.17.

Törvényességi ellenőrzést végezte:

Dr. Tóth Judit aljegyző

Látta: **Dr. Juhász Marica jegyző**

Az ülés időpontja: 2024. október 29.

Egyéb meghívottak: -

NYILVÁNOS ÜLÉS/ZÁRT ÜLÉS



**Hajdúhadház Város Önkormányzata
Polgármesterétől**

4242 Hajdúhadház, Bocskai tér 1.
(52) 384-103
www.hajduhadhaz.hu

Tisztelt Képviselő-testület!

I. Előzmény, irányadó jogszabályok

Hajdúhadház Város Önkormányzata Képviselő-testülete a 182/2022. (VIII.25.) határozattal állapította meg a város településszerkezeti tervét, (továbbiakban: TSZT) és a 23/2022. (VIII.25.) önkormányzati rendelettel állapította meg a Helyi Építési szabályzatát. (továbbiakban: HÉSZ)

Hajdúhadház Város Önkormányzata Képviselő-testületének

106/2024.(V.23.) határozata

az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet „2. Vasúti projektek” alcím alatt, „2.1. Országos vasúti közlekedési projektek” cím alatti pontjában, 2.1.34. alpontként nevesített „2.1.34. A 100. számú vasútvonal, Debrecen – Nyíregyháza szakasz korszerűsítésének tervezése és kivitelezése” projektre vonatkozó **TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ÉS TERVEZÉSI SZERZŐDÉS megkötéséről**

Hajdúhadház Város Önkormányzata Képviselő-testülete úgy határozott, hogy elindítja a 23/2022. (VIII.25.) önkormányzati rendelettel jóváhagyott Helyi Építésügyi Szabályzat (HÉSZ) módosítását a 100. számú vasútvonal, Debrecen – Nyíregyháza szakasz korszerűsítésének tervezésére és kivitelezésére vonatkozóan azzal, hogy megköti a településrendezési és tervezési szerződést.

Felhatalmazza a Képviselő-testület a polgármestert a módosítás érdekében szükséges valamennyi intézkedés megtételére, ideértve a szerződés aláírását is.

Határidő: azonnal

Felelős: Csáfordi Dénes polgármester

Végrehajtásért felelős: Biró-Balogh Anikó mb. főépítész

II. Döntési lehetőség bemutatása; döntés indoklása

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet „2. Vasúti projektek” alcím alatt, „2.1. Országos vasúti közlekedési projektek” cím alatti pontjában, 2.1.34. alpontként nevesített „2.1.34. A 100. számú vasútvonal, Debrecen – Nyíregyháza szakasz korszerűsítésének tervezése és kivitelezése” projekt (továbbiakban: Projekt) kapcsán folyamatban vannak a tervezési munkálatok. A tervezési feladatok elvégzésére az Építési és Közlekedési Minisztérium

(jogelődje: NIF Nemzeti Infrastruktúra Zrt.) és a Költségviselő között tervezési szerződés jött létre.

A szerződéses felek az alábbiak:

Hajdúhadház Város Önkormányzata - Megrendelő
V-Mentor Bt. - Tervező
Kontúr Csoport Kft. - Költségviselő

A fentiekben nevesített kiemelt jelentőségű projekthez kapcsolódóan a Költségviselő kezdeményezi a vasúti fejlesztés Hajdúhadház város közigazgatási területét érintő szakaszán Hajdúhadház város településrendezési eszközeinek módosítását, melynek költségét a Költségviselő közvetlenül vállalja viselni.

A településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet (továbbiakban: Korm.rendelet) 19. § (2) bekezdése szerint építési beruházás esetén a településterv módosításának kezdeményezéséhez telepítési tanulmánytervet kell készíteni, ha azt az önkormányzat indokoltnak tartja.

A településrendezési szerződés 2024.06.20-án megkötésre került.

A telepítési tanulmánytervet a tervező V-Mentor Bt elkészítette, melyet mellékelek az előterjesztéshez.

Jogszabályi változások miatt a Kormányrendelet 56/A §-a 2024. október 1-jén lépett hatályba, ugyanígy a magyar építészetről szóló 2023. évi C. tv. 92. §-a, mely a településrendezési szerződésre vonatkozik, 2024. október 1.-jétől hatályos.

Az ezt megelőzően megkötött településrendezési szerződések tekintetében az előírások nem alkalmazandók visszamenőlegesen. A magyar építészetéről szóló 2023. évi C. tv. (továbbiakban Méptv.) átmeneti rendelkezései megadják, hogy mely esetben kell a jogszabályt folyamatban lévő ügyben alkalmazni, a telepítési tanulmánytervre, és a településrendezési szerződés megkötésére vonatkozó rendelkezések tekintetében ilyen átmeneti rendelkezés nem található.

Fentiek alapján a 2024.06.20-án megkötött településrendezési szerződés és a Kormányrendeletnek, valamint a Méptv. - 2023. december 30. napjától hatályos - 195. §-ának megfelelően kell lefolytatni az eljárást:

195. § [A közcélú nyomvonalas építmények, mint közcélú kiemelt beruházások megvalósítása során irányadó különös szabályok]

(1) A közcélú nyomvonalas építménnyel érintett települések önkormányzatainak településrendezési tervüket

a) ha a közcélú nyomvonalas építmény szerepel a Trtv.-ben, **a telepítési tanulmányterv települési (a fővárosban a fővárosi és kerületi) önkormányzatnak való benyújtásától számított 4 hónapon belül összhangba kell hozni a Trtv. 14. § (1) bekezdésében foglaltakkal,**

b) ha a közcélú nyomvonalas építmény nem szerepel a Trtv.-ben, a térségi területfelhasználási engedély véglegessé válásától, de legkorábban a telepítési tanulmányterv települési (a fővárosban a fővárosi és kerületi) önkormányzatnak való benyújtásától számított 4 hónapon belül összhangba kell hozni a területfelhasználási engedélyben foglaltakkal.

(2) Ha a települési önkormányzat az (1) bekezdésben foglalt kötelezettségét határidőre nem teljesíti, az építető az állami főépítési hatáskörében eljáró fővárosi és vármegyei kormányhivatalnál a településrendezési terv vagy annak módosítása (e § alkalmazásában a továbbiakban együtt: településrendezési terv) hiánytalan tervezetének benyújtásával kérelmezi a településrendezési terv módosítására irányuló, e § szerinti eljárást. Az eljárásra a 75. §-ban és a településtervek tartalmára, elkészítésére, alátámasztására és elfogadására vonatkozó szabályokról szóló kormányrendeletben foglaltakat a (3)–(12) bekezdésben szereplő eltérésekkel kell alkalmazni.

(3) A településrendezési tervek módosításának véleményezési eljárását az építető kezdeményezésére az állami főépítési hatáskörében eljáró fővárosi és vármegyei kormányhivatal folytatja le.

(4) A településrendezési terv tervezetét véleményeztetni kell a partnerekkel, az államigazgatási szervekkel, valamint az érintett területi és települési önkormányzatokkal.

(5) A településrendezési terv tervezetét a fővárosi és vármegyei kormányhivatal, valamint a település honlapján – a (2) bekezdés szerinti hiánytalan kérelem beérkezésétől számított 5 napon belül – közzé kell tenni, amelyre a partnerek 10 napon belül írásos észrevételt tehetnek, a honlapon megadott elérhetőségen.

(6) Az állami főépítési hatáskörében eljáró fővárosi és vármegyei kormányhivatal a kérelem beérkezésétől számított 10 napon belül egyeztető tárgyalást hív össze a partnerek részére, 15 napon belül az államigazgatási szervek, az érintett területi és települési önkormányzatok részére, amely tárgyalásokon az építető a településrendezési terv tervezetét közérthető módon ismerteti a megjelentekkel, különös tekintettel a beruházás lezárásával megvalósuló környezetalakítás végleges állapotának bemutatására.

(7) A (6) bekezdés szerinti tárgyalásokról az állami főépítési hatáskörében eljáró fővárosi és vármegyei kormányhivatal jegyzőkönyvet készít, amely tartalmazza a felmerült véleményeltéréseket és a településrendezési terv elfogadásra alkalmasságát feltételeket.

(8) Azt az érdekeltet, aki az egyeztető tárgyaláson meghívás ellenére nem vett részt vagy aki az egyeztető tárgyaláson nem képviselteti magát, az eljárás során kifogást nem emelő véleményezőnek kell tekinteni.

(9) Ha a településrendezési terv készítéséhez vagy módosításához adatok beszerzése szükséges, az állami főépítési hatáskörében eljáró fővárosi és vármegyei kormányhivatal – az egyeztető tárgyalás összehívásával egyidejűleg – az előzetes tájékoztatási szakasz szerinti előzetes adatszolgáltatást kér az érintett államigazgatási szervtől.

(10) Az állami főépítési hatáskörében eljáró fővárosi és vármegyei kormányhivatal a jegyzőkönyveket, a záró szakmai véleményét, valamint a településrendezési terv – szükség szerint módosított – tervezetét 8 napon belül megküldi a polgármesternek a településrendezési terv elfogadása érdekében, és kezdeményezi a képviselő-testület összehívását.

(11) A polgármester az iratok kézhezvételét követő 15 napon belül képviselő-testületi ülést hív össze a településrendezési terv megállapítása céljából. A településrendezési tervet úgy kell elfogadni, hogy az legkésőbb a kihirdetését követő 5. napon hatályba lépjen.

(12) Ha a települési önkormányzat a településrendezési tervet a (10) bekezdés szerinti javaslatnak megfelelően, a (11) bekezdés szerinti határidőben nem fogadja el, a fővárosi és vármegyei kormányhivatal intézkedik az önkormányzat jogalkotási kötelezettségének elmulasztása miatti eljárás megindítása iránt.

(13) Közcélú nyomvonalas építmény esetén az építési engedély iránti kérelmet – a településrendezési tervnek a 194. § (1) bekezdése szerinti törvénnyel vagy rendelettel való összhangja hiányában – a 194. § (1) bekezdése szerinti törvény vagy rendelet követelményeinek megfelelően kell elbírálni. Ebben az esetben az építési engedélyezési

eljárásban a jegyző (főjegyző) településrendezési követelmények és a helyi építési követelmények megfelelőségéről szóló szakhatósági nyilatkozatát nem kell beszerezni. Amennyiben törvény vagy kormányrendelet helyszínt vagy nyomvonalat nem állapít meg, úgy az építési engedélyezési eljárásban a jegyző (főjegyző) településrendezési követelmények és a helyi építési követelmények megfelelőségéről szóló szakhatósági nyilatkozatában a településrendezési terv összhangjának megteremtéséről nyilatkozik. Ilyen esetben az építési engedély akkor válik végrehajthatóvá és az építési tevékenység akkor kezdhető meg, amikor a településrendezési terv olyan módosítása lép hatályba, amellyel a kiadott engedély összhangban van.

(14) Az építtető vagy megbízottja az építtetői feladatok ellátásához szükséges műszaki tervek elkészítése érdekében a nyomvonallal érintett bármely ingatlanra a tulajdonos előzetes tájékoztatása mellett – a lakás céljára szolgáló helyiségek kivételével – beléphet, ott méréseket, vizsgálatokat végezhet, feltéve, hogy az nem eredményezi az ingatlan helyreállíthatatlan változását.

(15) Az ingatlan, tulajdonosa vagy használója az (14) bekezdésben felsorolt munkák végzését tűrni köteles, a munkák végzését nem akadályozhatja.

(16) Az építtető megbízottja a jogosultságát az adott munka elvégzésére vonatkozó meghatalmazással igazolja.

(17) Az építtető az (14) bekezdésben felsorolt munkákkal összefüggésben okozott kárt a polgári jog általános szabálya szerint köteles a tulajdonosnak megtéríteni.

(18) Az előzetes régészeti dokumentáció készítője a maradandó változással nem járó vizsgálatok helyét bármely ingatlanon át megközelítheti, azokon mérést, vizsgálatot végezhet előzetes régészeti dokumentáció készítése céljából. A maradandó változással nem járó vizsgálat végzése érdekében bármely ingatlanra – a lakás és a nem lakás céljára szolgáló helyiségek kivételével – beléphet. Az előzetes régészeti dokumentáció készítőjének az ingatlan tulajdonosát (használóját, vagyongazdáját) a vizsgálatokról igazolható módon előzetesen értesítenie kell.

(19) Az engedély alapján végzett engedélyes haditechnikai termék felkutatása esetén az engedélyes, ha a kutatás nem jelent az ingatlanban maradandó változást, a haditechnikai kutatás eredményessége érdekében bármely ingatlanra – a lakás és a nem lakás céljára szolgáló helyiségek kivételével – beléphet. Az engedélyesnek az ingatlan tulajdonosát (használóját, vagyongazdáját) a kutatási munkálatokról igazolható módon előzetesen értesítenie kell.

(20) A közcélú nyomvonalas építmény megvalósításához szükséges ásványi nyersanyag kitermelésére a végleges építési engedélyben megállapított nyomvonal 10-10 km szélességű környezetében célkitermelőhely létesíthető.

(21) A célkitermelőhely létesítésére, üzemeltetésére, megszüntetésére és hatósági felügyeletére vonatkozóan a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény 17/A. § (2)–(3) bekezdésében és 17/B–17/E. §-ában foglalt rendelkezések az irányadóak.

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény jelenleg már nem hatályos, azonban a 2024.06.20.-i, szerződés időpontja szerinti hatályos állapota alapján a 30/A. § (2) bekezdése szerint a szerződés megkötése előtt **a települési önkormányzat képviselő-testülete dönt a cél megvalósítója által készített telepítési tanulmánytervről annak hiánytalan benyújtásától számított 30 napon belül.**

A településrendezési eszközök módosítására irányuló eljárás a Korm. rendelet szerint egyszerűsített eljárásban történik.

Kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, az előterjesztést megtárgyalni, a határozati javaslatot egyszerű többséggel elfogadni szíveskedjen.

Határozati javaslat

Hajdúhadház Város Önkormányzata Képviselő-testületének/2024. (X. .) határozata

az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet „2. Vasúti projektek” alcím alatt, „2.1. Országos vasúti közlekedési projektek” cím alatti pontjában, 2.1.34. alpontként nevesített „**2.1.34. A 100. számú vasútvonal, Debrecen – Nyíregyháza szakasz korszerűsítésének tervezése és kivitelezése**” projektre vonatkozó
TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV
elfogadásáról

Hajdúhadház Város Önkormányzata Képviselő-testülete úgy határozott, hogy **elfogadja** az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet „2. Vasúti projektek” alcím alatt, „2.1. Országos vasúti közlekedési projektek” cím alatti pontjában, 2.1.34. alpontként nevesített „**2.1.34. A 100. számú vasútvonal, Debrecen – Nyíregyháza szakasz korszerűsítésének tervezése és kivitelezése**” projektre vonatkozó V-Mentor Bt által készített telepítési tanulmánytervet.

Felkéri a főépítést a településrendezési eszközök módosítására vonatkozó szükséges intézkedések megtételére.

Határidő: azonnal

Felelős: Csáfordi Dénes polgármester

Végrehajtásért felelős: Biró-Balogh Anikó főépítész

Hajdúhadház, 2024. október 17.

.....
Csáfordi Dénes
Polgármester

HAJDÚHADHÁZ VÁROS

TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSA

(Településszerkezeti terv – TSZT és helyi építési szabályzat HÉSZ)



A BUDAPEST – ZÁHONY 100-AS VASÚTI FŐVONAL FEJLESZTÉSÉVEL ÖSSZEFÜGGÉSBEN A „DEBRECEN (kiz.) – NYÍREGYHÁZA (kiz.) VONALSZAKASZ ÉS KAPCSOLÓDÓ LÉTESÍTMÉNYEINEK KORSZERŰSÍTÉSE TÁRGYÁBAN HAJDÚHADHÁZ VÁROS KÖZIGAZGATÁSI TERÜLETÉT ÉRINTŐEN

a vasút fejlesztés révén a településszerkezeti terv- és a HÉSZ módosításával a város keleti területre sze érintett a 100-as vasúti fővonal környezetében a HÉSZ módosításával érintett szelvények külterületi szelvények: 10, 15, 19, belterületi szelvények: 10-4, 15-2, 15-4, 19-2



címlap fotó: google

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

Megrendelő:

HAJDÚHADHÁZ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA

4242 Hajdúhadház, Bocskai tér 1.

Tervező: V-MENTOR Vállalkozási és Kereskedelmi Bt. 4400 Nyíregyháza, Selyem u. 21. B.lh. I/4.

Felelős tervező:

Végh József

okl. építésmérnök, településtervező
a Magyar Építész Kamara tagja
TT 15-0124

Közreműködő tervező :

Nagyhaju Attila

okl. településmérnök, településtervező
a Magyar Építész Kamara tagja
TT 15 - 0420

2024. augusztus – szeptember hó

TARTALOMJEGYZÉK

1.	ELŐZMÉNYEK	3
1.1.	A megbízás tárgya	3
1.2.	Településrendezési cél / a módosítás során elérendő célok	6
1.3.	Adatszolgáltatások	6
1.4.	Helyszíni bejárás	7
1.5.	A Telepítési tanulmányterv jogszabályi meghatározottsága	7
1.6.	Az eljárás típusa	8
1.7.	A hatályos településrendezési eszközök	8
1.7	A hatályos településképvédelmi dokumentumok	8
2.	A VÁROS KÖZIGAZGATÁSI TERÜLETÉT ÉRINTŐ SZAKASZON TÖRTÉNŐ FEJLESZTÉS KAPCSÁN TÖRTÉNŐ JELENTŐSEBB VÁLTOZÁSOK ÉS A TERVEZÉSI TERÜLET LAHATÁROLÁSA A HATÁSTERÜLET 9	
2.1.	Rövid közérthető összefoglaló	9
2.2	Tervezési terület	11
2.3	Hatásterület	15
3.	A TERVEZETT BERUHÁZÁS BEMUTATÁSA	27
3.1	Vasúti pálya	27
3.2	Útépítés	42
4.	A HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK	47
4.1	Településszerkezeti terv (TSZT)	47
4.2	Helyi építési szabályzat (HÉSZ)	53
5.	AZ ÉTV. 7 § SZERINTI, A FENNTARTHATÓ FEJLŐDÉST BIZTOSÍTÓ ELŐÍRÁSOKNAK VALÓ MEGFELELÉS VIZSGÁLATA.....	66
6.	ÚJ BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET KIJELÖLÉSÉVEL KAPCSOLATOS NYILATKOZAT	68
7.	A BIOLÓGIAI AKTIVITÁSÉRTÉK VÁLTOZÁSA.....	68
8.	MAGASABB SZINTŰ TERVEKKEL (TERÜLETRENDEZÉSI TERVEK) VALÓ ÖSSZHANG VIZSGÁLATA	69
9.	A TELEPÜLÉSKÉP ALAKÍTÁSA, TELEPÜLÉSKÉP VÉDELEMMEL VALÓ ÖSSZHANG VIZSGÁLATA	73
10.	A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV ÉS A SZABÁLYOZÁSI TERV MÓDOSÍTÁSÁNAK KONCEPCIÓJA	74
10.1.	A TSZT módosítási javaslata	74
10.2.	A HÉSZ módosítási javaslata – a szabályozás koncepciója	75
11.	HATÁROZAT-TERVEZET	78
12.	RENDELETTERVEZETI JAVASLAT.....	80

1. ELŐZMÉNYEK

1.1. A megbízás tárgya

Az Építési és Közlekedési Minisztérium jogelődje az Innovációs és Technológiai Minisztérium (továbbiakban: ITM) elrendelte a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (továbbiakban: NIF Zrt) részére a vasútprogram projekt - előkészítési feltételes közbeszerzési eljárások lefolytatását, figyelembe véve az Innovációs és Technológiai Minisztérium projektjavaslatainak az Európai Hálózat finanszírozási Eszköz 2019. évi pályázati kiírására történő benyújtásáról szóló 1059/2020.(II.25.) Korm. határozat szerint benyújtott pályázatokat.

A jelen tervezési feladat során érintett **projekt a „Debrecen (kiz.) – Nyíregyháza (kiz) szakasz korszerűsítése** a Debrecenben és vonzáskörzetében kötöttpályás elővárosi, gyorsvasúti közlekedési rendszer fejlesztése dokumentummal összhangban a VIF/105248/2019-ITM elrendelés alapján készült megvalósíthatósági tanulmány által indikált műszaki tartalommal.”

rövidítés: kiz. - kizár (Egy adott szolgálati főnökség területi határán fekvő, a szolgálati főnökség felügyelete alá már nem tartozó szolgálati hely)

A NIF Zrt. az ITM „Elrendelés a Budapest – ukrán határ közötti egyes vasúti vonalszakaszok korszerűsítésének előkészítésére vonatkozó CEF-pályázat benyújtásához szükséges dokumentáció kidolgozása” tárgyú elrendelése alapján **elkészítette a Debrecen (kiz) – Nyíregyháza (kiz) vasúti vonalszakasz fejlesztésének vizsgálat című megvalósíthatósági Tanulmányt.**

Ezt követően a NIF Zrt. ajánlati felhívást tett közzé az Európai Unió hivatalos lapjában nyílt közbeszerzési eljárás lefolytatására a „Tervezési Szerződés a Debrecen - Nyíregyháza vasúti vonalszakasz és kapcsolódó létesítmények korszerűsítésének előkészítése keretében engedélyezési és kiviteli terveinek elkészítése, tenderdokumentáció összeállítása, valamint az építési engedélyek megszerzése tárgyában”. A közbeszerzési eljárás sikeres lefolytatásának eredményeként, a Kontúr Csoport Kft. nyerte el, mint Tervező a megbízást.

A környezetvédelmi engedély száma: HB/17-JHNY/00253-33/2022.

A vasúthatósági építési engedély száma: KÖFÁT/3797-3/2023/VHF.

A tendertervek és tenderdokumentáció a projekt engedélyezési tervi fázisában elkészültek, valamint jóváhagyásra kerültek. 2023. novemberében megrendelésre kerültek a kiviteli tervek.

A tervezés tárgya a 100. sz. vasútvonal cca. 47 km hosszú egybefüggő Debrecen (kiz) – Nyíregyháza (kiz) kétvágányú (94 vkm) villamosított vonalszakaszának fejlesztése. A vonalszakasz engedélyezett sebessége 120 km/h (Debrecen bejáratí ívnél 100 km/h). A megengedett maximális tengelyterhelés 210 kN.

A tervezési szakaszon több vágányszéthúzás és vágányelhúzás található, az ívek néhány száz méteres, hol több kilométeres hosszúságú egyenesekkel követik egymást. A vonalszakasz magassági vonalvezetése kedvező, tekintettel síkvidéki jellegére.

A tervezési szakaszon jelenleg négy állomás (Apafa, Hajdúhadház, Újfehértó, Császárszállás) és három megállóhely található (Debrecen-Csapókert, Bocskai kert, Téglás)

A projekt célja az egyes vasúti vonalszakaszok (beleértve az állomásokat és megállóhelyeket) kivitelezéshez szükséges engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése, tenderdokumentáció összeállítása, valamint az építési engedélyek megszerzése. **A vonalszakaszra el kell készíteni az engedélyezési terveket és a kiviteli terveket, valamint össze kell állítani a tenderdokumentációt az összes vasúti és összes kapcsolódó egyéb szakági (pl. útépítés, műtárgy építés, építési fázisok, környezetvédelmi munkarészek, környezetrendezés, közművek (víz, gáz, elektromos stb.), vasúti felsővezeték, vasúti távközlés és biztosítóberendezés, geotechnika, magasépítmények építése, átépítése és bontása, vasútépítés, vasúti erőáramú létesítmények (vasúti áramellátás), üzemeltetési lehatárolási tervek, kisajátítási tervek, rendezési tervek, stb.) tervek vonatkozásában.**

A vonalszakasz és állomásainak biztosítóberendezési és távközlési korszerűsítésének tervezése, a 160 km/h sebességhez és a megváltozó vágányképekhez illesztése, KÖFI távvezérlés kiépítése, ETCS telepítés. A vonalon érintett műtárgyak (építésének, átépítésének, bontásának) tervezése, a vonalszakaszon található útátjárók (építésének, átépítésének) tervezése. Új homlokrakodó, valamint azokhoz vezető közúti megközelítés biztosításának tervezése, állomási akadálymentesítés, előterek, P+R és B+R tervezése.

A teljes projekt tervezési területe

100 sz. vasútvonal Debrecen (kiz.) – Nyíregyháza (kiz.) cca. 47 km hosszú, egybefüggő kétvágányú villamosított vonalszakasza.

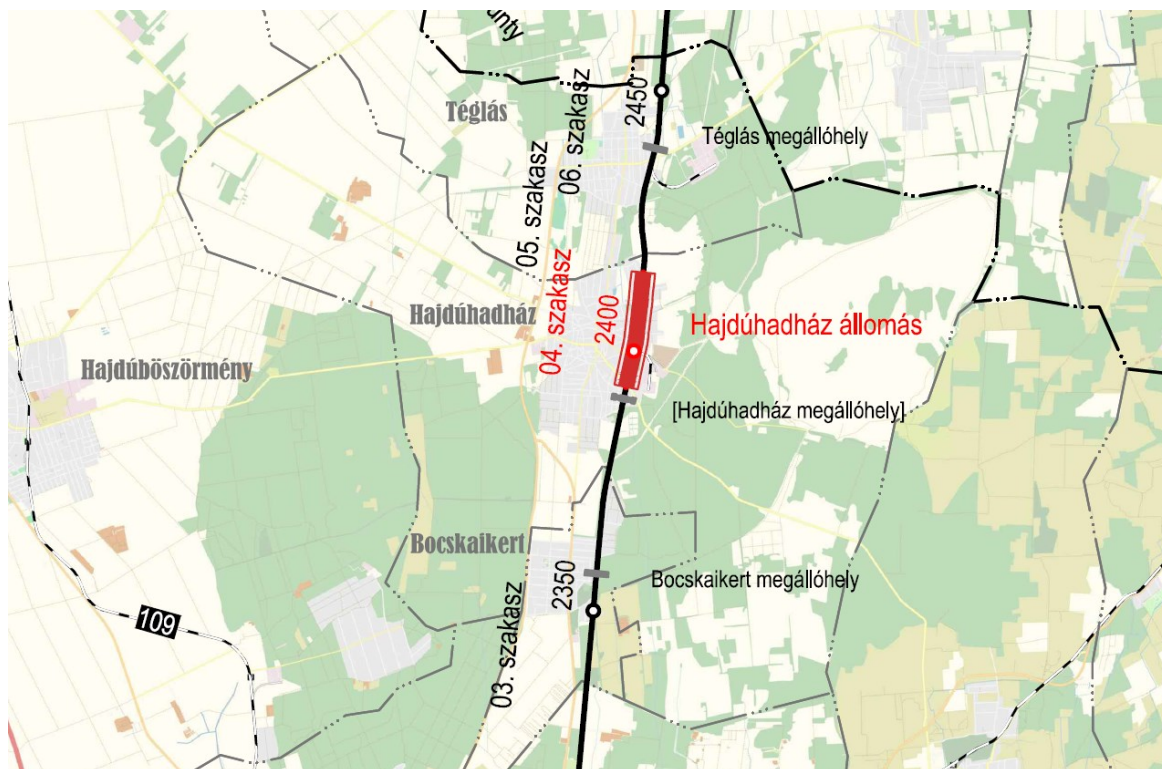
Szakasz száma	Szakasz megnevezése	Kezdőszelvény	Végyszelvény
0	Debrecen (kiz.) - Nyíregyháza (kiz.)	2219+75	2688+80
1	Debrecen (kiz.) - Apafa (kiz.)	2219+75	2279+95
2	Apafa állomás	2279+95	2302+55
3	Apafa (kiz.) - Hajdúhadház (kiz.)	2302+55	2393+05
4	Hajdúhadház állomás	2393+05	2415+07
5	Hajdúhadház (kiz.) - Téglás (kiz.)	2415+07	2432+65
6	Téglás iparvágány kiágazás	2432+65	2444+60
7	Téglás (kiz.) - Újfehértó (kiz.)	2444+60	2540+15
8	Újfehértó állomás	2540+15	2561+70
9	Újfehértó (kiz.) - Császárszállás (kiz.)	2561+70	2631+10
10	Császárszállás forgalmi kitérő	2631+10	2640+35
11	Császárszállás (kiz.) - Nyíregyháza (kiz.)	2640+35	2688+80
99	Apafa (kiz.) – Hajdúsámoson (kiz.)	11+14	87+16

* kiemelve jelen TRE módosításhoz kapcsolódó érintettség

Hajdúhadház város közigazgatási területét érintően a 3-as, 4-es és az 5-ös szakasz érintettsége állapítható meg.



a 3. szakasz átnézeti helyszínrajza Apafa (kiz.) - Hajdúhadház (kiz.) – áttekintő térkép – vasútépítés
forrás: Kontúr Csoport Kft

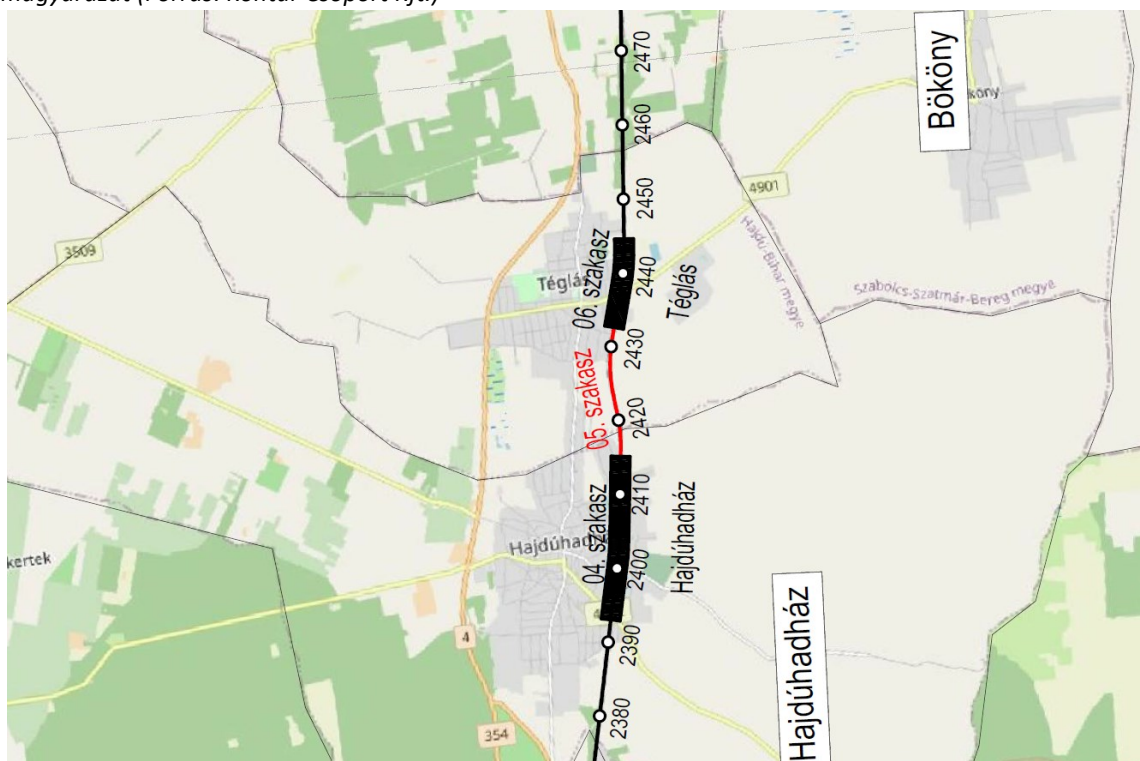


a 4. szakasz Vasúti pálya Hajdúhadház állomás – áttekintő térkép – vasútépítés (Forrás: Kontúr Csoport Kft.)

JELMAGYARÁZAT

	Tervezett szakasz		Meglévő állomás		Település határ
	Tervezett pálya		Tervezett megállóhely / Forgalmi kitérő		Megye határ
	Meglévő vasúti pálya		[Távlati megállóhely]		Országhatár
	Tervezett állomás				

jelmagyarázat (Forrás: Kontúr Csoport Kft.)



az 5. szakasz Vasúti pálya Hajdúhadház (kiz.) - Téglás (kiz.) – áttekintő térkép (Forrás: Kontúr Csoport Kft.)

1.2. Településrendezési cél / a módosítás során elérendő célok

A módosítás célja a város közigazgatási területét érintő (a projekt keretén belüli 3.szakasz, 4. szakasz, 5.szakasz) **vasúti vonalszakaszok** (beleértve az állomásokat és megállóhelyeket) **fejlesztésének megvalósíthatóságának biztosítása** az összes vasúti és összes kapcsolódó egyéb szakági (pl. útépítés, műtárgy építés) építési fázisok, környezetvédelmi munkarészek, környezetrendezés, közművek (víz, gáz, elektromos stb.), vasúti felsővezeték, vasúti távközlés és biztosítóberendezés, geotechnika, magasépítmények építése, átépítése és bontása, vasútépítés, vasúti erőáramú létesítmények (vasúti áramellátás), üzemeltetési lehatárolási tervek, kisajátítási tervek, stb.) mellett **a településrendezési eszközök módosításával**. A fejlesztés magába foglalja a vonalszakasz és állomásainak biztosítóberendezési és távközlési korszerűsítését, a 160 km/h sebességhez és a megváltozó vágányképekhez illesztése, KÖFI távvezérlés kiépítése, ETCS telepítés. A vonalon érintett műtárgyak (építését, átépítését, bontását) a vonalszakaszon található útátjárók építését, átépítését. Új homlokrakodó, valamint azokhoz vezető közúti megközelítés biztosítását, állomási akadálymentesítést, előterek, P+R és B+R létrehozását.

Jelen dokumentáció, mint kapcsolódó „szakági” tervként kezelendő és Hajdúhadház Város településrendezési eszközeinek módosítását megalapozó javaslatokat tartalmazza.

Hajdúhadház Város jelenleg hatályos településrendezési eszközei (teljes közigazgatási területre vonatkozó településszerkezeti terv és Helyi Építési Szabályzat) melyeket az Önkormányzat képviselő-testülete a 2022. évben állapított meg:

- a 182/2022. (VIII.25.) számú határozattal a településszerkezeti tervét és
- a 23/2022. (VIII.25.) önkormányzati rendelettel a helyi építési szabályzatát.

A Képviselő-testületnek a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet (továbbiakban: 419/2021. (VII.15.) Korm. r) 59.§.-ban foglaltak alapján **a fejlesztéssel összefüggő településrendezési eszközök módosításáról a későbbiekben döntést kell hoznia. Ezen Képviselő-testületi döntést segíti jelen Telepítési tanulmányterv, mint önkormányzati döntéselőkészítő dokumentáció.**

A településrendezési eszközök módosítása Hajdúhadház Város kül- és belterületén a 100. számú Budapest – Záhony vasúti főpályavonal vasúti forgalmat akadályozó jelentős műszaki és forgalmi akadályok felszámolása módosítására vonatkozik.

A módosítás során jellemzően a meglévő vasúti terület (kötőtpályás közlekedési terület) módosítása történik, - az indokolt közúti közterületi beavatkozásokkal - mely jellemzően kertes mezőgazdasági, erdőterület, közúti közlekedési, a belterületen pedig jellemzően kertvárosias és falusias lakóterület (kismértékű gazdasági és különleges területi) átsorolást jelent.

A településrendezési eszközök módosítása közérdekből történik.

1.3. Adatszolgáltatások

A településrendezési eszközök javaslata a tervezési alaptérkép, mint az állami alapadatok felhasználásával készült, mely a tervező részére az E-TÉR felületén az adatszolgáltatás kezdeményezését követően tervezői hozzáférés révén megkapott ingatlan-nyilvántartási alaptérkép digitális állománya. A dokumentáció készítése során az alábbi adatszolgáltatásként átadott dokumentumok kerültek figyelembevételre és felhasználásra.

Önkormányzat:

- A település hatályos településfejlesztési és településrendezési eszközei
- a hatályban lévő településképvédelmi dokumentumok

Megrendelő: (Kontúr Csoport Tervező, Építető, Kivitelező Kft. Székhely – 1146 Budapest, Hungária körút 162–168. email: iroda@konturcsoport.hu)

- Előzetes Natura 2000 Hatásbecslési dokumentáció és a Környezeti Hatástanulmány
Készítette: VIBROCOMP Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. Székhely: 1118 Budapest, Bozókvar utca 12. Tel: + 36 1 3107292 // Fax: + 36 1 3196303, E-mail: info@vibrocomp.com
- Területigény határ _20240515_Szabályozási terv dwg fájl.
- Vasúti pálya – Vasútépítés Műszaki leírás és kapcsolódó Bírálati kiviteli terv dokumentáció
Készítette: Kontúr Csoport Tervező, Építető, Kivitelező Kft. Székhely – 1146 Budapest, Hungária körút 162–168. email: iroda@konturcsoport.hu
- A Debrecen - Nyíregyháza vasúti vonalszakasz és kapcsolódó létesítmények korszerűsítésének előkészítése keretében engedélyezési és kiviteli terveinek elkészítése, tervdokumentáció összeállítása, valamint az építési engedélyek megszerzése Útépítés, forgalomtechnika
Készítette: TERV-TÁR Bt. Székhely: 4025 Debrecen, Hatvan utca 54. fsz. 1. info@tervtarkft.hu

1.4. Helyszíni bejárás

Tervezői helyszíni szemle 2024. június hónapban történt, az érintett területek esetében (útátjárók környezete) állapotrögzítő fotók készültek.

1.5. A Telepítési tanulmányterv jogszabályi meghatározottsága

A településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet előírása:

„19. § (1) Telepítési tanulmánytervet kell készíteni

a) a településrendezési szerződés megalapozásához és

b) az összevont telepítési eljárás telepítési hatásvizsgálati szakaszának részeként.

(2) Az építési beruházás esetén a településterv módosításának kezdeményezéséhez telepítési tanulmánytervet kell készíteni, ha azt az önkormányzat indokoltnak tartja.

(3) Településterv készítéséhez vagy módosításához telepítési tanulmánytervet felhasználni a megalapozó vizsgálat és alátámasztó javaslat kidolgozására vonatkozó követelmények figyelembevételével lehet.

(4) A telepítési tanulmányterv és a beépítési terv tartalmát az előkészíteni tervezett településrendezési szerződés típusa, a tervezési terület, a tervezési feladat és a tervezési cél alapján – a 7. melléklet figyelembevételével – az önkormányzati főépítész határozza meg olyan módon, hogy a 7. melléklet szerinti tartalmi elemek összevonhatók, elhagyhatók vagy kiegészíthetők.

(5) A hét éven belül készült korábbi megalapozó vizsgálat és az alátámasztó javaslat felhasználható a telepítési tanulmányterv és a beépítési terv készítésénél.”

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény Településrendezési szerződés 30/A. § (1) bekezdése szerint

„A települési önkormányzat egyes településfejlesztési célok megvalósítására településrendezési szerződést (a továbbiakban: szerződés) köthet az érintett ingatlan tulajdonosával, illetve a telken beruházni szándékozóval (a továbbiakban együtt: a cél megvalósítója).

(2) A szerződés megkötése előtt a települési önkormányzat képviselő-testületének döntenie kell a cél megvalósítója által készített telepítési tanulmánytervről.

(3) A szerződés tárgya lehet különösen

a) a telepítési tanulmányterv alapján a településfejlesztési koncepció, az integrált településfejlesztési stratégia és a településrendezési eszközök kidolgozásának finanszírozása,

b) azon egyéb költségeknek vagy egyéb ráfordításoknak a cél megvalósítója általi átvállalása, amelynek a cél megvalósításának ba) előfeltételei – az érintett terület előkészítése, ennek keretében a telekviszonyok rendezése vagy megváltoztatása, a talaj megtisztítása – vagy bb) következményei – a szükséges kiszolgáló intézmény és infrastruktúra-fejlesztések –, és azok megvalósítása az önkormányzatot terhelné.”

A telepítési tanulmányterv a hatályos jogszabályok értelmében „a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről” szóló 419/2021 (VII.15.) Korm. rendelet 7. számú mellékletében foglalt tartalmi követelményeknek megfelelően, a megbízott városi főépítész feljegyzésében (1. melléklet) foglalt kiegészítésekkel készült.

1.6. Az eljárás típusa

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet 2.1.94. pontjában **kiemelt jelentőségű beruházásnak** jelölte a tárgyi beruházást.

A településrendezési eszközök módosítási javaslata tartalmában a 314/2012. Korm. rendelet szerinti tartalommal készül, míg egyeztetési eljárás tekintetében a 419/2021. (VII.15.) Korm.rendelet szerinti egyszerűsített eljárásrend keretén belül fog lefolytatásra kerülni.

A terv egyeztetése az E – TÉR digitális egyeztető felületen történik a későbbiekben.

1.7. A hatályos településrendezési eszközök

Hajdúhadház Város Önkormányzata Képviselő-testületének
a 182/2022. (VIII.25.) határozattal megállapított településszerkezeti terve, valamint a
a 23/2022. (VIII.25.) önkormányzati rendelettel megállapított helyi építési szabályzata

1.7 A hatályos településképvédelmi dokumentumok

Hajdúhadház Város Önkormányzata Képviselő-testületének
a 202/2017. (X. 26.) számú határozatával elfogadott Településképi Arculati Kézikönyve és
a 28/2017. (X. 26.) számú önkormányzati rendelettel jóváhagyott Településképvédelmi rendelete

2. A VÁROS KÖZIGAZGATÁSI TERÜLETÉT ÉRINTŐ SZAKASZON TÖRTÉNŐ FEJLESZTÉS KAPCSÁN TÖRTÉNŐ JELENTŐSEBB VÁLTOZÁSOK ÉS A TERVEZÉSI TERÜLET LEHATÁROLÁSA A HATÁSTERÜLET

2.1. Rövid közérthető összefoglaló

Hajdúhadház település közigazgatási területén belül, a tervezési szakasz végén, **Hajdúhadház állomás előtt, egy új megállóhely létesül Hajdúhadház alsó néven.** A tervezett magassági vonalvezetés síkvidéki jellegű, a tervezett sínkoronaszint emelések 5-10cm közöttiek.

Hajdúhadház állomás a 100. számú Budapest Nyugati pu. – Cegléd – Szolnok – Záhony oh. kétvágányú normál nyomtávú villamosított fővonalon a 2403+50 – 2419+92 hm szelvények között helyezkedik el. Az átépülő állomás átmenő vágányain a tervezési sebesség 160 km/h, a megelőző vágányok 80km/h, a többi vonatfogadó vágány tervezési sebessége V=40km/h lesz. A mellékvágányok 20km/h sebességűek. Az állomás bal oldalán található a honvédségi igényeknek megfelelően kialakított VI. és VII. sz. rakodóvágány. A vágányok lezárását egy 11 méter széles homlokrakodó műtárgy biztosítja. A VI.sz. vágány mellett vágánytengelytől 1,5 méterre, pályaszinten elhelyezkedő burkolt rakterületet kell kialakítani, az Attila úttal való csatlakozással. A VI. és VII. vágány használható hossza 300m, 11m széles, dupla-homlokrakodóban végződött. A HM által előírt feltételeknek a rakterület megfelel (felállási hossz, szélesség, közúti fordulási sugár, vágány vonalvezetés). A burkolt rakterület a VI. vágány mellett 289.5m hosszon épül.

A vasúti nyomvonalat keresztező közúti közlekedési kapcsolatokat érintő változások:

Útátjárók átépítése

1. **Pacsirta úti átjárót 2x1 sávossal kialakítással tervezik átépíteni,** csatlakozva a meglévő és tervezett vasúti pályák magassági vonalvezetéséhez. A csatlakozó forgalmi sávokat 3-3 m szélességben tervezik átépíteni.
2. **Széchenyi úti (4902. számú Hajdúsámson országos mellékút) átjárót a jelenlegi 2x1 sávossal kialakítással tervezik átépíteni,** csatlakozva a meglévő és tervezett vasúti pályák magassági vonalvezetéséhez. A csatlakozó forgalmi sávokat 3,25 -3,25 m szélességben tervezik átépíteni. **Az átjáróval párhuzamosan a déli oldalon gyalogos átvezetést terveznek 1,5 m szélességben. Az átjáróval párhuzamosan az északi oldalon későbbi kerékpáros átvezetést terveznek 3 m szélességben. Az átjárótól keletre új buszmegálló kialakítását tervezik járdakapcsolattal.** A buszok sávban állnak meg, a 13781 hrsz-ú telek mellett gyalogos rámpa kialakítása szükséges. érintett ingatlanok hrsz: 13775 (Széchenyi u.), 13777, 13776 (Botond u.), 13692, 13691, 13662 (Botond u.), 10334 (Levente u.), 11073, 10699/1, 10699/3, 10699/2 hrsz-ok (Széchenyi u.)
3. **Hunyadi úti átjárót a jelenlegi 2x1 sávossal kialakítással tervezik átépíteni,** csatlakozva a meglévő és tervezett vasúti pályák magassági vonalvezetéséhez. A csatlakozó forgalmi sávokat 3,25 -3,25 méter szélességben, a szelvényezés szerinti jobb oldalon a vasúti átjáróig kiemelt szegéllyel határolva. **Az átjáróval párhuzamosan a déli oldalon elválasztás nélküli gyalog- és kerékpáros átvezetés terveznek 3 m szélességben.** Az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárutat a vasúti átjárótól az Árpád utcáig építik ki 254,8 m hosszban. Az átjáróval párhuzamosan az északi oldalon gyalogos átvezetés terveznek 2 m szélességben. érintett ingatlanok hrsz: 13646/7, 13646/9 (Hunyadi u.), 13647, 11074/1, (Hunyadi u. - 10856/2, 10856/4, 10856/3) 11072 (Attila u.), 13646/3
4. **Szőlős utcai átjárót a jelenlegi átjárótól északabbra tervezik 2x1 sávossal kialakítással,** csatlakozva a meglévő és tervezett vasúti pályák magassági vonalvezetéséhez. A csatlakozó forgalmi sávokat 3-3 m szélességben tervezik átépíteni. A csatlakozás környezetében 6 m széles burkolat szükséges, a végükön 3,5 m széles zúzottkőves burkolattal. Az átjáróval párhuzamos gyalogos átvezetést terveznek 2 m szélességben.
5. érintett ingatlanok hrsz: 15288, 02/2 (út), 13507, 13508, 13511, 13512, 13513, 13902 (Viola u.), 11222 (út), 15287, 15286/1 (út), 15403/1 (Nefelejcs u.), 13861/3, 02/1 és a 11074/1 a 100-as vasúti fővonal).

Párhuzamos utak, gyalogjárók

Levente utca és parkoló kiépítés: Az utat 2x1 sávossal kialakítással tervezik kiépíteni, kezdőszelvényében a Széchenyi út tervezett burkolatához, a déli oldalon a Levente utca meglévő burkolatához csatlakozva. **A Levente utca burkolata mellett mellet 14 db normál és 1 db mozgáskorlátozott parkolóhely kerül kialakításra. A vasúti peron rámpájához 1,5 m széles járdakapcsolat létesül.**

Hajdúhadház vasúti rakodó és Attila utca kiépítése: Az Attila utcát 2x1 sávossal kialakítással tervezik átépíteni, a Hunyadi utca tervezett burkolatához lekerekítésekkel csatlakozva. A tervezett forgalmi sávokat 3,25-3,25 m szélességben tervezik kiépíteni.

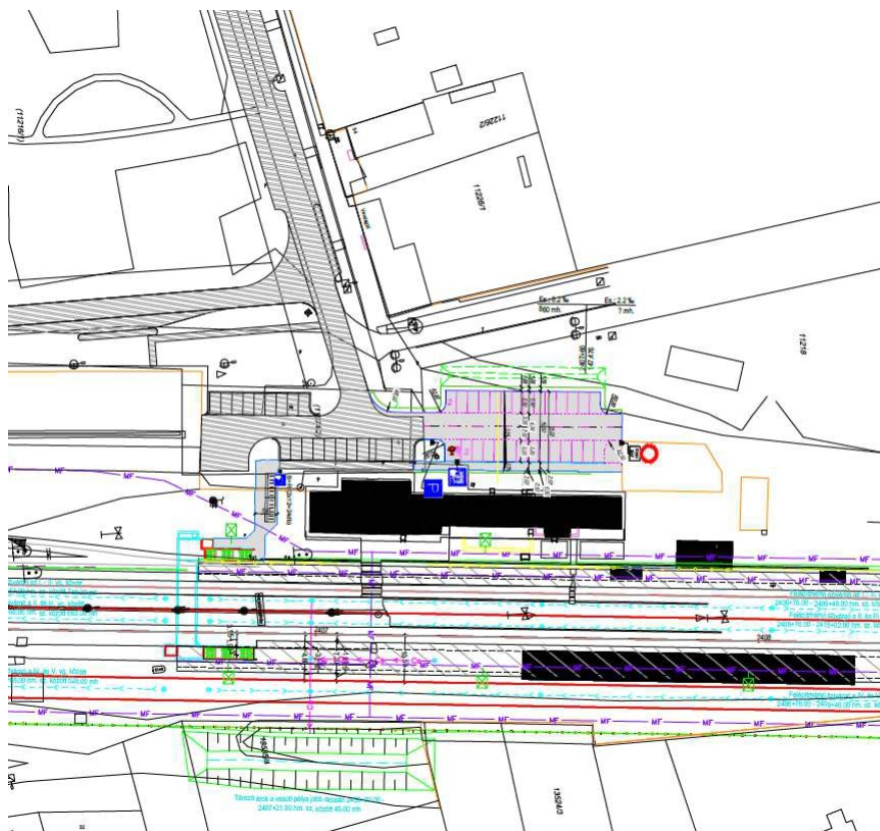
A Hunyadi utca, Hajnal utca között az Attila utca mellett 2,5 m szélességben, illetve a magáningatlanok mellett a meglévő járda átépítésére kerül sor. **A vasúttal párhuzamosan 289,55 m hosszban 11 m széles rakodóterületet alakítanak ki**, déli oldalán az Attila utcához csatlakozva két helyen 6 m, illetve 8 m burkolatszélességgel, az Északi oldalán 6,5 m széles fordulóterülettel.

Párhuzamos utak, gyalogjárók építése miatt igénybe vett ingatlanok (MÁV határon kívüli) helyrajzi számai: Levente utca és parkoló építés 10334 (Levente u.), vasúti rakodó és Attila utca kiépítése 11075 (Hajnal u.), 11072 (Attila u.), 11074/1 (a 100-as vasúti fővonal), 11217, 11216/2

Állomási előterek és P+R parkolók

Hajdúhadház állomás P+R parkoló és B+R kerékpártároló

Az állomási bekötőutat 2x1 sávossal kialakítással, 3-3 m burkolatszélességgel tervezik kiépíteni. **Az állomási területre 27 db normál és 1 db mozgássérült parkolót terveztek, továbbá 24 db kerékpáros tárolóhelyet a vasúti peronra vezető lépcső közelében. A tervezett parkolók, a tervezett vasúti peron és a meglévő üzemi épület között gyalogjárdát alakítanak ki.**



Hajdúhadház állomás P+R parkoló és B+R kerékpártároló

Állomási előterek és P+R parkolók építése miatt igénybe vett ingatlanok: 11074/1, 11074/2, 11218

Hajdúhadház Felvételi épület átalakítása (hrszt: 11074/1)

A Felvételi épület földszintjén az északi oldalon meglévő helyiségek felhasználásával helyezik el az új technikai egységeket.

Jelen állapot szerint észak felől haladva a jelenlegi gáz üzemű kazánház átalakításával, a tartózkodóval és állomásfőnöki irodával összenyitva, valamint az irattár, tolatásvezetői, raktár, elektromos és mellékhelyiség - tehát a fejlesztés után csak havária-forgalmiként működő terület egy részének felhasználásával helyezik el a Bizt.Ber. Áramellátó- és Jelfogó helyiségeit egy előtérrel. Egy külső rámpa és ahhoz vezető terhelhető térburkolat, rakodóhely is kiépítendő!

A jelenlegi Jelfogó a vonalrekonstrukció folyamán az utolsó pillanatig üzemelni fog. Berendezésekkel teljesen telített. Ezért ezt a szakaszt kihagyva, ettől délre kerül elkülönülve a Távközlési helyiség, ami szintén kap egy önálló előteret a MÁV TSI előírásainak megfelelően a málházó, a raktár és a fedett-nyitott előtér helyén. Ehhez a nyugati (város) felőli oldalon egy rámpa és egy bejárat a keleti oldalon homlokzati fal készül. **A nyílászárókat kicserélik. A lapostető szigetelés teljes mértékben felújításra kerül az épületet hőszigetelik.** Új padlók készülnek megfelelő teherbírással, hő- és talajnedvesség-szigeteléssel, vezetőképességgel. Megújul a létesítmény fűtési rendszere is. Az épületet ellátó elektromos rendszerek szintúgy. A tovább üzemelő két szolgálati lakás felújításra, ha szükséges a falak belső oldali hőszigetelésre kerülnek Multipor rendszerrel.

Az épület utasforgalmát kiszolgáló környezet a korszerű elvárásoknak megfelelő parkolókat, kerékpártárolókat, buszmegállót és tervezett formát kap.

A vonatok megközelítésére középperonos elrendezésben aluljáró és személyfelvonók készülnek. Az oldalperon mellett 2 darab kisebb kapacitású esőbeálló kap helyet, amelyből az egyiket jegykiadó automatával szerelnek föl. Le kell bontani a betonból épített hatalmas kéményt.

2.2 Tervezési terület

Jelen módosítás a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. Korm. rendelet szerinti tartalmi követelményeknek megfelelően készül. A módosítás céljának figyelembevételével a jogszabályi előírásoknak megfelelően került lehatárolásra beazonosítható módon a tervezési terület.

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. Tv. (ÉTV.) 2012 évi állapot szerint:

Fogalommeghatározás 2.§ „26. Telektömb: a telkek olyan csoportja, amelyet minden oldalról közterület vagy részben más beépítésre nem szánt terület határol.”

9.§ (2) „A településrendezési eszköz kidolgozása előtt – beazonosítható módon – meg kell határozni a rendezés alá vont területet, ki kell nyilvánítani a rendezés célját és várható hatását.”

12. § (1) „A szabályozási terv a település közigazgatási területére vagy külön-külön annak egyes – legalább telektömb nagyságú – területrészeire készülhet.”

A tervezési terület lehatárolására vonatkozó jelenleg hatályos előírás:

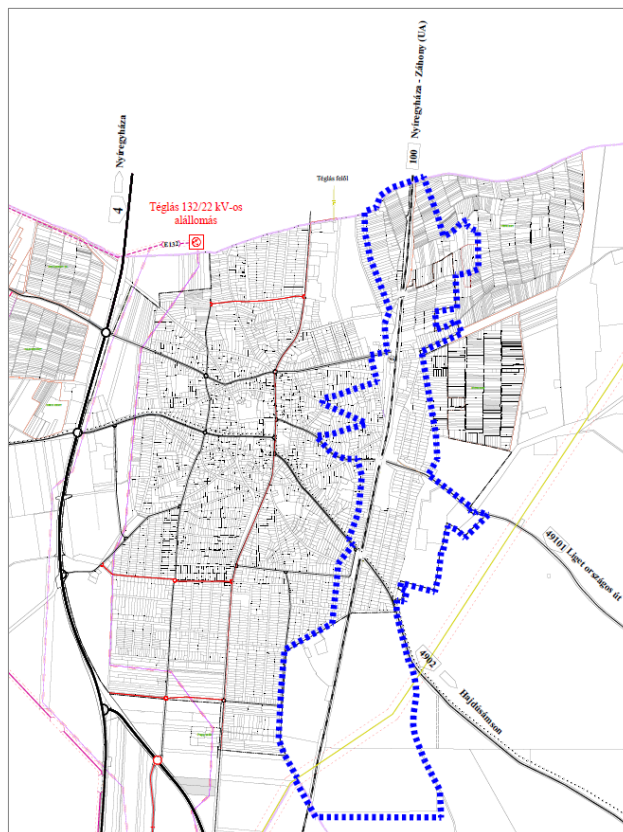
A 525/2022. Korm. rendelet 2. § (1) A veszélyhelyzet ideje alatt az Étv. 2. § 26. pontjától eltérően az Étv. alkalmazásában telektömbnek minősül a valamennyi oldalról közterület, erdőterület, vízgazdálkodási terület, közforgalom elől el nem zárt magánút, belterületi határvonal vagy közigazgatási határvonal által határolt,

- a) legalább 1 hektárt meghaladó telek vagy tömbtelek,
- b) legalább 1 hektárt meghaladó telekcsoport vagy
- c) több mint nyolc telekből álló telekcsoport.

A módosítás a jogszabályi előírásoknak megfelelően a közterületekkel vagy a fentiekben említett beépítésre nem szánt területekkel határolt területrésze készül.

A tervezéssel a város kelti területrésze érintett a 100-as számú vasútvonal menti cca. 50-50 méteres területsávban.

A lehatárolás: közigazgatási határ – 15630, 15631, 15486, 15483, 15381, 15403/3 hrsz-ú zártkerti utak - belterületi határ - Temető utca - Hunyadi utca - belterület határ - 0125/24 hrsz-ú út - 0125/20 hrsz-ú erdőterület - közigazgatási határ - 0132/2 hrsz-ú út - belterület határ - Erdőalja utca- István király utca - Kereszt utca - István király utca – Nyíl utca - István király utca- Széchenyi utca – Lorántffy utca – Hunyadi utca - Festő utca - Hajnal utca - Klapka utca - Damjanich utca - Attila utca - Rákóczi utca - 11222 hrsz-ú közterület - Vénkert utca által határolt területrész.



a tervezéssel érintett terület lehatárolása
forrás: saját szerkesztés

Állapotrögzítő fotók



Széchenyi utcai átvjáró és környezete



Levente utca irányába - vasúti pályával párhuzamosan



Hunyadi utcai átfjáró és környezete



Attila utca vasútállomás környezete



Vasútállomás környezete a jelenlegi parkolókkal



Szőlős utcai átjáró és környezete

2.3 Hatásterület

A környezeti hatások szempontjából közvetlen hatásviselőként 100-as számú vasúti fővonal területe és a kapcsolódó közterületek területei, mely területrészek az összes vasúti és összes kapcsolódó egyéb szakági

(pl. útépités, műtárgy építés, építési fázisok, környezetvédelmi munkarészek, környezetrendezés, közművek vasúti felsővezeték, vasúti távközlés és biztosítóberendezés, geotechnika, magasépítmények építése, átépítése és bontása, vasútépités, vasúti erőáramú létesítmények (vasúti áramellátás...) fejlesztések történnek.

Tágabb környezeti hatások szempontjából viszont a tervezési terület táji környezete a hatásterület.

Tájvédelmi szempontból

Infrastrukturális beruházások esetében a tájvédelmi szempontból érzékeny területek közé sorolhatók az intenzív emberi jelenléttel érintett területek (éves viszonylatban), a jelentős forgalmat lebonyolító közlekedési hálózati elemek, a hagyományos tájhasználat területei, valamint a meglévő ökológiai hálózat elemei.

Ezeknek egymáshoz, illetve a tervezett létesítményhez viszonyított elhelyezkedése alapján kerülnek meghatározásra jelen beruházás esetében a tájvédelmi szempontból érzékenynek tekinthető területek, melyek a következők:

(Hajdúhadház esetén felmerülő érintettség félkövér betűvel)

- **a tervezett beavatkozások tájlesztettkai hatása.**
- **a vizsgált vasúti pálya mellett lakóterületek is találhatók**
- jelenleg vagy távlatban turisztikai és egyéb rekreációs céllal érintett területek,
- ökológiai szempontból értékes területek (a védett természeti területek is ide tartoznak),
- térségi és országos jelentőségű tájképvédelmi terület övezete.

Az érzékeny területek érintettsége esetén a tájvédelmi javaslatokat összegző fejezetben kerülnek megfogalmazásra a szükséges intézkedések.

Tájhasználati konfliktusok

A tervezett beruházás megvalósítása során különböző konfliktushelyzetek, problémák fordulhatnak elő. A legfőbb problémák:

- a vizsgált vasúti pálya Natura 2000 területek közvetlen közelében halad (2257–2290, 2514–2536 hm szelvény),
- a vizsgált vasúti pálya országos jelentőségű tájképvédelmi területeket érint,
- **a vizsgált vasúti pálya mellett lakóterületek is találhatók** (Debrecenben, Bocskaierten, **Hajdúhadházon**, Tégláson, Újfehértón, Nyíregyházán),
- a tervezett beavatkozások tájlesztettkai hatása.

A hatások a következők lehetnek:

- tájhasználati módokban bekövetkező – azokat megszüntető vagy zavaró – változások,
- taji értékekre gyakorolt – azokat megszüntető vagy zavaró – hatások,
- a tájképben bekövetkező változások (az új létesítmények tajba illesztésével, láthatóságával, takartságával összefüggésben).

Építmények

Tájhasználatban várható változások

A beruházás kapcsán több állomáson és megállóhelyen épül perontető (Debrecen-Fényesudvar, Bocskaiert, **Hajdúhadház**, Téglás, Újfehértó). **Több állomáson és megállóhelyen létesül fedett kerékpártároló** (Debrecen-Fényesudvar, Bocskaiert, **Hajdúhadház**, Téglás, Újfehértó). Ezek a létesítmények közlekedési területen kerülnek megépítésre.

A felvételi épületek átépítésére kerül sor Apafán, **Hajdúhadházon**, Tégláson, Újfehértón és Császárszálláson.

Több meglévő épület is bontásra kerül. Ezek helyén, amennyiben nem terveznek semmit a helyükre, a javasolt védelmi intézkedéseknek megfelelő rekultiváció esetén növényzet. Az állomások és megállóhelyek építményeinek, bontása, átalakítása és építése során erdőterületek igénybevétele, erdőművelésből való területkivonás nem várható.

Vasútépítés

A nyomvonalas létesítmények, így a vasút építése is a felszín roncsolásával, a természetes növényzet megbontásával utat enged a jövevényfajoknak az addig természetközeli élővilágú területek belsejébe, elgyomosítva azokat, így a vasút negatív ökológiai folyosóként működik. Az üzemeltetési szakaszban a növényzet gondozásával (az esetlegesen megjelenő inváziós fajok irtásával) ez elkerülhető. A rendszeres karbantartási munkák során a vasút úrszelvényét és a rézsűket az ott megtelepedett növények mechanikai, illetve vegyszeres irtásával megtisztítják. A vegyszermaradványok nem megfelelő használat esetén a kapcsolódó területekre is áttérhetnek. A vasút üzemelése során a közlekedés mértékéből adódó várható zavarások az ökológiai gát hatás erősödését eredményezhetik. A nyomvonal közvetlen környezetében fekvő értékes élőhelyek ökológiai stabilitása meggyengülhet.

Útépítés

Az útátjárók üzemelésének hatásai már eddig is jelentkeztek, felújításukkal új hatásokra nem kell számítani. A rendszeres karbantartási munkák során az útátjárók úrszelvényét, a rézsűket, az oldalárkokat az ott megtelepedett növények mechanikai, illetve vegyszeres irtásával megtisztítják. A vegyszermaradványok nem megfelelő használat esetén a kapcsolódó területekre is áttérhetnek. A téli sózás az út menti növényzet egészségi állapotára lehet kedvezőtlen hatással. Egy új útátjáró is létesül, itt a területfoglalás jelentős hatásnak tekinthető, illetve a fenti hatások jelentkezése az újonnan igénybevett területen.

Építmények

A tervezett fejlesztések nem befolyásolják jelentősen a térség vizuális megjelenését, tájképi adottságait. Kismértékű pozitív hatással lehet számolni, a terület rendezése, minőségi megújítása kapcsán.

Épített környezet, kulturális örökség védelme

Az épített környezet és a kulturális örökségvédelem vizsgálata az alábbi jogszabályok előírásainak figyelembevételével történt:

- 1997. évi LXXVIII. tv. az épített környezet alakításáról és védelméről,
- 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről,
- 2001. évi LXIV. törvény a kulturális örökség védelméről,
- a kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) kormányrendelet (röviden: Korm. R.).

Közvetlen hatásterület

Épített környezet szempontjából akkor beszélhetünk közvetlen hatásokról, ha a közút vagy vasút fejlesztése, ill. felsővezeték építés következtében a területfoglalás által művi értékek, régészeti leletek érintettsége várható a nyomvonal mentén.

Közvetett hatásterület

Településkép-védelmi szempontból közvetett hatásterületnek azokat a területeket tekinthetjük, ahonnan a tervezett beruházás a településekről még észlelhető változásként jelenik meg – ez a távolság pontosan nem definiálható, pontszerűen változik.

Hajdúhadház: Vadászkastély épülete (helyi védelem), kb. 190 m-re a tervezési területtől. A tervezett beruházás műemléket és műemléki környezetet közvetlenül nem érint.

Hajdúhadház állomás



az állomás épülete

Hajdúhadház állomás a 100. számú Budapest Nyugati pu. – Cegléd – Szolnok – Záhony oh. kétvágányú normál nyomtávú villamosított fővonalon a 2403+50 – 2419+92 hm szelvények között helyezkedik el. Az állomás Debrecen-Nyíregyháza rendelkezési szakasz középállomása, Hajdúhadház település keleti felében helyezkedik el. Szomszédos állomásai Apafa és Újfehértó állomás. Az utasforgalom ellátását egy darab, az átmenő vágányok között elhelyezkedő szigetperon biztosítja.

Az állomáson jelenleg 4 db vontfogadó-indító fővágány, 1 db tároló vágány és 1 db kiszolgáló mellékvágány található. A Rola forgalom lebonyolítására a III. és IV. sz. vágány van kijelölve. Az V. sz. vágányból ágazik ki az U&D STAHL Kft. sajátcélú vasúti pályahálózata, melyet követően a Magyar Honvédség sajátcélú vasúti pályahálózata található homlokrakodóban végződően. A felvételi épület a vasúti pálya bal oldalán helyezkedik el. Az állomás kezdőpont felőli oldalán az I. sz. raktári vágány mellett található egy használaton kívüli darabáru raktár, egy úrszelvénybe nyúló oldalrakodó és egy szolgálati lakásokat magába foglaló lakóház.



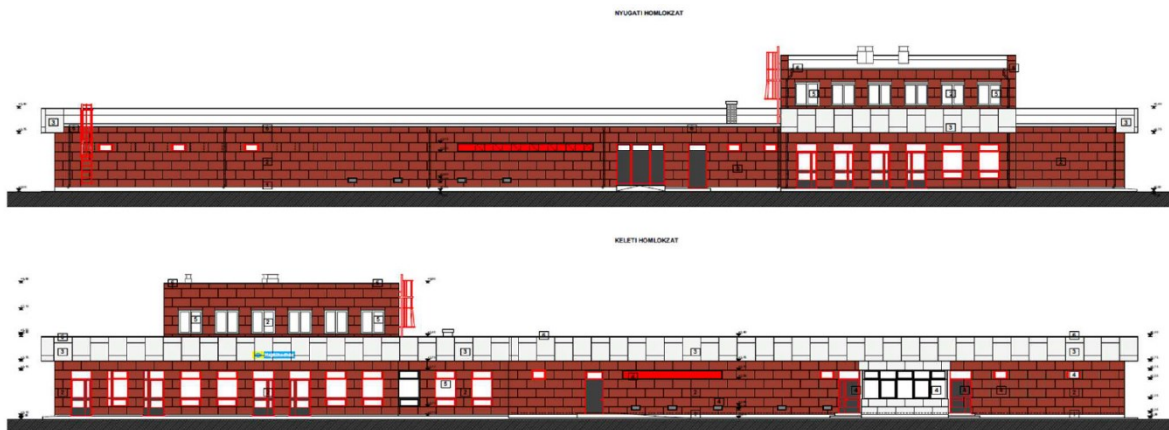
A felvételi épület 2018 augusztusban.



A felvételi épület



az állomás épülete 1730.ban



a felvételi épület tervezett homlokzata (nyugati és keleti homlokzat) (Forrás: Kontúr Csoport Kft.)

A Várost érintő szakaszon történő fejlesztés kapcsán történő jelentősebb változásokat a rövid közérthető összefoglalás tartalmazza!

Röviden az épített környezetre gyakorolt hatáshoz kapcsolódóan:

Hajdúhadház állomás előtt, egy új megállóhely létesül Hajdúhadház alsó néven. Az állomás bal oldalán található a honvédségi igényeknek megfelelően kialakított VI. és VII. sz. rakodóvágány. A vágányok lezárását egy 11 méter széles homlokrakodó műtárgy biztosítja. A VI.sz. vágány mellett vágánytengelytől 1,5 méterre, pályaszinten elhelyezkedő burkolt rakterület a VI. vágány mellett 289.5m hosszon épül.

A vasúti nyomvonalat keresztező közúti közlekedési kapcsolatokat érintő változások:

Útátjárók átépítése: a **Pacsirta úti** a **Széchenyi úti**, a **Hunyadi úti** átjárót a jelenlegi 2x1 sávossal kialakítással tervezik átépíteni, csatlakozva a meglévő és tervezett vasúti pályák magassági vonalvezetéséhez. A **Szőlős utcai** átjárót a jelenlegi átjárótól északabbra tervezik 2x1 sávossal kialakítással, csatlakozva a meglévő és tervezett vasúti pályák magassági vonalvezetéséhez.

Párhuzamos utak, gyalogjárdák:

A Levente utca és parkoló kiépítése: Az utat 2x1 sávossal kialakítással tervezik kiépíteni, kezdőszelvényében a Széchenyi út tervezett burkolatához, a déli oldalon a Levente utca meglévő burkolatához csatlakozva.

A Levente utca burkolata mellett mellet 14 db normál és 1 db mozgáskorlátozott parkolóhely kerül kialakításra. A vasúti peron rámpájához 1,5 m széles járdakapcsolat létesül.

Hajdúhadház vasúti rakodó és Attila utca kiépítése: **Az Attila utcát 2x1 sávossal kialakítással tervezik átépíteni**, a Hunyadi utca tervezett burkolatához lekerekítésekkel csatlakozva.

A Hunyadi utca, Hajnal utca között az Attila utca mellett 2,5 m szélességben, illetve a magáningatlanok mellett a meglévő járda átépítésére kerül sor. **A vasúttal párhuzamosan 289,55 m hosszban 11 m széles rakodóterületet alakítanak ki**, déli oldalán az Attila utcához csatlakozva két helyen 6 m, illetve 8 m burkolatszélességgel, az Északi oldalán 6,5 m széles fordulóterülettel.

Hajdúhadház állomás P+R parkoló és B+R kerékpártároló Az állomási bekötőutat 2x1 sávossal kialakítással, 3-3 m burkolatszélességgel tervezik kiépíteni. **Az állomási területre 27 db normál és 1 db mozgássérült parkolót terveztek, továbbá 24 db kerékpáros tárolóhelyet a vasúti peronra vezető lépcső közelében. A tervezett parkolók, a tervezett vasúti peron és a meglévő üzemi épület között gyalogjárdát alakítanak ki.**

A jelenlegi vasútállomás közvetlen környezetében lévő vasúti területen belüli változások:

Hajdúhadházi lakóépület és melléképület, kistársasház, tüzelőtároló, raktár és rendőrségi épületek rakodó rámpa bontása. A zónában a vasútvonal és a vasút üzemet kiszolgáló épületek találhatóak. Közvetlen közelben azonban kertes lakóházak is találhatóak. A lakó- és a hozzá kapcsolódó melléképület részben alápincézett, de lényegében földszintes, nyeregvetésű kialakítású, az állaga még megfelelő. Ezek az 500 m³ belső térfogatot el nem érő épületek.

A meglévő Kistársasház többszörösen átépített pince + Fsz. + I. emeletes, magastetős lakóépület, eredeti díszitől megfosztva a mellé telepített sínekhez nagyon közel áll. Jellegetes vasúti épület.

A kisméretű tüzelőtároló blokktéglából épült földszintes épület, amelynek jellegzetessége, hogy befelé lejtő hullámpala tetővel, középen vápacsatornával alakították ki, nyílászárói hiányosak. Ez 500 m³ belső térfogatot el nem érő épület. A Raktár- és rendőrségi épület két korszakban létesült: az utóbbit építették az előző, a korai vasbeton építészeti szép példáját mutató raktár mellé. A raktár két oldali rámpával, kisméretű téglafalakkal, többszörösen megtört tetővel rendelkezik. A „toldalék” blokktéglából készült lapostetővel. Állaga nagyon leromlott, nyílászárói hiányoznak.

Az épületegyüttes a szintén elbontandó nyílt rakodóhoz közvetlenül kapcsolódik.

Bontandó épületek:

Épület megnevezése	jelenlegi funkció	hrsz
Lakóépület - Őrház	Az épület elfogadható állapotú lakóépület, amely közvetlen a sínek mellett áll. Nagy a zaj és rezgésterhelés. A téglából épített szabványpalával fedett létesítmény több évtizedes korának megfelelően kezd elöregedni, mind funkcionális, mind szerkezeti, mind energetikai értelemben.	Hajdúhadház, belterület hrsz: 11073
Lakóépület	Részben alápincézett földszint + 1 emeletes lakóépület magastetővel fedve. A létesítményt jelenleg részben használják. Tehát funkcionálisan, energetikailag elavult, de elfogadható állagú épület.	Hajdúhadház, belterület hrsz: 11074/1
Tüzelő-tároló	földszintes, használaton kívüli épületet blokktéglából (B-30) építették beton alapra és lábazati falra. Középre - vápacsatornába lejtő hullámpala tetővel fedték le.	Hajdúhadház, belterület hrsz: 11074/1
Raktár és rendőrségi épület rakodórámpával	A bővített épület a lakóépülettől délre található. Az 80 éves raktárépület alacsony hajlású, lágylemezfedésű összetett nyeregtetővel, vasbeton zárószervezettel és jelentős kinyúlású előtetőkkel készült kétoldali széles rakodórámpákkal. Az egykor "rendőrségi" funkcióval rendelkező épületet teljesen lepusztították, nyílászáróit elhordták. Az épületegyüttes déli folytatása 30 m hosszon egy kiemelt oldalrakodó rámpa.	Hajdúhadház, belterület hrsz: 11074/1

Hajdúhadház Felvételi épület átalakítása (hrsz: 11074/1)

A Felvételi épület földszintjén az északi oldalon meglévő helyiségek felhasználásával helyezik el az új technikai egységeket. Jelen állapot szerint észak felől haladva a jelenlegi gáz üzemű kazánház átalakításával, a tartózkodóval és állomásfőnöki irodával összenyitva, valamint az irattár, tolatásvezetői, raktár, elektromos és mellékhelyiség - tehát a fejlesztés után csak havária-forgalmiként működő terület egy részének felhasználásával helyezik el a Biztosító berendezés Áramellátó- és Jelfogó helyiségeit egy előtérrel. Egy külső rámpa és ahhoz vezető terhelhető térburkolat, rakodóhely is kiépítendő!

A jelenlegi Jelfogó a vonalrekonstrukció folyamán az utolsó pillanatig üzemelni fog. Berendezésekkel teljesen telített. Ezért ezt a szakaszt kihagyva, ettől délre kerül elkülönülve a Távközlési helyiség, ami szintén kap egy önálló előteret a MÁV TSI előírásainak megfelelően a málházó, a raktár és a fedett-nyitott előtér helyén. Ehhez a nyugati (város) felőli oldalon egy rámpa és egy bejárat a keleti oldalon homlokzati fal készül. **A nyílászárókat kicserélik. A lapostető szigetelés teljes mértékben felújításra kerül az épületet hőszigetelése is megvalósul.** Új padlók készülnek megfelelő teherbírással, hő- és talajnedvesség-szigeteléssel, vezetőképességgel. Megújul a létesítmény fűtési rendszere is. Az épületet ellátó elektromos rendszerek szintúgy. A tovább üzemelő két szolgálati lakás felújításra, ha szükséges a falak belső oldali hőszigetelésre kerülnek Multipor rendszerrel.

Az épület utasforgalmát kiszolgáló környezet a korszerű elvárásoknak megfelelő parkolókat, kerékpár-tárolókat, buszmegállót és tervezett formát kap. **A vonatok megközelítésére középperonos elrendezésben aluljáró és személyfelvonók készülnek. Az oldalperon mellett 2 darab kisebb kapacitású esőbeálló kap helyet,** amelyből az egyiket jegykiadó automatával szerelnek föl. Le kell bontani a betonból épített hatalmas kéményt.

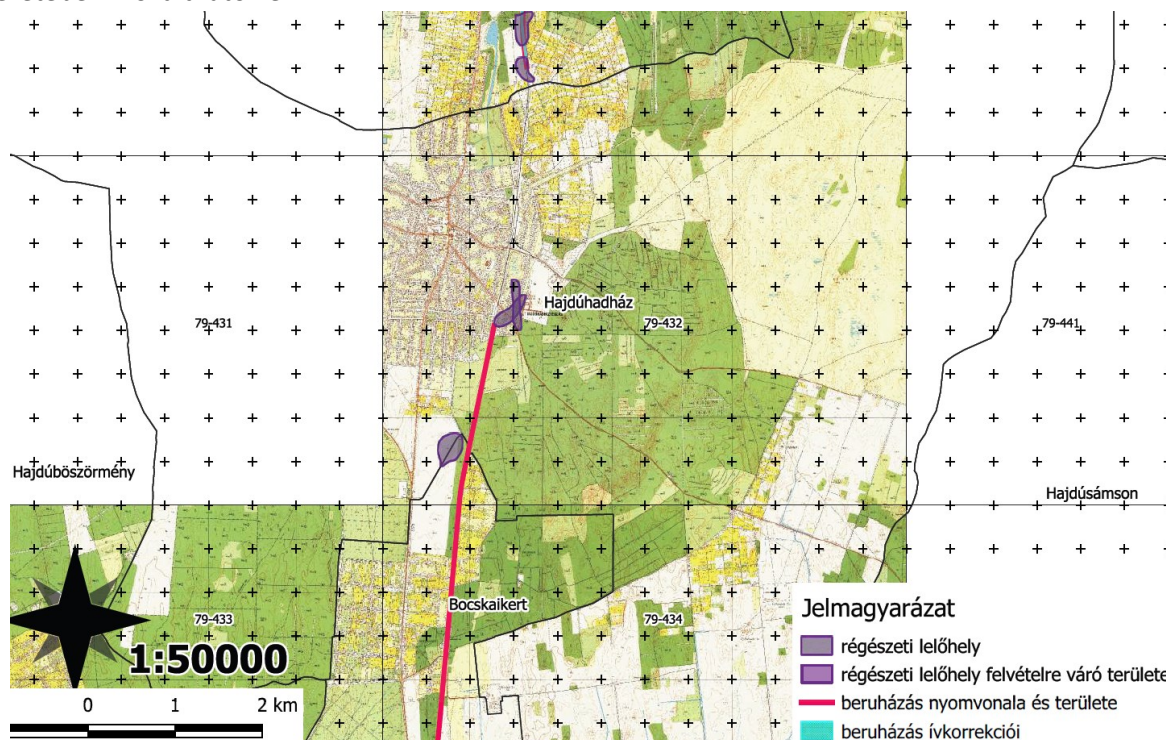
Kulturálisörökség-védelem

A beruházáshoz kapcsolódó előzetes régészeti dokumentáció előkészítő munkarészét adatgyűjtés alapján (ERD-I) a Várkapitányság Nonprofit Zrt. készítette el a Vibrocomp Kft. megbízásából 2021- ben. Az ERD elkészítése során a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (továbbiakban: Kötv.) és a Kormány, a kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Kormányrendeletének (továbbiakban: Korm. R.) előírásai kerültek alkalmazásra. A Kötv. 23/C. § (5) bekezdésének megfelelően az ERD-t próbafeltárás alkalmazásával kell elkészíteni. Mivel az ERD megrendelésekor a próbafeltárást nem lehetett elvégezni, az ERD – a Korm. R. 39. § (1) bekezdése alapján – több munkafázisban készül. A beruházás nyomvonaláról 2008-ban, a Püspökladány-Nyíregyháza közötti vasút tervezett rekonstrukciója kapcsán a Hajdú-Bihar megyei szakaszra vonatkozóan készült örökségvédelmi hatástanulmány. A debreceni Déri Múzeum a tanulmány elkészítéséhez intenzív terepbejárást végzett a nyomvonalon.

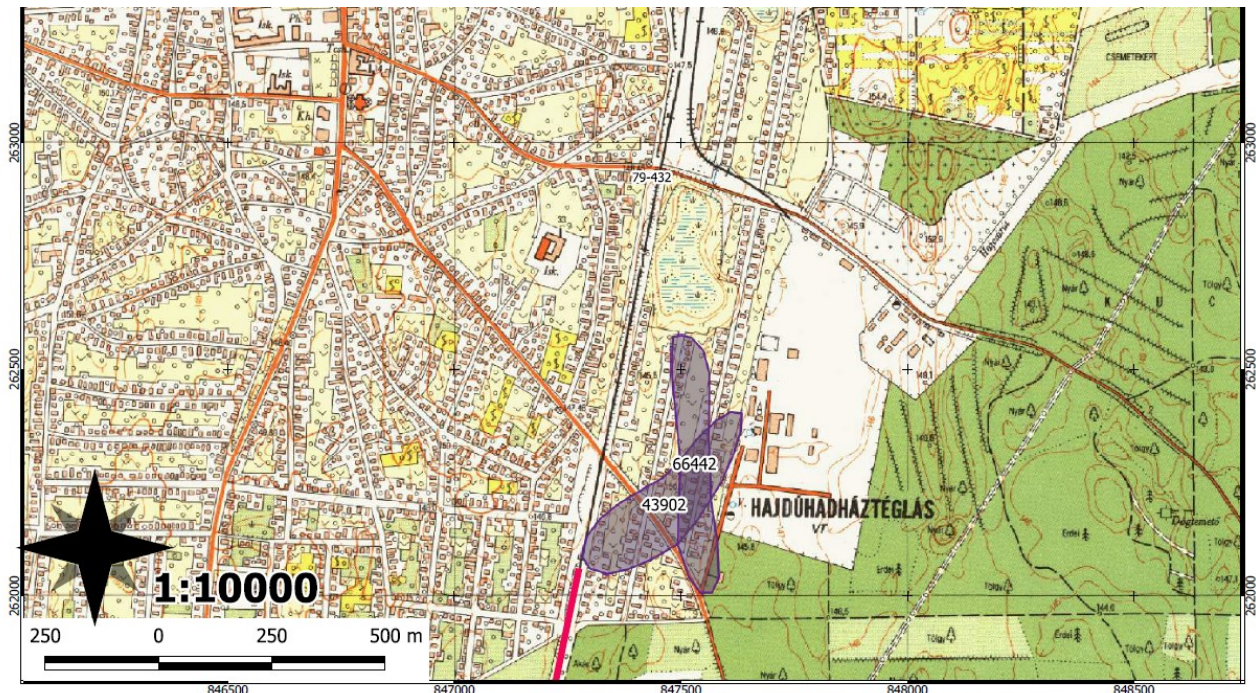
A régészeti értékvizsgálat során azonosított régészeti lelőhelyek a vizsgált terület 250 m-es környezetében:

Név	Nyilvántartási szám	Lelőhely jellege	Lelőhely kora	Pozíciója
Hajdúhadház – Csörszárok IV.	66442	sír	Római kor	250 m-es pufferzóna
Hajdúhadház – Nap utca 14.	43902	bizonytalan jellegű lelet	Szarmata	50 m-es pufferzóna
Hajdúhadház – Nagy-Erdő	58421	telep	Alföldi vonaldíszes kerámia Rézkor, Vaskor, Szarmata, Késő Középkor	250 m-es pufferzóna

A régészeti értékvizsgálat során, a tervezett beruházás földmunkái által érintett területen nem azonosítottak olyan helyben megtartandó örökségi elemeket, amelyeket a Korm. R. 21. § (3) bekezdés alapján a földmunkával el kell kerülni. A régészeti lelőhelyek a Kötv. alapján általános védelem alatt állnak. A Kötv. 19. § (2) szerint a régészeti örökség elemei eredeti helyzetükből csak régészeti feltárás keretében mozdíthatók el.



Várkapitányság Nonprofit Zrt. - 100-as sz. Debrecen-Nyíregyháza vasútvonal fejlesztése
Előzetes régészeti dokumentáció I. - Áttekintő térképmelléklet 2. – részlet



Várkapitányság Nonprofit Zrt. - 100-as sz. Debrecen-Nyíregyháza vasútvonal fejlesztése
- 1.9 térképmelléklet - Régészeti adatgyűjtés eredményei alapján

Az épített környezet védelme

Hajdúhadház Város Képviselő – testülete 2017-ben hagyta jóvá a Településképi Arculati kézikönyvet és ezzel összhangban Hajdúhadház Város településképi védelméről szóló 28/2017. (X. 26.) önkormányzati rendeletet. A tervezéssel érintett terület nem része a település településképi szempontból meghatározó településrésznek.

Épített környezeti hatás / Építés és a létesítmény hatásai

Az építés a lakott környezetre abban az esetben gyakorol jelentős hatást, ha az építés közvetlenül a lakott terület mellett folyik, vagy a szállítási útvonalak a lakott területeken vezetnek át. A települések belterületi szakaszain fellelhető épített értékekre is lehet kedvezőtlen hatással az építkezés, ezek a hatások az épített környezetre azonban várhatóan, azok a tervezett beruházástól mért távolságát is tekintve elhanyagolhatók. Az építés akkor gyakorolhat kedvezőtlen hatást a művi értékekre, ha a nem megfelelően végzett építési munka következtében régészeti leletek sérülnének. Az építés során az érintett régészeti lelőhelyek vagy régészeti kockázati területek a legveszélyeztetettebbek.

Az útátjárók, a P+R és B+R parkoló építések és a felsővezeték érintő beavatkozások épített örökség védelme szempontjából abban az esetben gyakorolnak terhelő hatást, ha a beavatkozások régészeti lelőhelyeket érintenek. Ilyen esetben a nem megfelelően végzett építési munka következtében régészeti leletek sérülhetnek, így a nyilvántartott régészeti lelőhelyen végzett beavatkozások esetében a javasolt védelmi intézkedések betartása különösen szükséges. A potenciális közműkiváltások az épített környezet szempontjából nem gyakorolnak hatást.

Katasztrófavédelmi szempontú értékelés

A tervezett beruházás által érintett települések katasztrófavédelmi besorolását a 44/2021. (XII. 16.) BM rendelet tartalmazza. A rendelet alapján Hajdúhadház város II. katasztrófavédelmi osztályba sorolt, és alsó vagy felső küszöbértékű üzemi érintettség nem merül fel. A város közigazgatási területén üzemelő alsó vagy felső küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem nincs. Katasztrófavédelmi szempontból a módosítás nem jelentős.

Egészségügyi, közegészségügyi szempontú értékelés

A vasúti fejlesztés megvalósítása esetén az emberre ható két legjelentősebb hatás a zajterhelés és levegőterhelés. A változáshoz köthetően a területen élő lakosság egészségügyi helyzetében nem számolunk negatív hatással, a megfogalmazott javaslatok, intézkedések betartása esetén.

Az építés légszennyezése minden esetben ideiglenes és egy-egy szakaszt viszonylag rövid ideig terhel. Ez a többletterhelés elsősorban a szállítási forgalomból, a munkagépek kipufogó gázaiból, valamint a durva földmunkákból származtatható.

A munkagépek, valamint a szállítójárművek porterhelése a földmunkákhoz képest elhanyagolható, az építés alatti teljes többlet porterhelésnek kevesebb, mint 10%-át adja. Az ideiglenes határértéktúllépés a szállítási utak mentén felvert por miatt alakulhat ki, ami a javasolt védelmi intézkedések betartásával jelentős mértékben csökkenthető.

A kivitelezés és üzemelés során javasolt védelmi intézkedéseket be kell tartani, az elérhető legjobb technikát kell alkalmazni (BAT). A munkagépeknek és a szállítójárműveknek meg kell felelniük a hatályos jogszabályokban előírt levegővédelmi követelményeknek.

Zajvédelmi szempontból összegezve megállapítható, hogy a beruházás és üzemelés hatásterülete lakott területet is érint, ahol a védendő épületeket érő zajterhelés határértéket meghaladó lesz, ezért zajvédelmi intézkedések szükségesek.

A beruházás hatásterületén a szakági fejezetekben megfogalmazott intézkedések megvalósításával, illetve betartásával egészséget károsító mértékű környezeti hatás nem várható, a jelentkező hatások várhatóan nem érik el a vonatkozó határértékeket.

Várható zajterhelés

Az 100 sz. vasútvonal vizsgált szakaszán a forgalom meghaladja a 30.000 db/évet, ezért az beletartozik 25/2004 (XII. 20). KvVM rendelet szerint stratégiai zajtérképezés feladatai közé.

A passzív akusztikai védelem tervezésére, illetőleg az ehhez szükséges részletes építészeti, akusztika felmérésre, fenti adatok ismeretében a következő tervfázisban van lehetőség.

Hajdúhadház: 13691, 15288, 13511 hrsz.

A tervezett beruházás kapcsán védendő legközelebbi védendő létesítmények, területek távolsága:

Hajdúhadház, Hrsz.:15288 távolság: 14 m

Építés szállításból eredően is vizsgálták a hatásterületet. A szállítási útvonalat a kivitelezőnek úgy kell megválasztania, hogy a lehető legkisebb út- és egyéb környezeti károk keletkezzenek.

A vasútépítési munkák során legközelebbi védendő épület:

Hajdúhadház, Szőlős utca 2. VH.-a előtt 2m-re 1,5m magasságban (14m)

Parkolóépítés: Hajdúhadház, Levente u. 3. (10495 hrsz.) VH.-a előtt 2m-re 1,5m magasságban (5m)

Hajdúhadház, Veszprémy tér 52. (11224 hrsz.) VH.-a előtt 2m-re 1,5m magasságban (99m)

Útátjárók építési munkálatai: Hajdúhadház, Hunyadi u. 47. (10730 hrsz.) VH.-a előtt 2m-re 1,5m magasságban (5m) Hajdúhadház, Viola u. 2. (13511 hrsz.) VH.-a előtt 2m-re 1,5m magasságban (10m)

A várható zajterhelés értékelése alapján az alábbi zajvédelmi intézkedések javasoltak:

Első közelítésben megvizsgálták az építési terület mentén mobil zajvédő falak elhelyezésének lehetőségét. Ez munkavédelmi, balesetbiztonsági szempontok, valamint a helyi adottságok és a rendkívül hosszú munkaterület miatt elvetésre került.

Második közelítésben a munkavégzés idejére vonatkozóan tekintettük át a lehetőségeket. Törekedni kell a lakott területek közvetlen környezetében az éjszakai munkavégzés elkerülésére.

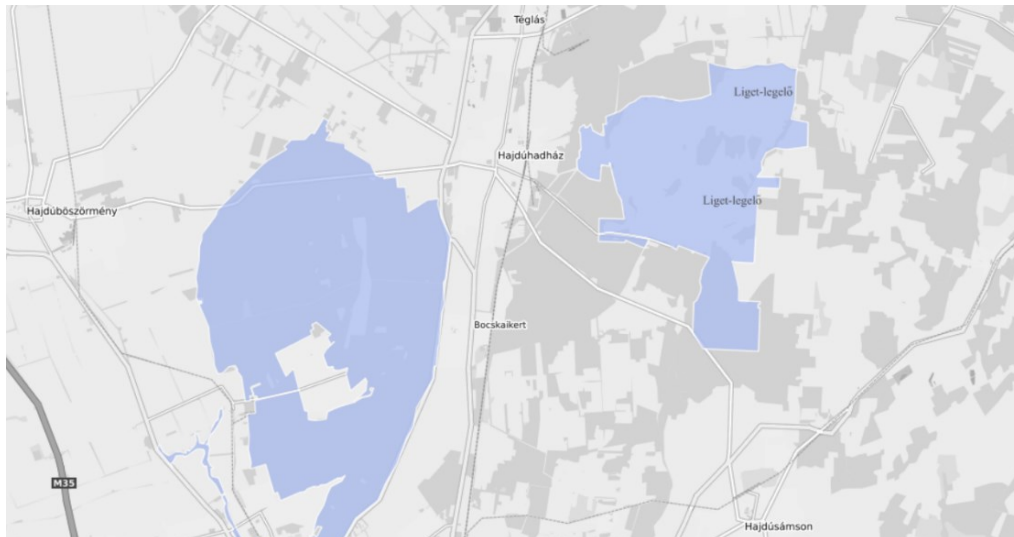
Harmadik közelítésben az építés alatti zajterhelési határértékek alóli felmentés lehetőségét vizsgáltuk meg. **Üzemelés ideje alatti zaj elleni védelem: Zajvédő fal: Viola utcai, Szőlős utca, Botond utcai, Lorántffy utcai, Attila utca, Levente utcai lakóterületek mellett épül, melyet a szabályozási terv javaslata rögzít.**

Környezetvédelmi szempontú értékelés

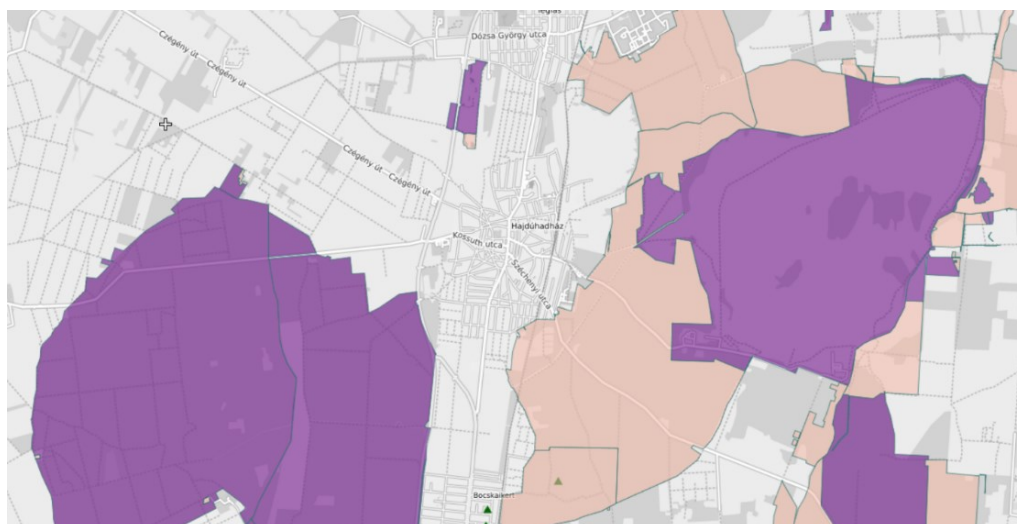
A „Debrecen(kiz) – Nyíregyháza(kiz) vasúti vonalszakasz és kapcsolódó létesítmények korszerűsítésének” tárgyában a **környezetvédelmi engedély száma: HB/17-JHNY/00253-33/2022.**

A VIBROCOMP Kft. 2021-ben elkészítette a Hajdúhadház város területét érintően NATURA 2000 területi érintettség nem merül fel a projekt kapcsán.

Természetvédelmi érintettsége nincs a fejlesztéssel érintett területnek. A terület érintett a Nemzeti Ökológiai Hálózat elemeinek területe (magterület övezete, ökológiai folyosó övezete, puffer terület övezete) közül a puffer terület övezetével.



Forrás: <https://web.okir.hu/map/>



Országos jelentőségű, egyedi jogszabállyal védett természeti területek

- nemzeti park
- tájvédelmi körzet
- természetvédelmi terület
- természeti emlék

Ex lege védett lápok (munkaállomány!)

- Ex lege védett lápok

Országhatár

Ex lege védett szikes tavak (munkaállomány!)

- Ex lege védett szikes tavak

Országhatár

Natura 2000 különleges madárvédelmi területek (SPA)

-

Natura 2000 különleges természetmegőrzési területek (SAC)

-

Országos Ökológiai Hálózat (aktuális munkaállomány)

- magterület övezete
- ökológiai folyosó övezete
- pufferterület övezete

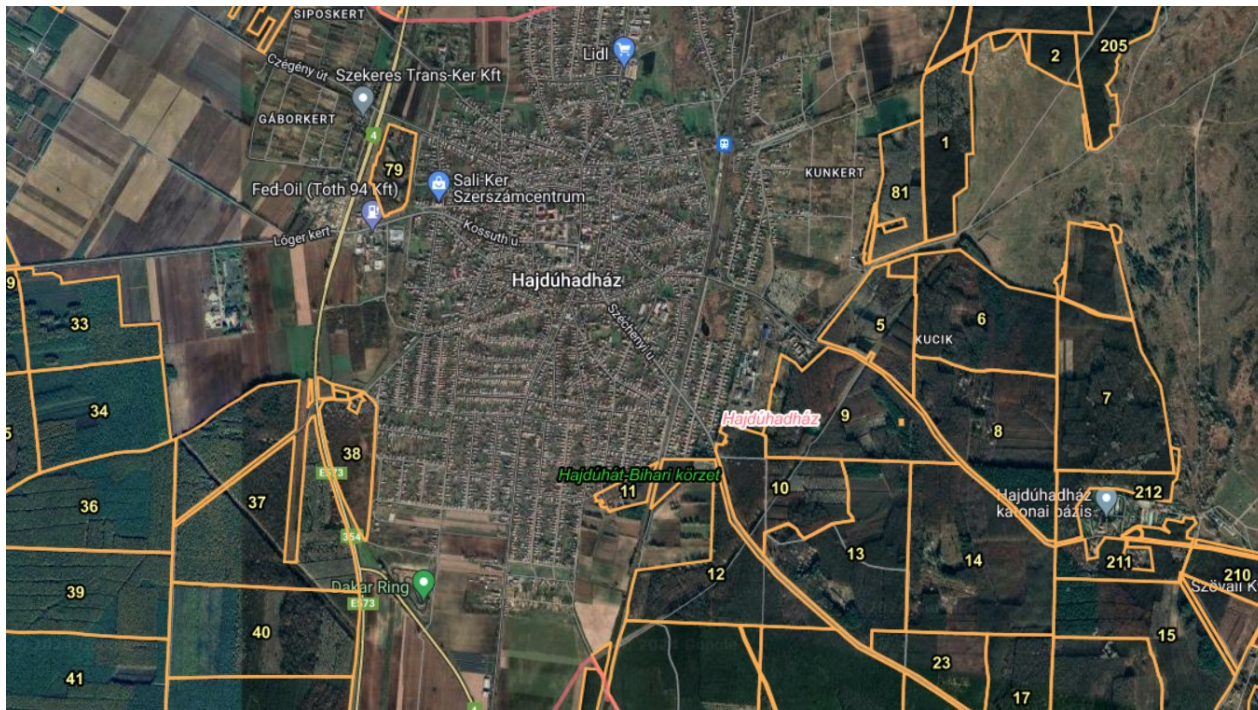
Földrészlet-határok (nem hiteles!)

-

Települések

-

Erdészeti szempontú értékelés



(Forrás: <https://erdoterkep.nebih.gov.hu/>)

Az igazgatási területet érinti a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény 6.§. (2) 3. melléklete szerinti 3/3. mellékletét képező erdők övezete. (igazgatási terület nagy része érintett) **A fejlesztési terület is érintett (kis mértékben) az erdők övezetével.** Adattári erdőterületi érintettség: (csak a város déli területén) a 0130/1 hrsz 11/A, a 0128/2 hrsz 12/A, a 0125/4 hrsz 12/H, 21/B, a 0132 hrsz 11/B erdőrészlet.





A 2018. évi. CXXXIX. tv. kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019.(VI.14.) MvM rendelet 2. melléklete szerinti erdőtelepítésre javasolt terület övezete az igazgatási területet érinti. **A fejlesztési terület az erdőtelepítésre javasolt terület övezetével északon és délen kis területrészben (maga a vasúti terület) érintett.**

A fejlesztéssel érintett területet az északi közigazgatási határtól a belterület déli határvonaláig érinti a 2018. évi. CXXXIX. tv. kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019.(VI.14.) MvM rendelet 4.sz. melléklet a vízminőség-védelmi terület övezete.

A tervezett fejlesztéssel érintett terület környezetében sérülékeny földtani közegű vízbázisra épült vízmű nem üzemel.

Hajdúhadház közigazgatási területén sérülékeny földtani közegű vízbázisra épült vízmű üzemelt, Hajdúhadház Fényes telep területén B védőövezettel, de a vezetékes ivóvízellátás fejlesztésével az ellátás megoldódott, a kút üzemben kívül van.

Debrecen I.-II. sérülékeny földtani közegű üzemelő vízbázisának védőterülete részben Hajdúhadház közigazgatási területének déli részét érinti.

A fejlesztéssel érintett terület nem esik sérülékeny ivóvízbázis védőterületére.

A belvíz-veszélyeztetettség besorolás alapján Hajdúhadház belterülete mérsékelten veszélyeztetett kategóriába tartozik. A település külterülete a Pálfi-féle belvíz veszélyeztetettség besorolás alapján jellemzően belvízzel nem vagy alig veszélyeztetett kategóriába tartozik, azonban a külterület észak-keleti részén egy nagyobb kiterjedésű belvízzel mérsékelten veszélyeztetett terület található, melyen belül kisebb kiterjedésű közepesen és erősen veszélyeztetett területek is előfordulnak.

Belvízveszélyes területet a fejlesztés nem érint.

A Város közigazgatási területén a Magyar Állam tulajdonában és a Honvédelmi Minisztérium vagyonkezelésében lévő 08/1; 08/2 hrsz-ú ingatlanok honvédelmi és katonai célú terület övezetbe tartozik. Hajdúhadházzal szomszédos Hajdúsámson Város területén található HM vagyonkezelésébe tartozó lőszerraktár (Hajdúsámson 0103/1 hrsz.) szintén az előzőekben említett övezetbe sorolt, mely létesítmény védőterülete Hajdúhadház Város közigazgatási területét jelentős mértékben érinti.

Az ingatlanokat magába foglaló harcszerű lő- és gyakorlótér határától mérten 1000 és 1500 méteres a Hajdúsámsoni lőszerraktár határaitól 1500 méteres védőterületet. **A tervezési területet nem érinti a Magyar Honvédség gyakorló területe (Lőtér) és a Magyar Honvédség Lőszer Raktára terület védelmi övezete.**

A tervezési területen belül a nyomvonalas jellegű meghatározó hálózati elemek közül a Nagynyomású földgáz szállítóvezeték és biztonsági övezete a – Beregdaróc, Hajdúszoboszló DN 800 64 Hajdúböszörmény, Nagyhegyes közötti szakasza város közigazgatási területének déli, délkeleti és keleti területét érinti, mely az ellátásban közvetlenül nem vesz részt elemet keresztezi a vasútvonal.

Légvezetékes térségi hálózat és biztonsági övezetével a tervezési terület nem érintett.

A város közigazgatási területén engedélyezett szilárdásvány- kutatás nincs, az nem érint Állami Ásványi Nyersanyag és Geotermikus Energiavagyonban szereplő megkutatott, ipari készlettel rendelkező ásványi nyersanyag lelőhelyet.

A tervezési területen belül bányaterület, bányatelek nincs.

3. A TERVEZETT BERUHÁZÁS BEMUTATÁSA

Településrendezési szempontból a tervezett beruházás a vasúti pálya fejlesztésével összefüggő terület igénybevétel változása és a keresztező, illetve csatlakozó és parkoló építéssel és a peron építéssel összefüggő közúti közlekedési területek területigényének változása a jelentős.

3.1 Vasúti pálya

A projekt 3. szakasza **Apafa (kiz.) – Hajdúhadház (kiz.) szakasz N1 - Vasúti pálya**

TERVEZÉSI ALAPADATOK, FŐ JELLEMZŐK (a TRE módosításhoz kapcsolódóan)

A vonalszakasz teljes hosszán a névleges nyomtávolság 1435mm. R=300m-nél kisebb sugarú ívek nem tervezettek, **nyombővítés alkalmazására nincsen szükség.** A tervezett kialakítás megfelel az 1299/2014/EU rendelet alapján P4 személyforgalmi, és F2 teherforgalmi besorolásának. **A vasútvonal a nemzetközi törzshálózat része, így besorolása 103/2003 (XII. 27. GKM) rendelet alapján: A.1.**

Az átépülő vonalszakaszon a tervezési sebesség a 100. számú vasútvonalon 160 km/h, a 110. számú vasútvonalon 80 km/h. A jelenleg engedélyezett legnagyobb statikus tengelyterhelés 210kN, ez az érték az átépítés után 225kN lesz. A nyíltvonalon 4.50m vágánytengely-távolság tervezett. A 100. sz. vasútvonal jobb vágánya és a 110. vasútvonal átmenő fővágánya között 5.00 m a vágánytengely-távolság, amíg a 110. vasútvonal el nem fordul Mátészalka irányába. Bocskai kert megállóhelyen és a **távlati Hajdúhadház alsó megállóhelyen a vágánytengely-távolság 4.50 m-ről 5.00 m-re növekszik.**

A tervezési szakaszon a mértékadó emelkedő Debrecen és Nyíregyháza között 5‰.

Vonalvezetés

A tervezési szakasz a 100. sz. Budapest Nyugati pu. – Cegléd – Szolnok – Záhony oh. kétvágányú, normál nyomtávú, villamosított fővonalon helyezkedik el. Az engedélyezett sebesség 120km/h, az engedélyezett tengelyterhelés 210 kN, a felépítmény hézagnélküli.

Jelen szakasz magába foglalja az Apafa állomásról Mátészalka irányába kiágazó 110. sz. vasútvonalat, amíg az párhuzamosan halad a 100. számú vasútvonallal, annak jobb oldalán. Keresztülhalad Bocskai kert, ahol a régi állomás helyén ma megállóhely üzemel. **Bocskai kert után Hajdúhadház településre vezet a vonal, ahol a következő tervezési szakaszba tartozó Hajdúhadház állomás fekszik.**

Meglévő vízszintes vonalvezetés

Debrecen állomás után a nyomvonal kb. észak felé fordul, a tervezési szakasz végéig nagyrészt egyenes. A vágánytengely-távolság a nyíltvonalon jellemzően 4.20 m, egyes szakaszokon előfordul 4.10 m is. Apafa állomást követően hosszú egyenes szakasz következik. Bocskai kert megállóhelyen az 5,00 m vágánytengely távolságra történő széthúzás miatt R=15000m sugarú, átmenetiív és túlemelés nélküli körívek találhatók.

Bocskai kert és Hajdúhadház állomás között egy átmenetiíves, túlemelt körív van. A Bocskai kert megállóhely előtt 5,00 m-re széthúzott vágányok visszahúzása 4,10 m-re ebben az ívben történik. A követő szakaszig, vagyis Hajdúhadház állomásig a pálya egyenesen halad.

Meglévő magassági vonalvezetés

A magassági vonalvezetés síkvidéki jellegű. A lejtők meredeksége 0.0 ‰ és 5.0 ‰ között változik, **Debrecenről Hajdúhadházig emelkednek a vágányok. A teljes tervezési szakaszon a mértékadó emelkedő értéke 5.0 ‰.**

TERVEZETT ÁLLAPOT

A vonalon a tervezési sebesség 160 km/h, tengelyterhelés 225 kN. Apafa állomást követően Bocskai kert irányába tart, ahol a meglévő megállóhely átépül. A tervezési szakasz végén, **Hajdúhadház állomás előtt, jelen projekt keretein kívül, távlati fejlesztési lehetőségként figyelembe vett megállóhely számára helybiztosításra került sor.**

A nyíltvonali pályaszakasz a 100. sz. vasútvonal 2305+75 – 2393+05 sz. szelvénye között húzódik. A nyílt vonalon jellemzően 4,50 m a vágánytengely-távolság, amit Bocskai kert és **Hajdúhadház-alsó megállóhelyek környezetében $R=26000$ m sugarú, átmenetiív és túlemelés nélküli körívvel és $L=80$ m hosszú közbenső egyenesekkel 5,00 méterre került széthúzásra.**

Apafa állomás végpontján a vágányokat 5,00 méterről 4,50 méterre összehúzó $R=26000$ m sugarú átmenetiív és túlemelés nélküli körívvel Bocskai kert irányába haladó egyenes indul.

A tervezési szakaszon található egy $R=2350$ m sugarú, $L=146,00$ m hosszú koszinusz átmenetiíves, $m=49$ mm túlemelt körív Bocskai kert és Hajdúhadház települések között mindkét vágányban.

A 110. számú vasútvonal, ami az áttervezett Apafa állomáson ágazik ki a 100. számú vasútvonalból, párhuzamosan halad azzal, egészen a tervezett 2306+00 hm. szelvényig. Itt visszacsatlakozva a meglévő geometriájához a 110. számú vonal 16+30 szelvényben ér véget a vágányépítés.

A tervezési szakaszon egységes szelvényezés került alkalmazásra a 100. számú vasútvonal esetében, amely Debrecen állomástól, a 2217+00-tól kezdődik, csatlakozva a Debreceni Intermodális Csomópont tervezési projektjének szelvényismertetőihez.

Tervezett magassági vonalvezetés

A jelenlegi állapotban is meglévő, határozott lejtőrészek megtartásra kerültek, illetve szükség esetén kismértékben módosították. A többi rövid szakasz egységesítésre került, így a tervezési szakaszon 1-1,2 km hosszú szakaszok alakultak ki. A tervezett magassági vonalvezetés síkvidéki jellegű, a tervezett sínkoronaszint emelések 5-10cm közöttiek. A szakaszon a jobb és bal vágány magassági vonalvezetése megegyezik. A 110. vonal fokozatosan kerül egyre alacsonyabbra a 100. vonalhoz képest.

TERÜLETEK IGÉNYBEVÉTELE

A vasúti pálya átépítése Hajdú-Bihar vármegyében, Debrecen, Bocskai kert és Hajdúhadház területén, jellemzően MÁV Zrt. kezelésében álló területen történik meg.

A tervezett vágányhálózat és az árkok, valamint a kapcsolódó létesítmények miatt több szomszédos ingatlan részleges vagy teljes kisajátítása szükséges.

Terveken a kataszteri alaptérkép, a jelenlegi MÁV határ és a vasúti pálya megvalósításhoz szükséges területek javasolt határvonala fel van tüntetve.

A javasolt kisajátítási határt a helyszínrajzon és a keresztaszelvényeken ábrázolták, melyet az OVSZ I. 1.1.13. pontjában meghatározott vasúti védősáv alapján határoztak meg.

Ettől eltérő kialakítást műszaki és gazdasági okokra hivatkozva, illetve Üzemeltető által támasztott igény esetén alkalmaztak.

Alépitmények megvalósítására és töltésszélesítésre is sor kerül, illetve vízelvezetés is megoldásra kerül mind a megállóhelyek és a vágányok között (az utóbbi esetben elhelyezett felépítményi szivárgóval történik, ezek többnyire a megállóhely közelében elhelyezése kerülő tározó árokba kerülnek kivezetésre) **Azokon a szakaszokon, ahol a pályára hulló csapadékvizeket gazdaságosan, gravitációsan nem lehet befogadóba vezetni, ott tározó árkot építenek ki.**

A 100. sz. vasútvonal nyílt vonali vágányait 60E2 rendszerű, max. 120 mh. sínekkel tervezték.

ALÉPÍTMÉNY

A vágányokat és azok alépitményét 225 kN tengelyterhelésnek megfelelően tervezték. A földműkorona és az alépitményi rétegek oldalesése 5%. Töltés szélesítés, töltésépítés történik.

VÍZTELENÍTÉS

Meglévő állapot

Apafa állomástól észak felé, a Pallagi úti átkelőig a vasúti pálya többnyire töltésben halad, és a domborzati viszonyok miatt árok sem épült. A Pallagi út és Bocskai kert között nagyrészt talpárkos vízelvezetés található, többnyire mindkét oldalon. Hasonló a helyzet egészen Hajdúhadház állomásig. A meglévő vasúti pálya az esetek döntő többségében kis mértékű töltésben vezet. A terep lejtési viszonyaitól függően helyenként talpárkot találunk, helyenként nem épült vízelvezetés.

A szakaszon található műtárgyak és útátjárók az alábbiak: *(félkör betűvel Hajdúhadház közig. területén)*

- 2302+17.00 Pallagi-csatorna keresztezése

- 2308+44.00 D=0,8 m csőáteresz keresztezése
- 2313+69.45 Pallagi úti szintbeni átkelő (elhúzásra kerül 2313+88.84)
- 2327+57.63 Betontanya szintbeni átkelő
- 2336+30.00 D=1,5 m csőáteresz keresztezése
- 2352+46.91 Állomás úti szintbeni átkelő
- **2376+38.46 Pacsirta úti szintbeni átkelő**
- **2392+83.00 Csőáteresz keresztezése**

A szakasz első részén, a Pallagi útig (Debrecen közig. területe) a tervezett pálya töltésben halad, itt a kedvező domborzati viszonyok miatt tározó árok kialakítására csak rövidebb szakaszokon van szükség. **Nagyobb részben kétoldali szivárgó vezet ki a vizet a terepre. Ezt követően a szakaszon többnyire tározó árkos vízelvezetést terveztek.** Ezek a tározó szakaszok sok esetben egymástól elkülönülnek, fenékszintjük lépcsőzetesen emelkedik, ezzel is követve a pálya geometriáját. **Az esetek többségében két oldalt kerülnek kialakításra. Vannak azonban esetek, ahol a helyhiány miatt ez nem megoldható, ilyenkor az egyik oldalt felépítményi szivárgó, míg a másik oldalt nagyobb méretű tározó árok kerül kialakításra.** A megállóhelyek víztelenítése középszivárgóval történik, a lehető legközelebbi tározóba történő kivezetéssel. A felépítményi szivárgó hálózat hossz esése 1,5‰, a kivezető keresztcsatornáké 10 ‰, a csatornák átmérője D200-D400 között változik.

Tározó árkok

Azokon a szakaszokon, ahol a pályára hulló csapadékvizeket gazdaságosan, gravitációsan nem tudják befogadóba vezetni, ott tározó árkot építenek.

A tervezett árkok minimális mélysége 0.5 m, minimális szélessége 0.5 m.

Felépítményi szivárgó

A szivárgókat csak merev falú, hosszbordás, keresztirányban réselt, vasúti teherbírásra méretezett, nagygépes tisztításra alkalmas, Nemzeti Műszaki Értékeléssel rendelkező műanyag szivárgó és szállító csövekkel kell kialakítani. A szivárgócsövek minimális átmérője D=200 mm. A szivárgócsövet 10 cm homokos kavics ágyazatra épített betonba kell fektetni

FELÉPÍTMÉNY

Jelenlegi felépítmény

A nyíltvonali vágányok felépítménye: 54r. sínek hézag nélküli kialakítással, GEO leerősítéssel, "LX" jelű vb. aljakon, 60cm aljtávolsággal, 50-60cm zúzottkő ágyazatban, 15cm homokos kavics védőrétegen.

A meglévő vágányokon az engedélyezett tengelyterhelés 210kN.

Tervezett felépítmény

A 100. számú vasútvonal nyíltvonali vágányainak tervezett felépítménye: 60E2r. sínek hézag nélküli kivitelben, közvetlen (alátétlemez nélküli) rugalmas sínleerősítéssel, LW jelű vb. aljakon, 1:20 síndőléssel, 60cm aljtávolsággal, 35cm hatékony vastagságú zúzottkő ágyazatban.

Sínek

A 100. sz. vasútvonal nyílt vonali vágányait 60E2 rendszerű, max. 120 mh. sínekkel tervezettek.

UTAK, ÚTÁTJÁRÓK, RAKTERÜLETEK, PERONOK

Utak, parkolók

A megállóhelyek környezetében B+R és P+R parkolók létesülnek tervezett állapotban.

A vonalszakaszon a vasúttal párhuzamos utak több helyen a töltésszélesítések, illetve a víztelenítési rendszer korszerűsödésének következtében elépítésre kerültek. Ezek pótlásáról, amennyiben szükségesek, külön szakági tervek készülnek.

A 103/2003. (XII. 27.) GKM rendelet 4. számú melléklete, Országos Vasúti Szabályzat I. kötete (továbbiakban OVSZ I.) 1.3.2.5 pontja alapján a vasúti vágánytengely és az útburkolat széle között 20 méteres védősávot kell kialakítani. Továbbá a védősáv szélessége csökkenthető, ha megfelelő védőszerkezetet helyeznek el.

Útátjárók

A vasútvonalat több helyen keresztezik utak, számozott utak és földutak egyaránt. A vasúti átjárókkal kapcsolatban felülvizsgálat készült, a helyszíni viszonyok, a keresztezési szög, a burkolatszélesség, a biztosítási mód vonatkozásában. Ezek eredményeként a vasút közelében átépülnek az utak, hosszabb-rövidebb szakaszon.

2376+38.46 (2382+73.4) szintbeni útátjáró, Pacsirta út

Az útátjáró jelenlegi szélessége 9,6 m, a vágányzónában betonelemes burkolattal. A csatlakozó útszakasz 3.0 m széles földút. Az útátjáró biztosítására jelenleg fényesorompó üzemel.

Az útátjáró helyben épül át, külön terv szerint. A vágányzónában 14.40 m szélességben gumielemes burkolat létesül, melyhez 10.00 m széles aszfalt burkolatú út csatlakozik. Az útátjáró biztosítása vasúti jelzővel ellenőrzött vonat által vezérelt fény-, és félsorompóval történik. A tervezett biztosítási mód kialakítását a Hajdú-Bihar Vármegyei Kormányhivatal HB/18-ÚO/00669-13/2023 számú határozatában engedélyezte. Az átjárókat úgy kell kialakítani, hogy az e-ÚT 03.06.12:2017 Útügyi Műszaki előírás szerinti rálátás biztosított legyen.

03	Apafa - Hajdúhadház	2382+73,4	2376+38,46	2	Pacsirta út (9.6 m sz. útátjáró a vágányzónában beton elemekkel, 3.0 m sz. földút csatlakozással, fényesorompóval biztosítva, $\alpha=65^\circ$) bontása 14.40m sz. útátjáró építése a vágányzónában gumielemes burkolattal, 10.0m sz. aszfalt burkolat csatlakozással, fény- és félsorompóval biztosítva, $\alpha=79.1^\circ$	gumielemes
----	---------------------	-----------	------------	---	---	------------

Peronok - Hajdúhadház alsó megállóhely [távlati létesítmény]

A terv szerint a megállóhelyen két db sk+55 cm magas, 250m hasznos hosszúságú, távlati fejlesztésben építendő peron számára biztosítottak helyet a vágányok külső oldalán. A vágánytengely-távolság 5.00m. A peronok szélessége 4.00m, az elsodrasi határt jelző sárga színű sávon kívül az utazóközönség számára igénybe vehető hasznos peronszélesség 2.50m és 2.70m.

A tengelyátszerelt kocsik közlekedésére kijelölt vágány a jobb vágány, emiatt itt a peronszegély vágánytengelytől mért távolsága az általános 1.65 m helyett 1.70 m. Ehhez mérten lett figyelembe véve a peronokon az elsodrasi határt jelölő kőkiosztás is.

A peron megközelítésére a közelben lévő Széchenyi út (4902. számú Hajdúsámson felé vezető út) szintbeni átjáró felőli, szintén csak távlatban építendő járdák nyújthatnak lehetőséget.

A peronszegély L55 jelű, előregyártott vasbeton szegélyelemekből épül, a peron kiselemes csúszásmentes térkő burkolatot kap. A peron oldalesése 2%, a peronszegély és a vágánytengely távolsága 1.65 m. A tengelyátszerelt kocsik közlekedésére kijelölt vágány a jobb vágány, emiatt itt a peronszegély vágánytengelytől mért távolsága az általános 1.65 m helyett 1.70 m.

A vasúti pálya átépítésével új felsővezetéki rendszer épül ki. A vasúti pálya úgy került kialakításra, hogy a vágány mellett a felsővezetéki oszlopok elhelyezhetők.

A szintbeni vasúti átjárók jelzővel ellenőrzött fényesorompó, helyenként félsorompóval kiegészítve biztosítási mód szerinti kialakításúak lesznek.

ÉRINTETT JELENTŐSEBB KÖZMŰHÁLÓZATI ELEM

A Pacsirta úti átjáró környezetében nagynyomású földgáz szállítóvezeték (25 bar).

MŰTÁRGYAK

A vasútvonalat több helyen keresztezik árkok, vízfolyások. A műtárgyakkal, átereszekkel kapcsolatban felülvizsgálat készült, a helyszíni viszonyok, az átfolyási keresztmetszet, a folyásszint és a műtárgy állapota, teherbírása vonatkozásában. Ezek eredményétől függően a műtárgyak átépülnek vagy felújításra kerülnek külön szakági tervek szerint.

m. szelvény	nyílás	Jelenlegi műtárgy	T. szelvény	Vágányok	Tervezett beavatkozás	Tervezett műtárgy
2314+79	0,80	vasbeton csőáteresz	2308+44,37	2	bontás/építés	1.50x1.50 m-es vb. keretműtárgy építése
2342+65	1,00	vasbeton csőáteresz	2336+29,88	2	bontás/építés	1.50x1.50 m-es vb. keretműtárgy építése
-	-	-	2355+83,97	2	építés	5.25x2.70 ny. vasbeton keret Peronaluljáró építése
2399+19	0,60	vasbeton csőáteresz	2392+82,67	2	bontás/építés	1.50x1.50 m-es vb. keretműtárgy építése

MAGASÉPÍTÉS

A magasépítményekre vonatkozóan funkcióvizsgálat készül, a kihasználatlan épületek az abban foglaltak szerint bontásra, a szükséges épületek pedig felújításra kerülnek. A megállóhelyi peronokon perontetők épülnek, külön szakági terv szerint, melyek a peronmegközelítést szolgáló aluljárók lépcsőkarát és lifteket is lefedik.

ERŐS- ÉS GYENGEÁRAMÚ BERENDEZÉSEK

Felsővezeték, vontatás

A vasútvonal jelenleg is villamos vontatású, de a pálya átépítéssel együtt új felsővezetéki rendszer épül ki. A vasúti pálya úgy került kialakításra, hogy a vágány mellett a felsővezetéki oszlopok elhelyezhetők. A villamos felsővezeték egyfázisú 25 kV névleges feszültségű, 50 Hz frekvenciájú, föld-visszavezetési táplálási rendszerben kell villamosítani, megerősítő vezeték kiépítésével.

A létesítendő villamos felsővezeték nyíltvonalon és állomások átmenő fővágányain, azok vágánykapcsolatain 160 km/h sebességre, állomások egyéb fővágányaiban és mellékvágányain legalább a pályára engedélyezett sebességre kell kiépíteni. A munkavezeték tervezett magassága egységesen 5.7 méter.

Biztosítóberendezés

A vonalon ETCS L2 vonatbefolyásolást építenek ki. Az állomásokon új elektronikus biztosítóberendezéseket kell telepíteni. A vonalszakaszon a 75 Hz-es jelfeladás korlátozott idejű fennmaradással létesül. Vonatbefolyásoló funkcióját végleges kiépítésben az ETCS 2 rendszer veszi át. A szintbeni vasúti átjárók jelzővel ellenőrzött fényzorompó, helyenként félszorompóval kiegészítve biztosítási mód szerinti kialakításuk lesznek.

Távközlés

A megállóhelyeken az átépítés során a hangos utastájékoztató az összes berendezésével és kábelezésével átalakításra kerülnek. Kábelezésük új, peronokban vezetett kábelalépítménybe kerül.

Az új biztosítóberendezés és távközlés létesítése új vonalkábelek telepítésével jár. A nyíltvonalon általában földkábelt fektetnek, kivéve a műtárgyak, keresztező vízfolyások és útátjárók környezetét, ahol kábelalépítmény épül.

Térvilágítás, energiaellátás

A megállóhelyeken új térvilágítási rendszer épül, külön szakági terv alapján. A lámpatestek a peronokon önálló oszlopokra kerülnek.

A projekt 4. szakasza **Hajdúhadház állomás** szakasz **N1 - Vasúti pálya**

TERVEZÉSI ALAPADATOK, FŐ JELLEMZŐK (a TRE módosításhoz kapcsolódóan)

A vonalszakasz teljes hosszán a névleges nyomtávolság 1435mm. $R=300\text{m}$ -nél kisebb sugarú ívek is tervezettek. A tervezett kialakítás megfelel az 1299/2014/EU rendelet alapján P4 személyforgalmi, és F2 teherforgalmi besorolásának. **A vasútvonal a nemzetközi törzshálózat része, így besorolása 103/2003 (XII. 27. GKM) rendelet alapján: A.1.**

Az átépülő állomás átmenő vágányain a tervezési sebesség 160 km/h, a megelőző vágányok 80km/h, a többi vonatfogadó vágány tervezési sebessége $V=40\text{km/h}$. A mellékvágányok 20km/h sebességűek.

Túlemelés

Az állomás átmenő fővágányaiban olyan túlemeléseket alkalmaztak, amellyel biztosítható, hogy az oldalgyorsulás értéke maximum 0.523m/s^2 legyen.

Tengelyterhelés

A jelenleg engedélyezett legnagyobb statikus tengelyterhelés 210kN, ez az érték az átépítés után 225kN lesz.

Úrszelvény

A tervezés során az MSZ 8691 szabvány (Országos közforgalmi vasutak úrszelvénye) „Av” jelű úrszelvénye és az ahhoz tartozó szabadon tartandó tereket vették figyelembe, amelyek minden esetben megfelelnek a „GB” jelű méreetszelvénynek. A vágányok úrszelvényének megállapítása szintén megfelel az MSZ EN 15273 szabványsorozatnak.

Vágánytengely távolság

Az állomási vágányok között a tervezett vágánytengely-távolság általában 5.00m. A VII. sz. rakodóvágány és a mellette lévő I. sz. vonatfogadó, -indító fővágány között biztonsági okok miatt 7.80 méteres vágánytengely távolságot alkalmaztak annak érdekében, hogy a homlokrakodó műtárgyhoz csatlakozó útburkolat és a mellette lévő vágány elválasztását szalagkorláttal biztosíthassák, illetve, hogy a rakodó műtárgy és a szomszédos vágány között az üzemi közlekedési tér meglegyen.

A középperon Hajdúhadház állomáson 10,50 méteres vágánytengely távolságban került elhelyezésre. A kitérők biztonsági határjeleit is oda tervezték, ahol a vágánytengely-távolság $3750 + D1 + D2$, de minimum 4000 mm.

Mértékadó emelkedő

A tervezési szakaszon a mértékadó emelkedő Debrecen és Nyíregyháza között 5‰.

Vonalvezetés

Hajdúhadház állomás a 100. számú Budapest Nyugati pu. – Cegléd – Szolnok – Záhony oh. kétvágányú normál nyomtávú villamosított fővonalon a 2403+50 – 2419+92 hm szelvények között helyezkedik el. Az állomás Debrecen-Nyíregyháza rendelkezési szakasz középállomása, Hajdúhadház település keleti felében helyezkedik el. Szomszédos állomásai Apafa és Újfehértó állomás.

Meglévő vízszintes vonalvezetés

Az állomás átmenő fővágányainak engedélyezett sebessége a MÁV Zrt. 2017/2018. menetrendi időszakra vonatkozó Hálózati Üzletszabályzat 1E. sz. módosításának 3.3.1.1. melléklete szerint 120 km/h. Az utasforgalom ellátását egy darab, az átmenő vágányok között elhelyezkedő szigetperon biztosítja. Az állomáson jelenleg 4 db vontfogadó-indító fővágány, 1 db tároló vágány és 1 db kiszolgáló mellékvágány található.

A hatvágányos állomás átmenő fővágányai a III. és IV. sz. vágányok. A bal átmenő fővágánytól párhuzamosan balra fekszik a II. sz. vonatfogadó, -indító fővágány, mely a 12. és 11. sz. XI-es rendszerű kitérőkkel csatlakozik a III. sz. fővágányhoz. Közvetlenül a II.sz. vágány mellett található az I. sz. tároló vágány, mely a II.sz. vágányba a felvételi épület közelében van visszakötve. Az V.sz. vonatfogadó/indító vágány a jobb átmenő vágányból szintén XI-es kitérőkkel csatlakozik. A Rola forgalom lebonyolítására a

III. és IV. sz. vágány van kijelölve. Az V. sz. vágányból ágazik ki az U&D STAHL Kft. sajátcélú vasúti pályahálózata, melyet követően a Magyar Honvédség sajátcélú vasúti pályahálózata található homlokrakodóban végződjén.

A jelenlegi vágánytengely-távolságok 4,90 – 10,00 m közötti változó értékekkel rendelkeznek, átlag 5,00 méter. A biztosítóberendezés típusa: SZT (Szovjet tolató-vágányutas). Egyközpontos, váltó- és vágány foglaltságot ellenőrző, tolató-vágányutas biztosítóberendezés.

A felvételi épület a vasúti pálya bal oldalán helyezkedik el. Az állomás kezdőpont felőli oldalán az I. sz. raktári vágány mellett található egy használaton kívüli darabáru raktár, egy úrszelvénybe nyúló oldalrakodó és egy szolgálati lakásokat magába foglaló lakóház.

A III.-IV. vágány között elhelyezkedő sk+30 cm magas, 700 m hosszú, aszfaltozott peron a felvételi épület felől a II. és III. sz. vágányokon keresztül szintben lehetséges.

Az állomás váltói biztosítottak, váltójelzővel és váltófűtő berendezéssel nincsenek ellátva.

Nyílt pályán található Hajdúhadház állomásról ellenőrzött váltók a Hajdú Infrastruktúra Zrt. sajátcélú vasúti pályahálózatának kiágazási váltói, melyek Téglás megállóhelynél a 2432+35 és a 2454+55 hm szelvények között találhatók. A váltók váltófűtéssel ellátottak. A váltók a helyszínen található biztosító berendezéssel elektronikusan vezérelhetők a hajdúhadházi biztosító berendezéséről történő hozzájárulás mellett. Az állomáson hangos utastájékoztató berendezés üzemel.

Magassági vonalvezetés:

A két átmenő vágány magassági vonalvezetése megegyezik, szintkülönbségük 0-10 cm között változó. A felvételi épületig közel vízszintesben fekszenek, majd a meglévő 2413+50 hm szelvénytől kezdődően ca 2,5 ‰-esével rendelkeznek. Az állomáson található további vágányok jellemzően 10-12 cm-re alacsonyabban fekszenek, mint az átmenő fővágányok, magassági vonalvezetésük hullámzó.

Az állomáson tervezett állapotban 3 db szintbeni átjáró található.

A teljes tervezési szakaszon a mértékadó emelkedő értéke 5.0 ‰.

TERVEZETT ÁLLAPOT

A tervezett bejáratú jelzőket tekintve az állomás a 100. sz. vasútvonal 2393+11 – 2415+02 hm szelvénye között helyezkedik el.

A tervezési sebesség az átmenő vágányok teljes hosszán 160 km/h. A II. és IV. sz. vágány tervezési sebessége 80 km/h, a további állomási vágányok tervezési sebessége 5 - 40 km/h. A tervezett tengelyterhelés 225 kN, a nyomtávolság 1435 mm.

Az állomáshoz kapcsolódó megelőző nyíltvonal szakaszon található a távlati fejlesztések között szereplő Hajdúhadház megállóhely számára biztosított terület, ezért a tervezett vágánytengelytávolság itt 5.00 m. A követő nyíltvonal szakaszon Téglás megállóhely közelsége, illetve az állomást követő inflexiós geometria miatt szintén 5.00 m a vágánytengely távolság.

A sebességnövelés, a tervezett szigetperon és a meglévő-átépülő szintbeni átjárók figyelembevételével a vágányhálózat helyben történő átépítésére csak részben van lehetőség.

Az állomás III. vágánya a jobb átmenő, az I. vágánya a bal átmenő fővágány.

Az átmenő vágányok között a kezdőponton mindkét irányban biztosított az átjárás. A 2-4. sz. kitérőkből álló vágánykapcsolat 40 km/h, míg a 6-10 sz. kitérőkből álló kapcsolat 80 km/h sebességet tesz lehetővé. A végponton az átmenő vágányok között 40 km/h-val járható jobbos és balos vágánykapcsolatot terveztünk.

Az II. sz. megelőző vágány 80 km/h sebességre alkalmas vonatfogadó-, indító fővágány, mely az állomás elején és végén B60-800 rendszerű kitérővel csatlakozik a bal átmenő vágányhoz.

A IV. sz. személyvonati fogadó-, indító fővágány a kezdő- és végponton B60-800 rendszerű kitérővel ágazik ki. A további állomási vágányok kitérőkapcsolatai már csak 40 km/h sebességű közlekedést tesznek lehetővé.

Az állomás bal oldalán található a honvédségi igényeknek megfelelően kialakított VI. és VII. sz. rakodóvágány. A vágányok lezárását egy 11 méter széles homlokrakodó műtárgy biztosítja. A VI.sz. vágány mellett vágánytengelytől 1,5 méterre, pályaszinten elhelyezkedő burkolt rakterületet kell kialakítani, az Attila úttal való csatlakozással.

A személyforgalom kiszolgálását 3 db peronos vágány fogja biztosítani. A III. és a IV. számú vágány közé 10.50 méteres vágánytengely távolságba tervezett a 250 m hosszú, min. 7.20 m széles, sk+55 cm magas szigetperont. A szigetperon megközelítését a felvételi épület déli oldalán kialakított gyalogos aluljáró biztosítja. Az I. sz. fővágány és a felvételi épület között 250 m hosszú, 4.00 m széles főperont terveztek. A főperon és az állomási előtér szintkülönbségének áthidalására rámpát és lépcsőt kell kialakítani.

A jelenlegi honvédségi rakodó felé a 20. sz. kitérő egyenes irányát követően tervezték a visszacsatlakozást a meglévő vágányhoz. A rakodóhoz vezető scvp. saját szelvényezéssel bír, aminek kezdőpontja jelenleg a 24. sz. kitérő eleje. A jelenlegi szelvényezés szerint az iparvágányból elbontásra kerül 434m a meglévő 24. sz. kitérő elejétől, a tervezett vágányhálózat visszacsatlakozásáig mérve. A tervezett vágányhálózat alapján a scvp. az új 20. sz. kitérőn keresztül az V. vágányhoz csatlakozik, amelynek használható hossza 666m. A kiágazó vonal szelvényezésének új kezdőpontja későbbi tervfázisban pontosítandó.

Az UD-Stahl iparvágányhoz való visszacsatlakozásnál tervezett szabályozási munkálatok mellett a szabályozás előkészítése is (pl. alj és kapcsolószercsere) a projektet megvalósító vállalkozó feladata.

Vágány-szám	Funkció	Használható hossz [m]	Tervezési sebesség [km/h]
I.	vonatfogadó, -indító, bal átmenő fővágány	854	160
II.	vonatfogadó, -indító, bal megelőző fővágány	827	80
III.	vonatfogadó, -indító, jobb átmenő fővágány	867	160
IV.	vonatfogadó, -indító, jobb megelőző fővágány	794	80
V.	vonatfogadó, -indító fővágány	666	40
VI.	rakodó csonka vágány	300	20
VII.	rakodó csonka vágány	300	20

A II.- III. vágányközben életvédelmi kerítés elhelyezése szükséges szigetperon eleje-20 métertől, szigetperon vége +20 méterig, 307 méter hosszon.

Tervezett magassági vonalvezetés

A jelenlegi állapotban is meglévő, határozott lejtőtörést az állomás közepén megtartottuk, mert közel 0,50 m emelést eredményezne a szabványosnál meredekebb lejtő megszüntetése. Ekkora emelés nagyon megnehezítené a forgalom fenntartása mellett végzett átépítést, ezért az állomás végpont felőli részén 2.2 ‰-es lejtőt alkalmaztak.

TERÜLETIGÉNYBEVÉTEL

A tervezett vágányhálózat és az árkok, valamint a kapcsolódó létesítmények miatt több szomszédos ingatlan részleges vagy teljes kisajátítása szükséges.

Tervek a kataszteri alaptérképet, a jelenlegi MÁV határt és a vasúti pálya megvalósításhoz szükséges területek javasolt határvonala van feltüntetve. A javasolt kisajátítási határ a helyszínrajzon ábrázoltak.

ALÉPÍTMÉNY

Tervezett állapot

A vágányokat és azok alépítményét 225 kN tengelyterhelésnek megfelelően terveztük. A földműkorona és az alépítményi rétegek oldalesése 5%. Töltésszélesítés és töltésépítés is tervezett.

Víztelenítés

Meglévő állapotban Hajdúhadház állomás vízvezető árkokkal és tározó árkokkal víztelenített.

Hajdúhadház állomás víztelenítése felépítményi szivárgó hálózattal, az azt kiegészítő tározó és vízvezető árkokkal történik.

Lehetőség szerint a meglévő mélyvonulatokat és árkokat használták fel a pályára hulló csapadékvíz tározására, elvezetésére.

A felépítményi szivárgó hálózat hossz esése 1,5‰, a kivezető keresztcsatornáké 5-10 ‰, a csatornák átmérője D200-D400 között változik.

A szakaszon a vasúti pálya víztelenítése megoldott a felépítményi szivárgóval, azonban egy-egy részen előfordul, hogy a jelentős méretű bevágás miatt a pálya védelme érdekében vízvezető árok elhelyezése is szükséges. A vízvezető árok befogadója tározó árok.

Vízépítési részletek

Hajdúhadház állomás teljes hosszában szivárgóval víztelenített, a pálya melletti rézsú vizét pedig vízvezető árok szállítja.

A tervezett víztelenítési koncepcióban a meglévő állapottal hasonlóan a meglévő szelvényezés szerinti 2405+25.00, tervezett szelvényezés szerinti 2398+88.00 hm szelvényben fekvő műtárgyat fel kívánjuk használni a vasúti csapadékvizek elvezetésére a 13647 hrsz-ú terület irányába.

Peronoknál a vasúti pálya középszivárgóval víztelenített, a perontető csapadékvizei a peronban elhelyezett gyűjtőcsatornában kerülnek összegyűjtésre, majd a peronok alatt futó keresztcsatornára történő rákötéssel jut el a befogadó tározó árokba. Az A és a B peronba DN 160 Kg-PVC csapadék csatornát terveztünk 95-95 m hosszban. A csatornába kerül bekötésre a perontető vizek a magasépítési terv szerint meghatározott pontokban.

Tározó árok

Azonon a szakaszokon, ahol a pályára hulló csapadékvizeket gazdaságosan, gravitációsan nem lehet a befogadóba vezetni, ott tározó árkot kell építeni.

A tervezett árok minimális mélysége 0.5 m, minimális szélessége 0.5 m. A fenékszélességük és hosszuk, valamint a fenékvonaluk kialakítása a helyi adottságok függvénye, a rézsúk hajlása 1:1.5.

Burkolt árok

Burkolt árkot kell alkalmazni, ha a tervezett árok esése nem éri el a 2.0‰ hosszesést, illetve ahol túl meredek árokra van szükség. Burkolt árkot kell alkalmazni valamennyi műtárgy környezetében, átereszeknél, hidaknál, hossz-szivárgók és csatornák bekötéseinél, illetve bevágásos szakaszokon.

Hajdúhadház állomáson a tervezett burkolt árokknál mócsán típusú árokelemeket terveztünk, kivétel a 2396+80,00 – 2398+88,00 hm. sz. közötti szakaszon, ahol 'kis barcs' típusú árokelemet terveztünk be.

FELÉPÍTMÉNY

Jelenlegi felépítmény/ tervezett felépítmény

Az állomási átmenő vágányok a többi, vonatfogadó és mellékvágányok, a csatlakozó saját célú iparvágány kialakítása a településrendezési szempontból nem releváns.

UTAK, ÚTÁTJÁRÓK, RAKTERÜLETEK, PERONOK

Utak, parkolók

Az állomáson a felvételi épület vágányokkal ellentétes oldalán 27+1 férőhelyes P+R parkoló létesül az önkormányzati projektben megvalósuló parkoló mellett. A felvételi épület déli oldalán 24 férőhelyes B+R parkoló biztosítja majd a kerékpárok biztonságos tárolását.

A Sámsoni úti szintbeni átjárót követően a vasúti pálya jobb oldalán a tervezett létesítmények helyigénye miatt a Botond utca átépítése szükséges 320 m hosszban.

Az állomás bal oldalán a Hunyadi utcai szintbeni átjáró és a rakterület között az Attila út megerősítéséről és szélesítéséről szakági terv rendelkezik.

Útátjárók

Az állomáson jelenleg két darab szintbeni közúti-vasúti átjáró található. Az új biztosítóberendezés üzembe helyezését követően viszont az állomás kezdőpontján található Sámsoni út átjárója is állomási sorompóként fog üzemelni.

Sámsoni út (Széchenyi utca)

A Sámsoni út a 2399+77.9 hm szelvényben keresztezi jelenleg a vasúti pályát. Burkolatszélessége 6.0 m, közvetlenül a vasúti pálya előtt kiszélesítve. A vágányzónában az átjáró szélessége 10.2 m, gumielemmel burkolva. A biztosítás módja: fény-és félsorompó. Az útátjáró keresztezési szöge 51°.

Helyén a tervezett vasúti pálya 2393+41.29 hm szelvényben 13,2 m széles gumielem burkolatú útátjáró épül, kétoldali fény-és félsorompós biztosítással. A csatlakozó út összesen ca~175 m hosszon épül át. A beavatkozási szakaszon 7.00 m burkolatszélességet, mellette mindkét oldalon 1.00 m széles padkát kell kialakítani. A vasúti átjáróban a vágánytengelytől 3.0-3.0 m távolságig a tervezett burkolatszélességet meg kell növelni 0.5-0.5 m-rel oly módon, hogy az 1:1-es kifutással csatlakozzon a folyópálya útburkolatához. A tervezett biztosítási mód kialakítását a Hajdú-Bihar Vármegyei Kormányhivatal HB/18-ÚO/00670-15/2023 számú határozatában engedélyezte.

A kezdőponti oldalon 5,4m sz. gyalogos átjáró létesül a vágányzónában gumielem burkolattal, 1,5 m széles gyalogos járda csatlakozással, áthívójelzővel és labirintkorláttal biztosítva. A végponti oldalon 6,3 m sz. gyalogos átjáróval a vágányzónában gumielem burkolattal, 3,0 m széles gyalogos járda csatlakozással, fény-és félsorompóval és az ellentétes oldalon áthívójelzővel biztosítva. Az útátjáró keresztezési szöge 51.4°.

Hunyadi utca

A Hunyadi utca a 2406+23.3 hm szelvényben keresztezi jelenleg a vasúti pályát. Burkolatszélessége 8.0 m, közvetlenül a vasúti pálya előtt kiszélesítve. A vágányzónában az átjáró szélessége 10.2 m, gumielemmel burkolva. A biztosítás módja: fény-és félsorompó. Az útátjáró keresztezési szöge 88°.

Helyén a tervezett vasúti pálya 2399+86.37 hm szelvényben 10.8 m széles erősített gumielem burkolatú útátjáró épül, kétoldali fény-és félsorompós biztosítással. A csatlakozó út összesen ca~135 m hosszon épül át. A beavatkozási szakaszon 6.50 m burkolatszélességet, mellette mindkét oldalon 1.00 m széles padkát kell kialakítani. A vasúti átjáróban a vágánytengelytől 3.0-3.0 m távolságig a tervezett burkolatszélességet meg kell növelni 0.5-0.5 m-rel oly módon, hogy az 1:1-es kifutással csatlakozzon a folyópálya útburkolatához. A tervezett biztosítási mód kialakítását a Hajdú-Bihar Vármegyei Kormányhivatal HB/18-ÚO/00671-13/2023 számú határozatában engedélyezte.

A kezdőponti oldalon 4,5m sz. gyalogos-kerékpáros átjáró létesül, a vágányzónában gumielem burkolattal, 3,0 m széles gyalogos-kerékpáros járda csatlakozással, fény-és félsorompóval és az ellentétes oldalon áthívójelzővel biztosítva. A végponti oldalon 2,7 m sz. gyalogos átjáró épül a vágányzónában gumielem burkolattal, 2,0 m széles gyalogos járda csatlakozással, áthívójelzővel és labirint korláttal biztosítva. Az útátjáró keresztezési szöge: 87.8°.

Szőlős utca (Nefelejcs utca)

A Szőlős utca a 2417+27.6 hm szelvényben keresztezi jelenleg a vasúti pályát. Burkolatszélessége 6.0 m, közvetlenül a vasúti pálya előtt kiszélesítve. A vágányzónában az átjáró szélessége 7.2 m, gumielemmel burkolva. A biztosítás módja: fény-és félsorompó. Az útátjáró keresztezési szöge 88°.

Az átjárótól északra a tervezett vasúti pálya 2411+10.28 hm szelvényben 15.6 m széles gumielem burkolatú útátjáró épül, fény-és félsorompós biztosítással. A csatlakozó út összesen ca~195 m hosszon épül át. A beavatkozási szakaszon 6.00 m burkolatszélességet, mellette mindkét oldalon 1.00 m széles padkát kell kialakítani. A vasúti átjáróban a vágánytengelytől 3.0-3.0 m távolságig a tervezett burkolatszélességet meg kell növelni 0.5-0.5 m-rel oly módon, hogy az 1:1-es kifutással csatlakozzon a folyópálya útburkolatához.

A tervezett biztosítási mód kialakítását a Budapest Főváros Kormányhivatala - Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály HB/18-ÚO/00671-13/2023 számú határozatában engedélyezte.

Szakasz		megl. szelvény	T. szelvény	Vágányok száma jelenleg	Útátjáró neve, kialakítása	Vágányok száma tervezetten	T. burkolat
04	Hajdúhadház	2399+77,9	2393+41,29	2	Sámsoni út (10.2m sz. útátjáró a vágányzónában gumieleemes burkolattal, 6,0 m sz. aszfalt burkolat csatlakozással, fény- és félsorompóval biztosítva, $\alpha=51^\circ$) bontása 13,2 m sz. útátjáró építése a vágányzónában gumieleem burkolattal, 7,0 m sz.aszfalt burkolat csatlakozással, kétoldali fény-és félsorompóval biztosítva, $\alpha=51,4^\circ$ a kezdőponti oldalon 5,4m sz. gyalogos átjáróval a vágányzónában gumieleem burkolattal, 1,5 m széles gyalogos járda csatlakozással, áthívójelzővel és labirintkoriáttal biztosítva, $\alpha=51,4^\circ$ a végponti oldalon 6,3 m sz. gyalogos átjáróval a vágányzónában gumieleem burkolattal, 3,0 m széles gyalogos járda csatlakozással, fény-és félsorompóval és az ellentétes oldalon áthívójelzővel biztosítva, $\alpha=51,4^\circ$	2	gumieleemes
04	Hajdúhadház	2406+23,3	2399+86,37	2	Hunyadi utca (10.2m sz. útátjáró a vágányzónában gumieleemes burkolattal, 8,0 m sz. aszfalt burkolat csatlakozással, fény- és félsorompóval biztosítva, $\alpha=88^\circ$) bontása 10,8 m sz. útátjáró építése a vágányzónában erősített és egyedi gumieleem burkolattal, 6,5 m sz.aszfalt burkolat csatlakozással,kétoldali fény-és félsorompóval biztosítva, $\alpha=87,8^\circ$ a kezdőponti oldalon 4,5m sz. gyalogos-kerékpáros átjáróval a vágányzónában gumieleem burkolattal, 3,0 m széles gyalogos-kerékpáros járda csatlakozással, fény-és félsorompóval és az ellentétes oldalon áthívójelzővel biztosítva, $\alpha=87,8^\circ$ a végponti oldalon 2,7 m sz. gyalogos átjáróval a vágányzónában gumieleem burkolattal, 2,0 m széles gyalogos járda csatlakozással, áthívójelzővel és labirint koriáttal biztosítva, $\alpha=87,8^\circ$	4	gumieleemes
4	Hajdúhadház	-	2407+58,00		0,90 m sz. szintbeni üzemi átjáró építése, a vágányzónában gumieleemes burkolattal, 0,90 m sz. aszfalt burkolatú út csatlakozással, $\alpha=90,0^\circ$	4	gumieleemes
04	Hajdúhadház	2417+27,6	2411+10,28	2	Szőlős utca (7,2m sz. útátjáró a vágányzónában gumieleemes burkolattal, 6,0 m sz. aszfalt burkolat csatlakozással, fény- és félsorompóval biztosítva, $\alpha=88^\circ$) 15,6 m sz. útátjáró építése a vágányzónában gumieleem burkolattal, 6,0 m sz.aszfalt burkolat csatlakozással, fény-és félsorompóval biztosítva, $\alpha=69,9^\circ$ a kezdőponti oldalon 4,5m sz. gyalogos átjáróval a vágányzónában gumieleem burkolattal, 2,0 m széles gyalogos járda csatlakozással, áthívójelzővel és labirintkoriáttal biztosítva, $\alpha=69,9^\circ$	2	gumieleemes

A kezdőponti oldalon 4,5 m sz. gyalogos átjáró létesül, a vágányzónában gumieleem burkolattal, 2,0 m széles gyalogos járda csatlakozással, labirintkoriáttal és áthívójelzővel biztosítva. Az útátjáró keresztesési szöge: $69,9^\circ$.

Vasúti védősávon belüli utak

szelvény		oldal	hossz	út száma/ típusa	szint-különbség	meglévő létesítmény	tervezett létesítmény	Elhelyezkedés közterület/ magánterület/ MÁV terület
től	ig				-1,5<d<4,5			
4. szakasz								
2393+05	2399+75	jobb	670	Botond utca földút	-2,11 / -0,31		zajfal	részben közterület, részben magánterület
2396+40	2399+75	bal	335	földút	-1,14 / 0,21		zajfal, árok	MÁV terület
2400+00	2402+50	bal	250	Attila utca burkolt út	-0,99 / 0,00	kerítés	zajfal	közterület
2408+00	2410+75	bal	275	földút	-0,60 / -0,15		részben peron, árok, zajfal	MÁV terület
2411+00	2415+07	jobb	407	földút	-0,31 / 0,21		árok, zajfal	MÁV terület

Üzemi átjárók

2407+58.00 hm sz. - Üzemi átjáró

Az állomás területén a felvételi épület vonalában 0.90m széles szintbeni üzemi átjáró létesül, a vágányzónában gumieleemes burkolattal, aszfalt burkolatú járda csatlakozással. Az átjáró 4 vágányt keresztesz (I. – IV. sz. vágányokat), a vágányokra merőlegesen, az átjáróban a vágányok egyenesek.

Az átjáró biztosítatlan, köz-, és gyalogos forgalom elől elzárt. Az átjáró környezetében kitérők nincsenek.

Az átjáró szelvényében az életvédelmi kerítésen zárható kapu létesül.

Rakterületek

Jelenlegi állapotban az állomás bal oldalán, 2402+91 - 2405+00 hm szelvények között az I. sz. raktári vágány mellett burkolt, leromlott állapotú, növényzettel benőtt nyílt rakterület található. A rakterület közúti kapcsolata Attila utcával biztosított. Emiatt a közforgalmú rakodás az állomáson jelenleg engedélyezett. Tervezett állapotban a nyílt rakterület elbontásra kerül a rakodáshoz tartozó létesítményekkel együtt.

Hajdúhadház állomás bal oldalán, a VI. vágány mellett, vágánytengelytől 1.50 méterre pályaszintű burkolt rakterületet kell kialakítani. A VI. és VII. vágány használható hossza 300m, 11m széles, duplahomlokrakodóban végződött. A Magyar Honvédség által előírt feltételeknek a rakterület megfelel (felállási hossz, szélesség, közúti fordulási sugár, vágány vonalvezetés), valamint a MÁV Zrt. Üzemeltetői előírásainak is. A burkolt rakterület a VI. vágány mellett 289.5m hosszon épül. A rakterület egyenes, vízszintes vágányszakasz mellett fekszik és a burkolata 2.5 % oldaleséssel lejt.

Peronok

A terv szerint az állomáson egy db sk+55 cm magas, 250m hasznos hosszúságú főperon épül az I. vágány bal oldalán és egy db sk+55cm magas, 250m hasznos hosszúságú szigetperon a III. - IV. vágányok között, ahol a vágánytengelytávolság 10.50m. A főperon szélessége 4.00m, a szigetperon szélessége 7.20m, az elsodrési határt jelző sárga színű sávok között az utazóközönség számára igénybe vehető hasznos peronszélesség 2.50m, illetve 4.80m.

A szigetperon akadálymentes megközelítésére a település két részét összekötő, a vágányok alatt átvezető gyalogos aluljáró szolgál. A peronszegély L55 jelű, előregyártott vasbeton szegélyelemekből épül, a peron kisélemes csúszásmentes térkő burkolatot kap. A peron oldalesése 2%, a peronszegély és a vágánytengely távolsága 1.65 m.

MŰTÁRGYAK

Az állomási területet a tervezett 2398+88 hm szelvényben időszakos vízfolyás keresztezi. Az időszakos vízfolyás pálya alatti átvezetését szolgáló vasbeton csőátereszt el kell bontani, helyére vasbeton kerethíd került megtervezésre. A tervezett 2406+70.85 hm szelvényben a szigetperon megközelítésére 4.00 m nyílású gyalogos aluljárót kell létesíteni, lépcsőkarokkal és liftekkel. A VI. és VII. vágányok végében a Magyar Honvédség igényeknek megfelelően 11.0 méter széles homlokrakodó műtárgyat kell építeni.

MAGASÉPÍTÉS

Az állomás felvételi épülete az 2407+33.56 szelvényben, az állomás bal oldalán található. A magasépítményekre vonatkozóan funkcióvizsgálat készült, a kihasználatlan épületek bontásra, a szükséges épületek pedig felújításra kerülnek. Az „A” és „B” jelű peronok 75.00 méter hosszon perontetők létesülnek, melyek a peron megközelítést szolgáló aluljárók lépcsőkarát és lifteket is lefedik.

Felsővezeték, vontatás

A vasútvonal jelenleg is villamos vontatású, de a pálya átépítéssel együtt új felsővezetéki rendszer épül ki. A vasúti pálya úgy került kialakításra, hogy a vágány mellett a felsővezetéki oszlopok elhelyezhetők. A villamos felsővezeték egyfázisú 25 kV névleges feszültségű, 50 Hz frekvenciájú, föld-visszavezetéses táplálási rendszerben kell villamosítani, megerősítő vezeték kiépítésével. A létesítendő villamos felsővezeték nyíltvonalon és állomások átmenő fővágányain, azok vágánykapcsolatain 160 km/h sebességre, állomások egyéb fővágányaiban és mellékvágányain legalább a pályára engedélyezett sebességre kell kiépíteni. A munkavezeték tervezett magassága egységesen 5.7 méter.

Biztosítóberendezés

Az állomáson minden kitérő és siklasztó saru központi állítású lesz. Jelen projekt keretében a jelenlegi biztosítóberendezés teljes átalakításra kerül. Kiépítésre kerül az ETCS vonatbefolyó rendszer. A meglévő 75Hz-es ütemezett jelfeladás is megmarad, a bejáratí jelzőknél a megálljra ejtő szakaszon, valamint az állomás fogadóvágányain a szigeteltsíneket vissza kell építeni. Ezt a kiviteli tervek készítése során a

szigetelési, hegesztési és sínkiosztási tervben figyelembe kell venni. A szintbeni vasúti átjárók jelzővel ellenőrzött fényoszorompó, helyenként félsorompóval kiegészítve biztosítási mód szerinti kialakításúak lesznek.

Távközlés

Az állomásokon az átépítés során a hangos utastájékoztató és a kitérőkörzetben utasításadó hanghálózat az összes berendezésükkel és kábelezésükkel átalakításra kerülnek az új vágánykapcsolatokhoz igazodóan. Kábelezésük az új kábelalépítménybe kerül. Az új biztosítóberendezés és távközlés létesítése új vonalkábelek telepítésével jár, amelyek az állomások területén az új kábelalépítménybe kerülnek behúzásra.

Térvilágítás, energiaellátás

Az állomásokon új térvilágítási rendszer épül, szakági terv alapján. Ez bejárat jelzőtől bejárat jelzőig tartalmazza a tolatási padkák, a kitérőkörzetek, a rakterületek és a peron megvilágításának tervét. A lámpatestek a peronokon önálló oszlopokra kerülnek, máshol a felsővezetéki oszlopokra lesznek felszerelve.

A projekt 5. szakasza Hajdúhadház (kiz) – Téglás (kiz) állomásköz (vasúti pálya szakág) N1 vasúti pálya

Az állomásközben a névleges nyomtávolság 1435mm. Nyombővítés alkalmazására nincs szükség. A vonali vágányok tervezési sebessége $V=160\text{km/ó}$.

VONALVEZETÉS JELENLEGI ÁLLAPOT

Meglévő vízszintes vonalvezetés

Hajdúhadház után először balos majd jobbos ív van, utána pedig rövid egyenes, ezek az elemek alkotják a 05 számú szakaszt. Az ívek alkalmasak $V=120\text{-}140\text{km/ó}$ sebességre, de főleg a második ív $R=1200\text{m}$ -es sugara előre vetíti a nyomvonal-korrektúra szükségességét.

Meglévő magassági vonalvezetés

A felmérés alapján látható, hogy Hajdúhadház után a vágányok szintje 5-15cm-rel eltérő, elsősorban jobb vágány feltűnő hullámossága miatt. Az átlagos lejtés 2-3‰, ami folytatódik Téglás felé is.

Tervezett állapot vízszintes vonalvezetés

A tervezési szakasz Hajdúhadház állomás végponti egyenesével indul. Az első ív akár maradhatna is, de második ív kis sugarát növelni szükséges, emiatt ott a vágány több, mint 20m-rel jobbra tolódik. Az előírás szerinti $V/2$ hosszúságú közbenső egyenes biztosítása az ívek változtatásával oldható meg. Ha figyelembe vesszük, hogy a rövid nyíltvonali részen 5.00m-es vágánytengely-távolságot terveztünk, akkor nem meglepő, hogy csak az ívek után, Tégláshoz közeledve fordul elő, hogy az új vágány a régiek a nyomvonalára esik.

Szám	Szakasz	Tervezési sebesség, km/ó	Szakasz eleje	Szakasz vége	Hossz, m
05	Hajdúhadház - Téglás	160	2415+07	2432+65	1758

Tervezett magassági vonalvezetés

A jelenlegi állapotban is meglévő, határozott lejtőrészek megtartásra kerültek, illetve szükség esetén kismértékben módosították. A túlemeléses ívbe kerülő vasúti átjáró esetén a jobb és a bal vágányra eltérő hossz-szelvényt terveztek. Ez okozza, hogy szinte a teljes szakaszon eltérő a két vágány magassága. A tervezett sínkoronaszint emelések 10-40cm közöttiek, rövid szakaszon előfordul 40cm feletti érték is.

Területek igénybevétele

A pálya- és alépítmény (földmű, vízelvezetés) építési munkák általában MÁV területen elvégezhetők. Több, hosszabb-rövidebb szakaszon szükséges a földmű, illetve az árok építése miatt kisajátítás. Az ívek nyomvonal-korrektúrája a jobb oldalon, főleg a 2419-2427 szelvények között idegen területeket érint.

Ezeket részletesen a **Hiba! A hivatkozási forrás nem található..** melléklet tartalmazza. Az említett területekre vonatkozóan, a vasútüzemhez szükséges mértékben a generáltervező kisajátítási terveket készítet.

A vasúthoz közeli párhuzamos utak esetében megvizsgáltuk a helyzetet az OVSZ-ben előírt távolságok alapján. Az alépítmények részletes ismertetésére nem kerül sor.

Felépítmények

Mindkét vágány 54-es rendszerű. A felépítmény koros, meglátszik a hosszú idő alatt átgördült elegytonna, a rövid szakaszon elvégzett beavatkozások, terv nélküli vágányszabályozások. A zúzottkő ágyazat sem tudja már maradéktalanul betölteni a feladatát, elszennyeződött, nem biztosítja a rugalmas alátámasztást. 60E2r. sínek hézag nélküli kivitelben, közvetlen (alátétlemez nélküli) rugalmas leerősítéssel, 1:20 síndőléssel, LW vb. aljakon, 60cm aljtávolsággal, 35cm hatékony vastagságú zúzottkő ágyazatban

Sínek

A vonali vágányokat 60E2 rendszerű, max. 120 mh. sínekkel tervezték. A sínek feleljenek meg az EN 13674-1 szabvány szerint R260 jelű minőségi követelményeknek. A síneket önjáró ellenálláshegesztő géppel kell összehegeszteni. AT hegesztéssel készülnek a záróhegesztések. A beépíthető sínszálak minimum hossza $0.1 \times V$ (m), ahol „V” a pályasebesség km/h-ban. Jelen esetben nyíltvonalon 16m az alkalmazható legkisebb sínhossz.

UTAK, ÚTÁTJÁRÓK, RAKTERÜLETEK, PERONOK

Utak, parkolók

Az állomásközben párhuzamos út vagy parkoló nem épül.

A 2426+76.51 szelvényben (régi 2433+16) földút keresztezi a vágányokat 76°-os szögben. Az átjáróban a vasút ívben, az út egyenesben fekszik. A vasúti átjáró fénysorompóval biztosított. Az út szélessége a vasút közelében 5.5-5.8m.

A vasút korrekciója következtében az útátjárót át kell helyezni, a keresztezési szelvénye megváltozik (2426+97.31). A vágányburkolat 10.80msz szegélygerendás gumieleemes burkolat lesz, amely alkalmas a 6.0msz. út és mellette 2x1.0m széles padka átvezetésére. A tervezett állapotban az átjáró biztosítása fény- és félsorompó lesz.

A 10.80m szélességgel a fénysorompó vonaláig meg kell építeni a burkolatot, ott kell lecsökkenteni 6.00m-re. Az így kialakított aszfaltozás tartalmazza a szükséges burkolt padkát és egyben biztosítja a szegélygerenda külső oldali megtámasztását is. A közútról érkező csapadékvizek elvezetése érdekében, a bal vágány mellett rácsos vízvezető folyókát kell kialakítani.

KIMUTATÁS A VASÚTI ÁTJÁRÓKRÓL

Szakasz	nyilv. szelvény	Vágányok	Jellemzők	T. szelvény	T. szélesség	T. burkolat	ker. szög	biztosítás
05 Hajdúhadház - Téglás	2433+16	2	földút, áthelyezés	2426+97.31	10.80	gumieleemes	56°	fény- és félsorompó

Rakterületek

Az állomásközben rakterület nem épül.

Peronok

Az állomásközben nincs megállóhely, peron nem épül.

Víztelenítés

A vágányok alépítménykoronájáról, a kvázi vízzáró SZK1 erősítőrétteg felületéről a terhelési zónából kiszivárgó vizek a padkára és az oldalárokba kerülnek, ahol elszikkadnak. Tolatási padka esetén az SZK1 réteg felett elhelyezkedő, zúzottkő vagy kulékavics anyagú, geotextillel védett, kiváló vízvezető tulajdonságokkal rendelkező rétegen keresztül távozik a víz.

Ha a terepviszonyok nem teszik lehetővé az előbbieik alkalmazását, akkor felépítményi szivárgó készül, nyíltvonalon a nagytengelyben vagy a vágányok külső oldalán, állomáson szivárgó hálózatként.

Vízépítési részletek

Szikkasztó/párologtató/tározó árkok

Burkolt árkok

A terv nem tartalmaz burkolt árkot.

Felépítményi szivárgók

Az útátjárók mentén, a bal és a jobb oldalon általában 18-25m hosszon épülnek felépítményi szivárgók, ezek a töltésrézsűre vagy földárkokba kivezethetők.

MŰTÁRGYAK

A vonalszakaszon vasúti műtárgyak nincsenek

MAGASÉPÍTÉS

A vonalszakaszon magasépítmény nincsenek

ERŐS- ÉS GYENGEÁRAMÚ BERENDEZÉSEK

Felsővezeték, vontatás

A vasútvonal jelenleg is villamos vontatású, de a pálya átépítéssel együtt új felsővezetési rendszer épül ki. A vasúti pálya úgy került kialakításra, hogy a vágány mellett a felsővezetési oszlopok elhelyezhetők. Az állomásokon és a csatlakozó nyíltvonal szakaszokon tartó (T), feszítő (F) és lengő (L), valamint a keretállásokhoz jellemzően KR jelű oszlopokat kell felállítani. Nyíltvonalakon az új oszlopél-vágánytengely távolság általánosan 3.0m, megállóhelyeken 5.0m, állomáson általában 3.5-5.0m, az üzemi közlekedési tér, a felépítményi szivárgó és a kábelalépítmény helyigényének függvényében.

A felsővezetési oszlopok horganyzott acéloszlopok lesznek, a tervezett munkavezeték magasság 5,70 m.

Biztosítóberendezés

Jelen projekt keretében a jelenlegi biztosítóberendezés teljes átalakításra kerül. Kiépítésre kerül az ETCS vonatbefolyásoló rendszer. Az állomásokon minden kitérő és siklasztó saru központi állítású lesz.

Távközlés

Jelenleg az állomáson hangos utastájékoztatás és a kitérőkörzetben utasításadó hanghálózat működik. Az átépítés során a régi rendszerek az összes berendezésükkel és kábelezésükkel átalakításra kerülnek az új vágánykapcsolatokhoz igazodóan. Kábelezésük az új kábelalépítménybe kerül.

Az új biztosítóberendezés és távközlés létesítése új vonalkábelek telepítésével jár, amelyek az állomás területén az új kábelalépítménybe kerülnek behúzásra.

Felvételi és az üzemi épületekben strukturált hálózat kerül kiépítésre. A felvételi és az üzemi épületekben vagyonvédelmi és biztonságtechnikai rendszer kerül telepítésre (Tűzjelző rendszer, Behatolásjelző rendszer, Beléptető rendszer, épület kültéri kamerás megfigyelő rendszere).

Térvilágítás, energiaellátás

Az állomásokon és megállóhelyeken új térvilágítási rendszer épül, szakági terv alapján. Ez bejáratok jelzőtől bejáratok jelzőig tartalmazza a tolatási padkák, a kitérőkörzetek, a rakterületek és a peronok megvilágításának tervét. A lámpatestek a peronokon önálló oszlopokra kerülnek, máshol a felsővezetési oszlopokra lesznek felszerelve.

KÖZMŰVEK

A tervezési területen és közelében MÁV távközlő kábelek (rézerű és optikai), biztber. és erősáramú kábelek is találhatóak. A területen különböző bb. és tk. kültéri berendezések üzemelnek. A felsővezetési oszlopokon optikai légvezeték található. A tervezési szakaszon közműgenplán készül. Az üzemeltetőkkel, kezelőkkel az egyeztetések megtörténtek, ennek megfelelően készültek az érintett kábelek és vezetékek védelembehelyezési, illetve kiváltási tervei.

KÖZMŰKERESZTEZÉSEK

Szakasz	Szelvény	Közmű megnevezése, típusa	φ átmérő (mm)	Beavatkozás	Tulajdonos / Üzemeltető
05	Hajdúhadház - Téglás	2428+56	20 kV-os légvezeték	nincs	E.ON Tiszántúli Áramhálózati Zrt.
05	Hajdúhadház - Téglás	2428+57	20 kV-os légvezeték		E.ON Tiszántúli Áramhálózati Zrt.
05	Hajdúhadház - Téglás	2428+69	Nagyközépfnyomású gázvezeték	DN160 KPE	OPUS TIGÁZ Zrt.

Átépítésre kerülő útátjárók

Szakasz	Nyilv. szelvény	Vágányok	Jellemző	T. szelvény	T. burkolat
03	Apafa-Hajdúhadház	2320+04,3	2	Pallagi út	2313+88,84 gumilemezes
03	Apafa-Hajdúhadház	2333+93,2	2	Betontanya	2327+57,63 gumilemezes
03	Apafa-Hajdúhadház	2358+81,9	2	Állomási út	2352+46,91 gumilemezes
03	Apafa-Hajdúhadház	2382+73,4	2	Pacsirta út	2376+38,46 gumilemezes
04	Hajdúhadház	2399+77,9	2	Sámsoni út	2393+41,29 gumilemezes
04	Hajdúhadház	2406+23,3	2	Hunyadi utca	2399+86,72 gumilemezes
05	Hajdúhadház - Téglás	2433+16	2	földút	2426+96,60 gumilemezes

Átépítésre kerülő műtárgyak

Szakasz	m. szelvény	nyílás	Jelenlegi műtárgy	T. szelvény	Vágányok	T. beavatkozás	T. műtárgy
03	Apafa-Hajdúhadház	2314+79	0,80	vasbeton csőáteresz	23,08+44,37	2	átépítés
03	Apafa-Hajdúhadház	2342+85	1,00	vasbeton csőáteresz	23,36+29,88	2	átépítés
03	Apafa-Hajdúhadház	2399+19	0,60	vasbeton csőáteresz	2392+82,67	2	átépítés
04	Hajdúhadház	2405+25	0,60	sínbetétes teknőhíd	2398+88,45	2	átépítés
04	Hajdúhadház	-	-	-	2407+96	3	új peronaluljáró

3.2 Útépítés

SZINTBENI ÚTKERESZTEZÉS 2376+38 HM. SZ. PACSIRTA ÚTI ÁTJÁRÓ

A tervezett közúti-vasúti szintbeni keresztezés Bocskai kert község és Hajdúhadház város közigazgatási határán található. A vasúti átjáró keleti ága szerinti útszakasz kezelésében a tulajdoni viszonyok alapján Bocskai kert és Hajdúhadház település egyaránt érintett.

A Pacsirta úti átjáró 2x1 sávossal kialakítással tervezett átépíteni, a csatlakozva a tervezett vasúti pályák magassági vonalvezetéséhez.

A tervezett útszakasz kezdőszelvénye a vasúti pályát keresztező földút nyomvonalához csatlakozik, a végszelvénye a tervezési szakasz 0+200,41 km szelvénye, amely szintén a meglévő földút nyomvonalához csatlakozik.

A vasúti átjáróhoz csatlakozó nyugati oldali útszakasz 10,0 m szélességű, az útszakasz két részletbe, kétoldali elhúzással először 6,5 m burkolatszélességre, illetve 3,5 m zúzottkőves szélességre csökken. Az útszakasz a meglévő földút nyomvonalához 2,8 m szélességű zúzottkőves burkolattal csatlakozik.

A vasúti átjáróhoz csatlakozó keleti oldali útszakasz 10,0 m szélességű, az útszakasz kétoldali elhúzással 3,5 m burkolatszélességre csökken. Az útszakasz a meglévő földút nyomvonalához 3,5 m szélességű zúzottkőves burkolattal csatlakozik.

Az alkalmazott kissugarú ívek miatt az útburkolat szélesítését terveztük. A tervezett útpálya mellett 1,0 - 1,0 m szélességű nemesített útpadkát terveztünk.

Az átjáró átépítése során az útburkolat szabványnak megfelelő, kissugarú ív miatti ívbővített keresztmetszettel történő átépítése tervezett.

A tervezett zúzottköves útszakaszok kialakítása 3,5 m szélességben, kétoldali 1,0 - 1,0 m szélességű 5,0 %-os oldalesésű padkával tervezett. Az útpálya egyoldali 3,5 %-os keresztirányú esésű a tervezett nyílt földmedrű árok irányába.

A tervezett szilárd burkolatú útszakaszok az útépítési helyszínrajz és mintakeresztszelvény szerinti szélességben egyoldali 3,5 %-os keresztirányú eséssel, kétoldali 1,0 - 1,0 m szélességű, 5,0 %-os keresztirányú esésű nemesített padkával tervezett.

Végleges forgalmi rend

A tervezett beavatkozás során az átjáróhoz a fénysorompóval biztosított vasúti átjáró, félsorompóval kiegészítve veszélyt jelző és kiegészítő táblacsoportot, a menetirány szerinti bal oldalon megismételve szükséges kihelyezni.

A szűkületi szakaszokat a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KKSZ.) 70. ábrája szerinti közúti jelzőtáblával szükséges jelölni.

A vasúti átjárót követően a szelvényezés szerinti bal oldalon szalagkorlát kihelyezése tervezett 32,0 m hosszon.

A mindegyik úton, ahol annak szélessége meghaladja az 5,50 métert fel kell festeni a forgalmi sávokat elválasztó burkolati jelet. Jelzőtáblák méretét a 4/2001. (I.31.) KöViM rendelete „a közúti jelzőtáblák méreteiről és műszaki követelményeiről” szóló joganyag alapján kell megválasztani. És az abban meghatározott minőségi követelményeknek megfelelő minőségben kell legyártani.

A jelzőtáblák keresztmetszeti elhelyezését az e-UT 04.02.11. közúti jelzőtáblák megtervezése, alkalmazása és elhelyezése ideiglenes műszaki irányelv alapján kell kihelyezni.

SZINTBENI ÚTKERESZTÉZÉS 2393+41 HM. SZ. SZÉCHENYI ÚTI ÁTJÁRÓ

A Széchenyi utca (4902. jelű Hajdúhadház-Hajdúsámson összekötő út) vasúti keresztezéssel érintett szakaszát a jelenlegi 2x1 sávossal kialakítással tervezték átépíteni, csatlakozva a meglévő útburkolathoz és a tervezett vasúti pályák magassági vonalvezetéséhez.

A beavatkozási szakasz a 4902. jelű összekötő út 2+295,66 – 2+481,97 km szelvény közötti szakasza.

A tervezési szakasz kezdőszelvényében a tervezett burkolat a 4902. jelű összekötő út meglévő burkolatához, azonos szintben és szélességben csatlakozik, úttengelyre merőleges burkolatvéggel.

A tervezési szakasz végszelvénye a 4902. j. ök. út 2+481,97 km szelvénye. Az útszakasz a végszelvényben az összekötő út meglévő burkolatához, azonos szintben és szélességben csatlakozik. A tervezett út két egyenes és egy íves szakaszból áll.

A Széchenyi utca – Levente utca csatlakozását, a tervezési szakasz 2+308,90 km szelvény jobb oldalán $R = 6,0$ m és $R = 15,0$ m sugarú lekerekítő ívvel, legalább 5,50 m szélességű burkolattal tervezték. A Levente utca 25,0 m hosszon szilárd burkolattal történő kiépítése tervezett. A szilárd burkolat 5,0 m hosszú zúzottköves terítéssel, kétoldali elhúzással csatlakozik a 4,15 m szélességű meglévő földúthoz.

A Széchenyi utca – Botond utca (13776 hrsz.) csatlakozását, a tervezési szakasz 2+378,98 km szelvény jobb oldalán $R = 8,0$ m és $R = 12,0$ m sugarú lekerekítő ívvel, legalább 5,50 m szélességű burkolattal tervezték. A Botond utca (13776 hrsz) utca 68,14 m hosszon szilárd burkolattal történő (az összekötő úti burkolatszél meghosszabbított vonalától) kiépítése tervezett. A szilárd burkolat kétoldali elhúzással csatlakozik a 4,40 m szélességű meglévő zúzottköves útszakaszhoz.

A Széchenyi utca szelvényezés szerinti jobb oldalán tervezett járdaszakasz a Botond utcai tervezési szakasz 0+017,89 km szelvényében csatlakozik a tervezett burkolathoz. A Botond utca szelvényezés szerinti bal oldalán 2,5 m szélességű gyalogjárdát terveztünk. A tervezett járdaszakasz a meglévő gyalogjárdához csatlakozik.

A Széchenyi utca – Botond utca (13662 hrsz.) csatlakozását, a tervezési szakasz 2+378,98 km szelvény bal oldalán $R = 4,0$ m és $R = 20,0$ m sugarú lekerekítő ívvel, legalább 5,40 m szélességű burkolattal tervezték meg. A Botond utca (13662 hrsz) utca 333,32 m hosszon szilárd burkolattal történő (az összekötő út burkolatszélének meghosszabbított vonalától) kiépítését tervezték. A szilárd burkolat kétoldali elhúzással csatlakozik a tervezett sárrázó jellegű 10,0 m hosszon tervezett stabilizált

szakaszhoz. A stabilizált útszakasz csatlakozik a 3,20 m szélességű meglévő földúthoz. A Széchenyi utca szelvényezés szerinti jobb oldalán tervezett járdaszakasz a Botond utcai tervezési szakasz 0+014,00 km szelvényében csatlakozik a tervezett burkolathoz.

Az összekötő úton a forgalmi sávokat 3,25 - 3,25 méter szélességben 0,25-0,25 méter széles biztonsági sávval, a burkolat mellett 1,50-1,50 nemesített padkával terveztük átépíteni.

Az átjáróval párhuzamosan a déli oldalon (szelvényezés szerinti jobb oldal) gyalogos átvezetést terveztek 2,50 méter szélességben. A gyalogos átjáróhoz vezető járdákat 1,50 méter szélességben 0,5-0,5 méteres nemesített padkával tervezték. A tervezett gyalogjárdát a Levente utcai járdaszakasz és a tervezett autóbusz megállóhely között terveztek 170,10 m hosszon. A tervezési szakasz 0+159,54 - 0+166,79 km szelvénye között a megállóhelyi járdaszívet megközelítése érdekében rámpaszakaszt terveztek.

A vasúti átjáró forgalombiztonsága érdekében a gyalogos létesítmény a Széchenyi utca – Botond utca csatlakozásától a déli irányba elhúzásra került oly módon, hogy a Széchenyi utcáról jobbra kis ívben kanyarodó jármű részére 8,0 m hosszú burkolat a rendelkezésre álljon úgy, hogy az átjáró forgalmát nem akadályozza. Az átjáróval párhuzamosan az északi oldalon (szelvényezés szerinti bal oldal) 3,00 méter szélességben 0,5 - 0,5 méteres nemesített padkával gyalogos átvezetést terveztek. A tervezett geometria távlati kerékpáros átvezetés lehetőségét biztosítja.

A tervezési szakasz 2+422,09 km szelvény bal oldalán, a 2+475,82 km szelvény jobb oldalán autóbusz megállóhelyet terveztünk. A tervezett megállóhelyi utasperon 1,5 m szélességű, 21,0 m hosszú, mindkét végén $R = 0,75$ m sugarú lekerekítő ívvel határolt. A szelvényezés szerinti bal oldali utasperon és a meglévő gyalogjárda között 1,5 m szélességű gyalogos járdakapcsolatot terveztünk.

Botond utca (13662 hrsz)

A tervezett út kezdőszelvénye a 4902. jelű összekötő út 2+378,98 km szelvénye. Az útszakasz a kezdőszelvénye a valóságban az összekötő út és a tervezett útszakasz tengelymetszete. A tervezési szakasz végszelvénye a 0+346,82 km szelvénye. A Botond utca 333,32 m hosszon szilárd burkolattal történő kiépítése tervezett. A végszelvélynél 10 m hosszon az zúzottköves terítés a meglévő 3,20 m szélességű földúthoz azonos szintben csatlakozik. A tervezési szakasz 0+329,31 – 0+336,82 km szelvénye között a szilárd burkolat a tervezett 5,5 m szélességről kétoldali elhúzással 3,20 m-re csökken. A tervezett útszakasz 6 íves és 4 egyenes szakaszból áll. A Botond utca szelvényezés szerinti jobb oldalán gyalogjárda tervezett, a gyalogjárda 2,5 m szélességben létesül. A tervezett járdaszakasz azonos szintben csatlakozik a 4902. jelű összekötő út szelvényezés szerinti bal oldalán meglévő járdaszakaszhoz.

SZINTBENI ÚTKERESZTEZÉS 2399+86 HM. SZ. HUNYADI ÚTI ÁTJÁRÓ

A Hunyadi úti átjárót a jelenlegi 2x1 sávossal kialakítással tervezték átépíteni, a csatlakozva a meglévő és tervezett vasúti pályák magassági vonalvezetéséhez.

A tervezett útszakasz kezdőszelvénye a Hunyadi utca 34. számú ingatlan előtt meglévő szilárd útburkolat. Az út végszelvénye a tervezési szakasz 0+153,62 km szelvénye. Az átépítésre kerülő útszakasz a kezdő- és végszelvényben, azonos szintben és szélességben csatlakozik a meglévő szilárd burkolathoz. A tervezési szakasz átmeneti íves és tiszta íves szakaszokból épül fel.

A tervezési szakasz 0+018,98 km szelvény jobb oldalán a tervezett kerékpáros létesítmény csatlakozása tervezett. A tervezési szakasz kezdőszelvényében útpályáról történő kerékpáros felvezetés tervezett. A kerékpáros felvezetés és a kerékpáros csatlakozás között kiemelt szegéllyel határolt járdaszívet terveztek.

A tervezési szakasz 0+059,08 km szelvény bal oldalán az Attila utca csatlakozását $R = 12,0$ m és $R = 15,0$ m sugarú lekerekítő ívvel, kiemelt útszegéllyel határolva tervezett. A tervezett útszakasz 23,0 m hosszon létesül, mindkét oldalán 2,0 m széles gyalogjárda tervezett. A Hunyadi utca 36. szám előtti járdaszakasz 2,0 m szélességben felújításra kerül.

A vasúti átjáró északi oldalán tervezett gyalogos átvezetés szilárd burkolata a vasúti átjárót követően a meglévő szilárd burkolatú gyalogjárdához azonos szintben és szélességben csatlakozik.

A kerékpáros közlekedés biztosítása érdekében a tervezett létesítmény 290+01 m hosszon kerül kialakításra. A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a 0+042 tervezési km szelvénytől 3,0 m szélességben tervezett, a gyalog- és kerékpárutat kétoldali 0,5-0,5 m szélességű nemesített padkával határolva terveztük. A tervezési szakasz 0+000 – 0+042 km szelvénye között a kerékpárforgalmi létesítmény önálló kerékpárútként tervezett, a kerékpárutat 2,30 m szélességű burkolattal és kétoldali 0,5 – 0,5 m szélességű padkával határolva terveztük. A tervezési szakasz 0+225 km szelvényében a Hunyadi utcára kerékpáros kivezetést terveztünk. A kerékpáros kivezetés csatlakozása 3,0 m szélességben kétoldali $R = 3,0$ m sugarú lekerekítő ível tervezett.

PÁRHUZAMOS UTAK ÉS GYALOGJÁRDÁK HAJDÚHADHÁZ VASÚTI RAKODÓ ÉS ATTILA UTCA KIÉPÍTÉSE

Attila utca tervezési szakasz 0+019,85 – 0+488,37 km sz. között:

Az Attila utca érintett szakaszának átépítése 2x1 sávossal kialakítással tervezett, a Hunyadi utca tervezett burkolatához $R = 10,0$ m, $R = 15,0$ m sugarú lekerekítésekkel csatlakozva. A tervezett forgalmi sávokat 3,25 -3,25 méter szélességben, 0,25 – 0,25m széles biztonsági sávval, kiemelt útszegéllyel határolva, a kiemelt útszegély mellett 0,50 m, a burkolat mellett 1,00 m széles nemesített padkával tervezték kiépíteni.

A tervezési szakasz 0+140,56 km szelvény bal oldalán, az Álmos utcához kétoldali $R = 6,0$ m sugarú lekerekítő ível, 5,50 burkolatszélességgel útcsatlakozás tervezett.

A tervezett szilárd sárrázó burkolat 28,49 m hosszon kerül kialakításra, A sárrázó burkolata és a meglévő földút között 5,0 m hosszon útalap létesítését terveztük, az útalap szélessége egy oldali elhúzással 5,50 m-ről 4,0 m-re csökken.

A tervezési szakasz 0+232,59 km szelvény bal oldalán, a Hajnal utcához kétoldali $R = 6,0$ m sugarú lekerekítő ível, 4,20 burkolatszélességgel útcsatlakozást terveztünk. Az útcsatlakozás a Hajnal utca meglévő szilárd burkolatához azonos szintben és szélességben csatlakozik.

A tervezési szakasz 0+305,04 km szelvény jobb oldalán, a tervezett vasúti rakodó megközelítését szolgáló útszakasz csatlakozását $R = 16,0$ m sugarú és $R = 1,0$ m sugarú lekerekítő ível terveztük. A tervezett csatlakozás kizárólag a vasúti rakodási területre történő behajtást szolgálja.

A tervezési szakasz 0+437,22 km szelvény jobb oldalán a vasúti rakodási terület teljeskörű megközelítését szolgáló útcsatlakozást terveztünk. Az útcsatlakozás $R = 16,0$ m és $R = 8,0$ m sugarú lekerekítő ível, 8,0 m burkolatszélességgel terveztük.

A tervezett vegyes használatú út a 53 m hosszon, jobb oldali elhúzással a tervezett 7,0 m burkolatszélességről 4,35 m burkolatszélességre csökken. Az útszakasz végszelvénye a tervezési szakasz 0+488,37 km szelvénye. Az út végszelvényben úttengelyre merőleges burkolatvéggel a meglévő szilárd burkolathoz azonos szintben és szélességben csatlakozik.

A Hunyadi utca, Hajnal utca között az Attila utca mellett 2,50 m szélességben, illetve a magáningatlanok mellett a meglévő járda átépítését terveztük. A gyalogjárdával érintett útcsatlakozásokban az akadálymentes közlekedés biztosított.

A Hunyadi utca Attila utca csatlakozásában a vasúti átjáró nyugati oldalán a gyalogos járdakapcsolat elhúzását terveztük, oly módon, hogy a gyalogosok az Attila utcán ne a csomópontban keresztezzék. a gyalogos létesítmény 2,0 m szélességgel, kerti szegéllyel határolva tervezett.

Rakodóterület:

A vasúti pályával párhuzamosan 300 m hosszban 11,0 m széles rakodóterület tervezett. A vasúti rakodási terület közlekedési feltárását két útcsatlakozás biztosítja. Az Attila utcai tervezési szakasz 0+305,04 km szelvényében tervezett csatlakozáson keresztül csak és kizárólag behajtás lehetséges.

A rakodási terület szelvényezése szerinti 0+328,07 km és 0+370,69 km szelvénye között fordulási útterületet terveztünk. A fordulási útszakasz $R = 16,0$ m belső, $R = 22,5$ m külső ívsugárral terveztük. A fordulási út 80,59 m hosszban legalább 6,5 m burkolatszélességgel tervezett.

ÁLLOMÁSI ELŐTEREK ÉS P+R PARKOLÓK HAJDÚHADHÁZ ÁLLOMÁS P+R PARKOLÓ ÉS B+R KERÉKPÁRTÁROLÓ

Parkolóállások megközelítését szolgáló út:

A parkolóhelyek megközelítését szolgáló útszakaszt 2x1 sávossal kialakítással terveztük kiépíteni, csatlakozva H-TERV 2002 Kft. által 2016-ban tervezett burkolathoz. A tervezett forgalmi sávokat 3,0 - 3,0 méter szélességben, a burkolat mellett 1,0 - 1,0 nemesített padkával terveztük kiépíteni. A parkolóállások megközelítését szolgáló útszakasz a teljes szakaszon egyenes.

A tervezési szakasz 0+004,91 - 0+039,91 km szelvény között a bal oldalon és 0+004,71 - 0+041,01 km szelvény között a jobb oldalon merőleges parkolóállásokat terveztünk.

A tervezési szakasz végszelvényében a szilárd burkolat a meglévő zöldterülethez úttengelyre merőleges burkolatvéggel csatlakozik. A tervezési szakasz végszelvényénél a parkolóállások mellett tervezett szilárd burkolat megfordulási területként funkcionál.

P+R parkolók:

Az útszakasz 0+004,91 - 0+039,91 km szelvény között a bal oldalon 14 darab normál és 0+004,71 - 0+041,01 km szelvény között a jobb oldalon 13. darab normás és 1 db mozgássérült személyt szállító gépjármű részére fenntartott merőleges parkolóállásokat terveztünk.

A 27 db normál parkolóállást 5,00 m x 2,50 m paraméterrel és az 1 db mozgássérült parkolót 5,00 m x 3,60 m paraméterrel terveztük. A mozgássérült személyt szállító gépjármű részére fenntartott várakozóhely a és a tervezett gyalogjárda között a kiszállási zóna vonalában akadálymentes kapcsolatot terveztünk.

B+R parkolók:

Az építészeti műszaki tervdokumentáción jelölt állomási területen 24 db kerékpáros tárolóhely kerül elhelyezésre a vasúti peronra vezető lépcső közelében.

SZINTBENI ÚTKERESZTEZÉS 2411+13 HM. SZ. SZŐLŐS UTCAI ÁTJÁRÓ

A Szőlős utcai átjáró átépítése a jelenlegi 2x1 sávossal kialakítással tervezett, csatlakozva a meglévő útburkolat és tervezett vasúti pályák magassági vonalvezetéséhez.

A tervezési szakasz kezdőszelvénye a vasúti átjáróhoz vezető meglévő útburkolat, a végszelvénye a tervezési szakasz 0+180,53 km szelvénye. A tervezett útszakasz a kezdőszelvényben a meglévő útburkolathoz, úttengelyre merőleges burkolatvéggel azonos szintben és szélességben csatlakozik. A tervezett útszakasz a végszelvényben a meglévő földút nyomvonalához úttengelyre merőleges burkolatvéggel csatlakozik.

A tervezési szakasz 0+078,19 km szelvény bal oldalán a Viola utcához útcsatlakozást terveztünk. Az útszakasz jelenleg földút jellegű. Az útcsatlakozást kétoldali R = 10,0 m és R = 12,0 m sugarú lekerekítő ívvel és legalább 6,0 m szélességű 25,0 m hosszú szilárd burkolattal terveztük. A tervezett útcsatlakozási burkolat a végszelvényénél kétoldali elhúzással a tervezett zúzottkőves burkolat 3,5 m szélességére csökken. A tervezett zúzottkőves útszakasz 10,0 m hosszon kerül kialakításra.

A tervezési szakasz 0+119,41 km szelvény bal oldalán a Hajdúhadház, 02/2 helyrajzi számú útszakaszhoz útcsatlakozást terveztünk. Az útszakasz jelenleg földút jellegű. Az útcsatlakozást kétoldali R = 8,0 m sugarú lekerekítő ívvel és legalább 6,0 m szélességű 25,0 m hosszú szilárd burkolattal terveztük. A 02/2 hrsz-ú út tervezési szakaszának végszelvénye a 0+047,42 km szelvény. Az út a tervezési végszelvényben úttengelyre merőleges burkolatvéggel kerül kialakításra.

A tervezett útcsatlakozási burkolat a végszelvényénél kétoldali elhúzással a tervezett zúzottkőves burkolat 3,5 m szélességére csökken. A tervezett zúzottkőves útszakasz 10,0 m hosszon kerül kialakításra. A tervezett Szőlős utca hat egyenes és öt íves szakaszból áll. A tervezett kis sugarú ív miatt, ívbővítést terveztük, mely révén a szilárd burkolat 10,0 m szélességű.

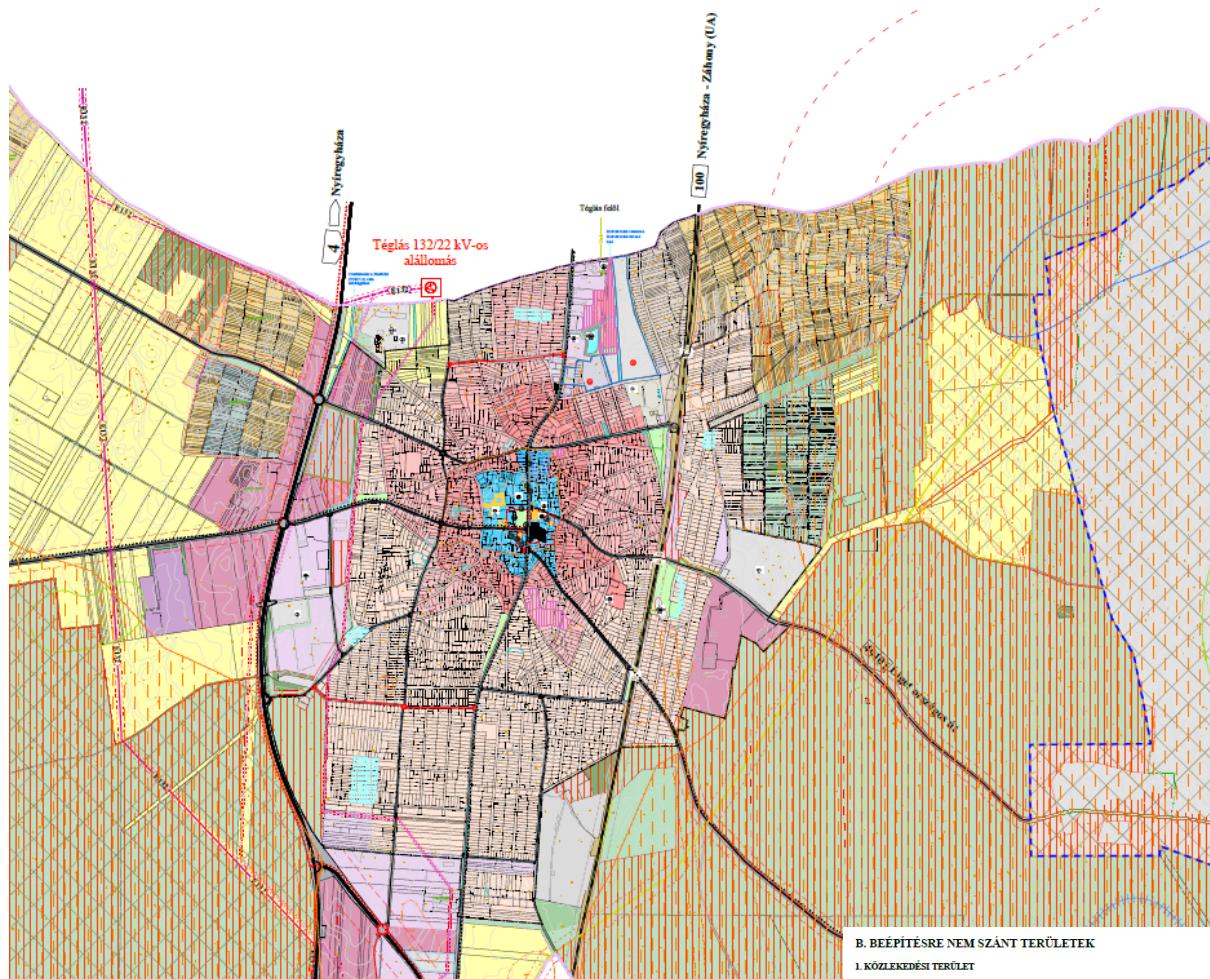
A tervezett szilárd burkolat építési szakasza a 0+004,53 - 0+145,83 km szelvény közötti szakasz. Az útszakasz a végszelvényben 3,50 m szélességben csatlakozik a meglévő földúthoz.

A tervezett szilárd burkolatú útszakaszok mellett 1,0 m széles nemesített padkát terveztek.

4. A HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK

5.1 Településszerkezeti terv (TSZT)

Hajdúhadház Város Önkormányzata Képviselő-testületének a 182/2022. (VIII.25.) határozattal megállapított településszerkezeti tervének módosítása is indokolt.



a hatályos településszerkezeti
terv részlete

a hatályos településszerkezeti
terv jelmagyarázata

I. TERÜLETFELHASZNÁLÁSI MÓDOK JELÖLÉSE
A. BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

Szám- terület jelölés	Megnevezés	Tervezett terület mértéke T méter, J: részleges	Környezet jelölés
1. LAKÓTERÜLET "L"			
1,0	Lk	Lk	T
0,6	Lke	Lke	T
0,5	Lf	Lf	T
2. VEGYES TERÜLET "V"			
2,0	Vt	Vt	T
3. GAZDASÁGI TERÜLET "G"			
2,0	Gktz	Gktz	T
1,5	Ga	Ga	T
1,0	Gip	Gip	T
4. ÜDÜLŐ TERÜLET "Ü"			
0,5	Üa	Üa	T
5. KÜLÖNLEGES BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET "K"			
0,5	Ksp	K-Sp	T
0,4	Krt	Ko-K, Rek	T
0,4	Kmü	K-Mü	R, H
0,2	Ke-ld	Ke-Ld	T
0,4	Ke-dm	Ke-dm	T

B. BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

1. KÖZLEKEDÉSI TERÜLET

Kia	Kia	Környezet
Kiv	Kiv	Környezet

2. ZÖLDTERÜLET

Z	Z	Környezet
---	---	-----------

3. ERDŐTERÜLET

E	E	Védett
E	E	Gazdasági
E	E	Környezet

4. MEZŐGAZDASÁGI TERÜLET

Maf, Mal	Ma	Általános
Mk	Mk	Környezet

5. VÍZGAZDÁLKODÁSI TERÜLET

V	V	Csatorna, tározó
---	---	------------------

6. TERMÉSZETKÖZELI TERÜLET

Tk	Tk	Nyírt, ökológiai hálózati rész
----	----	--------------------------------

7. KÜLÖNLEGES BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLET "Kb"

K-Sp	Kb-Sp	Nagy kiterjedésű sportolási célú terület
K-Ea	Kb-Ea	Megújuló energiaforrás hasznosításának céljára szolgáló terület
Kn	Kb-Nk	Növénykert terület
Kt, Krt	Kb-T, -Krt	Tenisz, Kéglési park terület
Kb	Kb-Hv	Hőszigetelés, katonai és nemzetbiztonsági terület
Krt	Kb-vü	Városrendelkezési terület

TALAJ ÉS VÍZVÉDELEM

Vízminőség-védelmi terület határa Debrecen közigazgatási határához közel egyben a Debrecen I-II. sérülékeny földtani közege üzemelő vízbázis védőterülete is

Belvízzel veszélyeztetett terület belterületén

Belvízzel erősen veszélyeztetett terület határa

Belvízzel közepesen veszélyeztetett terület határa

Belvízzel mérsékelten veszélyeztetett terület határa

EGYÉB

Honvédelmi terület védőterülete 1000 és 1500 m (HM adatszolgáltatás alapján)

Barnamezős terület

Meglévő országos közutak védőtávolsága 1988. évi I. törvény alapján 100 - 100 m

Meglévő vasútvonal védőtávolsága 50-50 m (253/1997. (XII.20.) Korm. rendelet alapján)

Védőterület, védőtávolság

Átalakításra javasolt terület

II. VÉDELEMMEL, KORLÁTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK, EGYÉB ELEMELK JELÖLÉSE

1. ÖRÖKSÉGVÉDELEM

Műemlék

Műemléki környezet határa

Régészeti terület határa

Helyi jelentőségű védett érték

Helyi védelemre javasolt érték

2. TÁJ- ÉS TERMÉSZETVÉDELEM

NATURA 2000 terület

Természetvédelmi terület határa

Ökológiai magterület határa

Ökológiai folyosó

Ökológiai puffer terület

Tájképvédelmi terület határa

Egyedi tájérték - védett fa

Helyi jelentőségű természetvédelmi terület határa

Erdészeti adattári erdő (Erdők övezete)

III. MEGLÉVŐ ÉS TERVETETT, SZERKEZETET MEGHATÁROZÓ INFRASTRUKTÚRA ELEMELK

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

Főút (I. és II. rendű)

Országos mellékút

Helyi jelentőségű gyűjtőút meglévő / tervezett

Fontosabb szintbeni közúti csomópont

Kerékpárút

Gyalogút

Jelentősebb közhasználatú parkolóhely

KÖTÖTPÁLYÁS KÖZLEKEDÉS

Távolati kötétpályás (vasúti) fejlesztés közelítő nyomvonala

Meglévő vasútvonal

Szintbeni vasúti kereszteződés

Vasútállomás

HIRKÖZLÉS

Adó-, vevőtorony, átvírszó állomás

VILLAMOS ENERGIA KÖZMŰVEK

Meglévő villamosenergia átviteli hálózat - védősáv 58-58 m

Tervezett villamosenergia átviteli hálózat - védősáv 38-38 m

Meglévő villamosenergia főelosztó hálózat - védősáv 18-18 m

Tervezett villamosenergia főelosztó hálózat - védősáv 18-18 m

A tervezéssel érintett terület hatályos rendezési terv szerinti besorolása és területi nagysága

Külterület: (tervlepon sötétkék sorszámval hatályos TSZT alapján)

sorszám	Hatályos településszerkezeti terv szerint		Településszerkezeti terv javaslata szerint	
	Jelenlegi területfelhasználás	Igénybevevett Terület (ha)	Javasolt területfelhasználás	Terület
Északi területrész – Vénkert zártkert környezete				
1	mezőgazdasági kertes terület (Mk)	0,0936	kötötpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0936
2.	kötötpályás (vasúti) közlekedési terület (Kök)	0,0468	mezőgazdasági kertes terület (Mk)	0,0468
Déli területrész Erdőalja utcától délre				
3.	erdő terület (E)	0,0070	kötötpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0070
4.	erdő terület (E)	0,1763	kötötpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,1763
5.	különleges terület (K)	0,0078	kötötpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0078
6.	erdő terület (E)	0,0097	kötötpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0097
7.	erdő terület (E)	0,1020	kötötpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,1020
8.	erdő terület (E)	0,00710	kötötpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,00710

48 | O l d a l

Belterület: (tervleapon zöld sorszámmal)

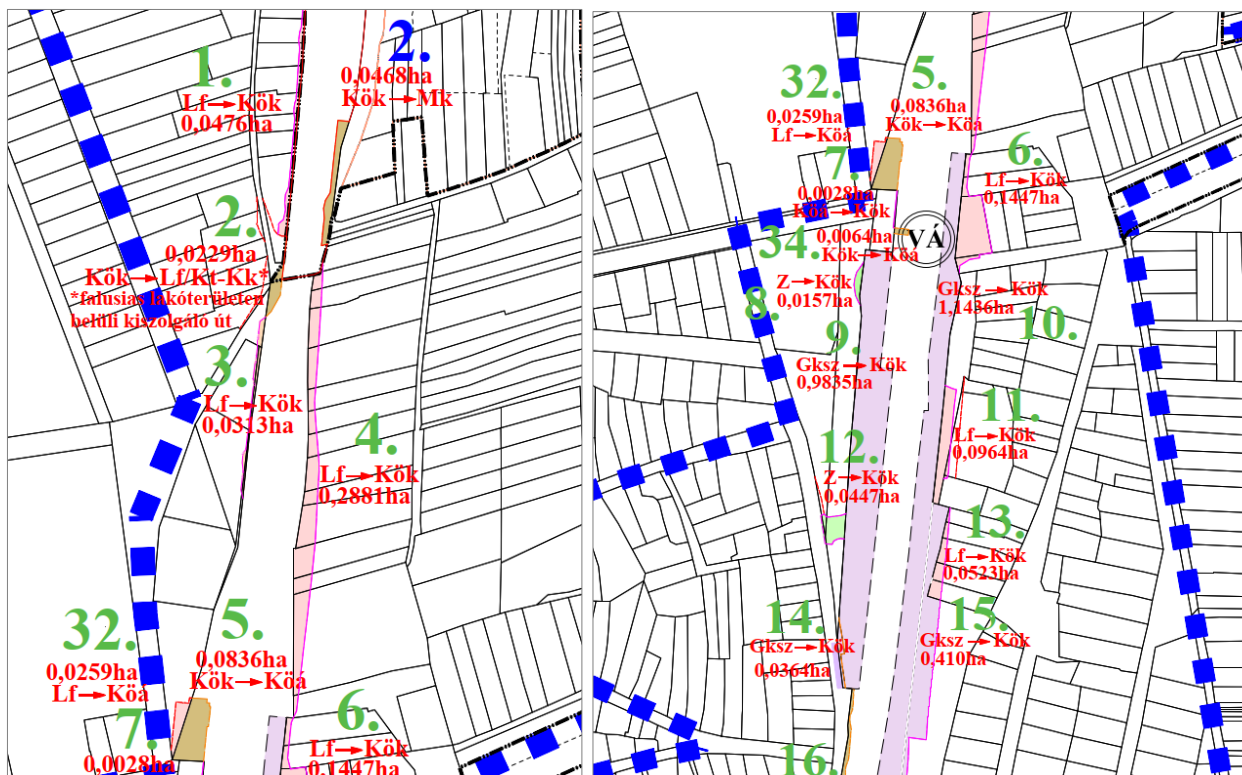
sorszám	Hatályos településszerkezeti terv szerint		Településszerkezeti terv javaslata szerint	
	Jelenlegi területfelhasználás	Terület(ha)	Javasolt területfelhasználás	Terület(ha)
1.	falusias lakóterület (Lf)	0,0476	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0476
2.	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0229	falusias lakóterület (Lf)* * (lakóterületen belüli kiszolgáló út Kt-Kk lesz)	0,0229
3.	falusias lakóterület (Lf)	0,0313	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0313
4.	falusias lakóterület (Lf)	0,2881	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,2881
5.	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0836	általános közlekedési terület (KÖá)	0,0836
6.	falusias lakóterület (Lf)	0,1447	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,1447
7.	általános közlekedési terület (KÖá)	0,0028	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0028
8.	Zöldterület (Z)	0,0157	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0157
9.	kereskedelmi, - szolgáltató gazdasági terület (Gksz)	0,9835	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,9835
10.	kereskedelmi, - szolgáltató gazdasági terület (Gksz)	1,1436	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	1,1436
11.	falusias lakóterület (Lf)	0,0964	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,964
12.	zöldterület (Z)	0,0447	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0447
13.	falusias lakóterület (Lf)	0,0523	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0523
14.	kereskedelmi, - szolgáltató gazdasági terület (Gksz)	0,0364	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0364
15.	kereskedelmi, - szolgáltató gazdasági terület (Gksz)	0,410	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,410
16.	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,1044	kertvárosias lakóterület	0,1044
17.	általános közlekedési terület (KÖá)	0,0218	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0218
18.	zöldterület (Z)	0,0356	általános (közúti) közlekedési terület (KÖá)	0,0356
19.	zöldterület (Z)	0,1997	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,1997
20.	falusias lakóterület (Lf)	0,0006	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0006
21.	falusias lakóterület (Lf)	0,0602	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0602
22.	falusias lakóterület (Lf)	0,0826	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0826
23.	általános közlekedési terület (KÖá)	0,0063	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0063

24.	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0064	általános (közúti) közlekedési terület (Köá)	0,0064
25.	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0009	általános (közúti) közlekedési terület (Köá)	0,0009
26.	zöldterület (Z)	0,0367	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0367
27.	falusias lakóterület (Lf)	0,0060	általános (közúti) közlekedési terület (Köá)	0,0060
28.	falusias lakóterület (Lf)	0,0163	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0163
29.	általános közlekedési terület (Köá)	0,0051	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0051
30.	falusias lakóterület (Lf)	0,0340	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0340
31.	falusias lakóterület (Lf)	0,0924	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0924
32.	falusias lakóterület (Lf)	0,0259	általános közlekedési terület (Köá)	0,0259
33.	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0094	általános közlekedési terület (Köá)	0,0094
34.	kötőtpályás közlekedési (vasúti) terület (Kök)	0,0064	általános közlekedési terület (Köá)	0,0064
35.	falusias lakóterület (Lf)	0,0621	általános (közúti) közlekedési terület (Köá)	0,0621

A tervezéssel érintett terület a külterületen jellemzően kertes mezőgazdasági és erdőterületek átminősítését jelenti kötőtpályás közlekedési területbe a vasútvonal korszerűsítésével összefüggésben történő területigénybevétel változásával kapcsolatban. Ezen területek mindegyike csak az érintett terület kisebb részét érinti, így telekalakítás szükséges a rendezési terv jóváhagyása után.

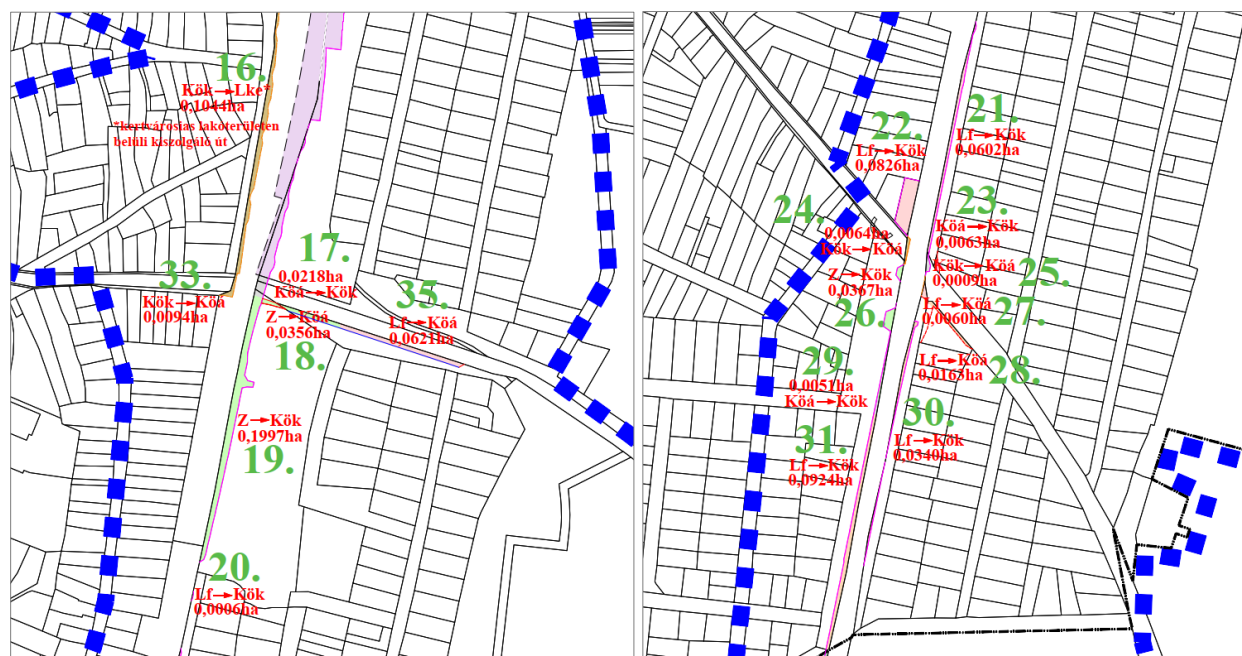
A belterületen a vasúti korszerűsítés miatt egyrészt útátjárók környezetében kerülnek közúti közlekedési területek kötőtpályás közlekedési területbe átminősítésre, másrészt lakóterületek telekvégei (be nem épített területei) és kereskedelmi,-szolgáltató gazdasági területek kerülnek a kötőtpályás közlekedési területbe átsorolásra, illetve az állomás előtti tér és a Hunyadi utcától délre és az új vasúti megállóhely (Levente utca) környezetében zöldterületek kerülnek a kötőtpályás közlekedési területbe átsorolásra.

A területfelhasználás változásait a változások tervlapja önálló tervlapként is bemutatja, melynek részleteit az alábbi ábrák (területfelhasználás 1., 2., 3.) is szemléltetik.

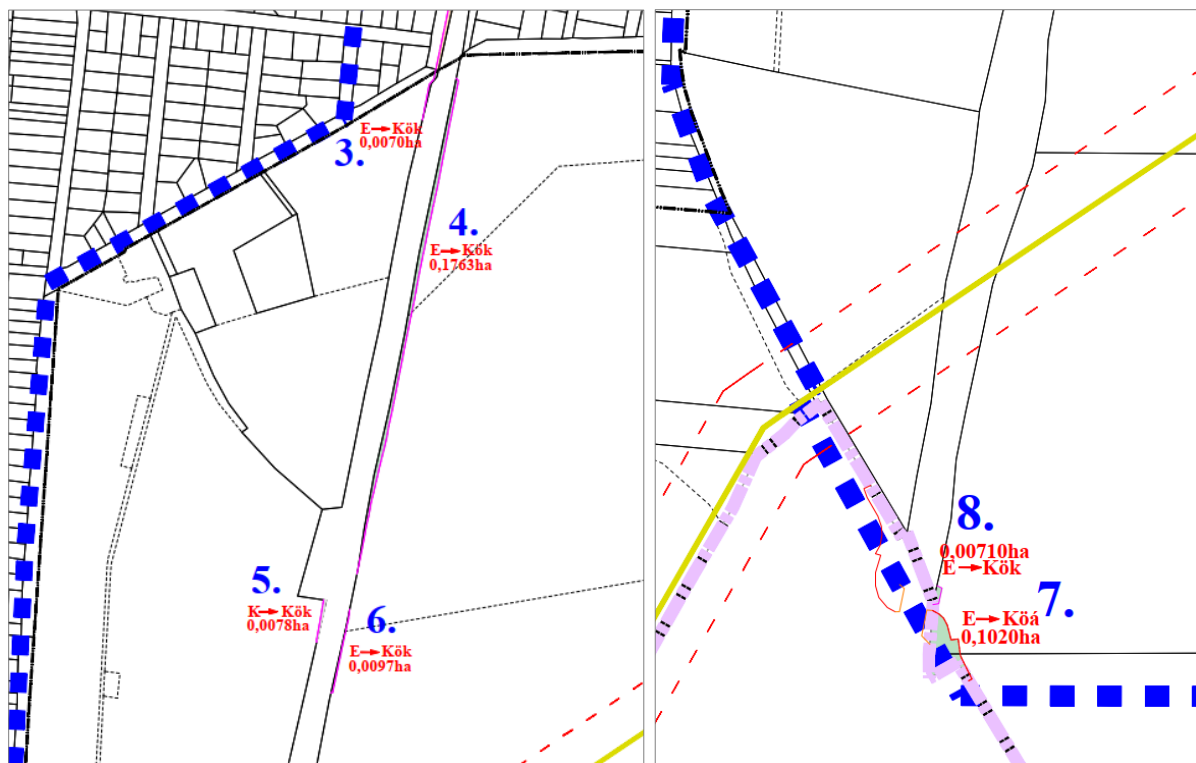


a területfelhasználási változások 1

A sötétkek sorszáma – külterületen történő változásokat, zöld sorszáma belterületen és környezetében történő változásokat rögzíti. A sorszáma megegyeznek a szöveges munkarész táblázatában szereplő sorszámmal.



a területfelhasználási változások 2.



a területfelhasználási változások 3.

5.2 Helyi építési szabályzat (HÉSZ)

Hajdúhadház Város helyi építési szabályzatát (HÉSZ) Hajdúhadház Város Önkormányzat Képviselő-testülete a 2022. augusztusában állapította meg a 23/2022. (VIII.25.) önkormányzati rendelettel.

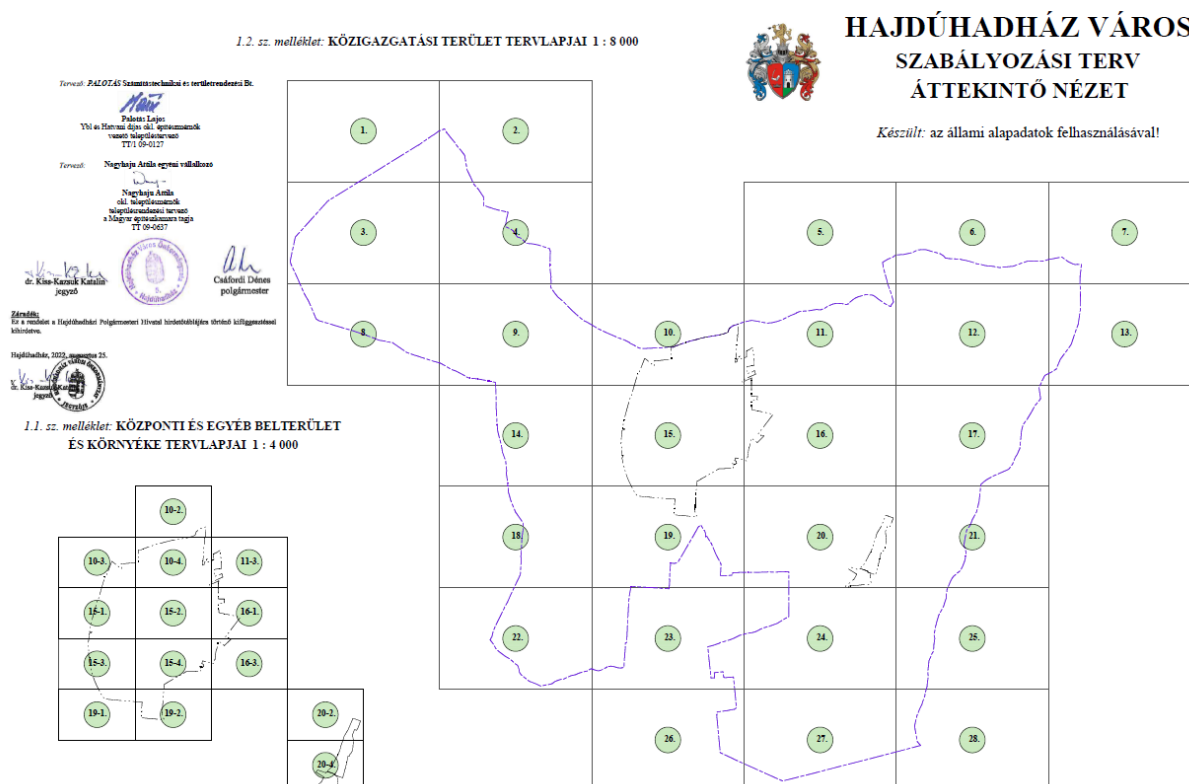
Jelen módosítások keretei között a HÉSZ és a hozzá tartozó mellékletét képező szabályozási terv is módosításra kerül.

A hatályos HÉSZ mellékletei

(3) E rendelet mellékletei:

a) 1. melléklet – Szabályozási terv – áttekintő nézet,

1. melléklet a 23/2022. (VIII.25.) önkormányzati rendelethez.



- aa) 1.1. melléklet: központi és egyéb belterület tervlapjai,
ab) 1.2. melléklet: közigazgatási terület tervlapjai,
ac) 1.3. melléklet: Szabályozási terv - jelmagyarázat
b) 2. melléklet: Építési övezetek szabályozási határértékei.
c) 3. melléklet: Építési övezetek közművesítettségi mértékére vonatkozó előírások

Módosuló külterületi szelvények 10, 15, 19 (tartalmazzák a módosuló belterületi szelvényeket is: 10-4, 15-2, 15-4, 19-2)



HAJDÚHADHÁZ VÁROS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

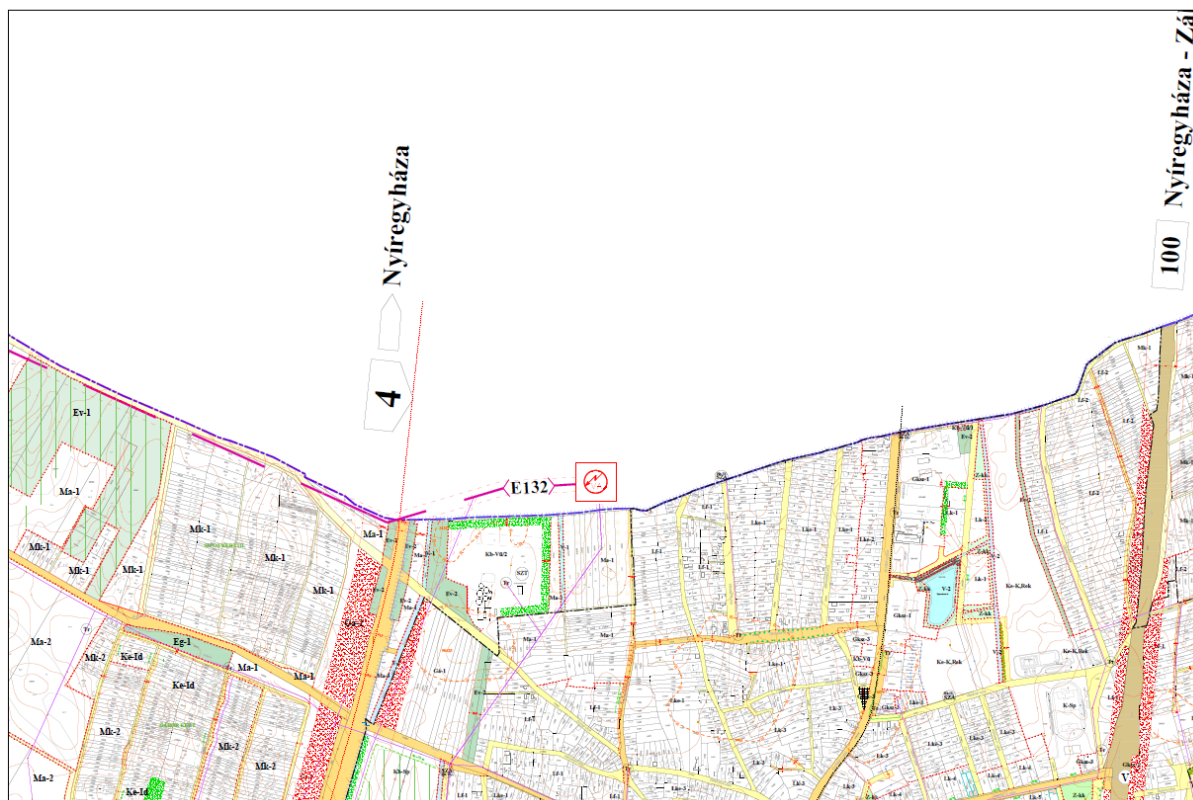
1. MELLÉKLET: SZABÁLYOZÁSI TERV

1.2. melléklet a 23/2022. (VIII.25.) önkormányzati rendelethez

10. TERVLAP

M = 1 : 8 000

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31	32	33	34	35



HAJDÚHADHÁZ VÁROS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

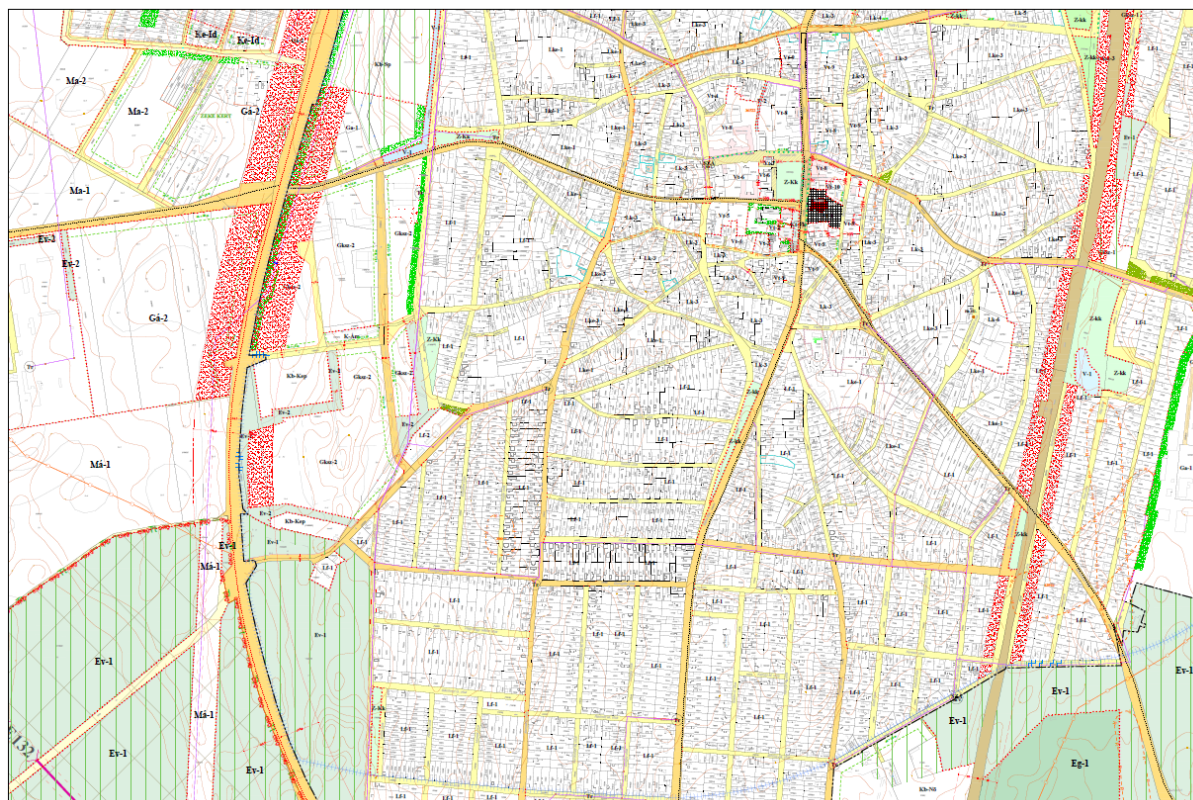
1. MELLÉKLET: SZABÁLYOZÁSI TERV

1.2. melléklet a 23/2022. (VIII.25.) önkormányzati rendelethez

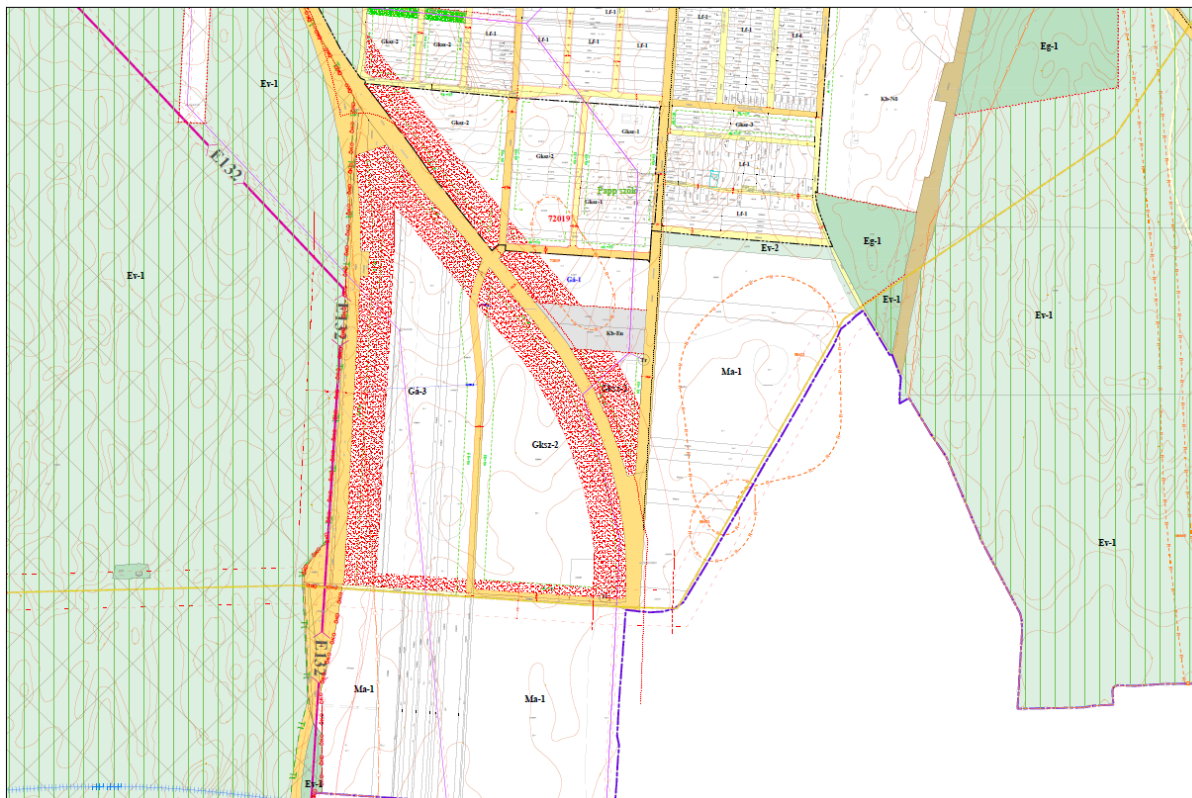
15. TERVLAP

M = 1 : 8 000

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31	32	33	34	35



	HAJDÚHADHÁZ VÁROS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA		19. TERVLAP		<table><tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td></tr><tr><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>13</td><td>14</td></tr><tr><td>15</td><td>16</td><td>17</td><td>18</td><td>19</td><td>20</td><td>21</td></tr><tr><td>22</td><td>23</td><td>24</td><td>25</td><td>26</td><td>27</td><td>28</td></tr><tr><td>29</td><td>30</td><td>31</td><td>32</td><td>33</td><td>34</td><td>35</td></tr></table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
	1	2	3	4	5	6	7																																	
	8	9	10	11	12	13	14																																	
	15	16	17	18	19	20	21																																	
	22	23	24	25	26	27	28																																	
29	30	31	32	33	34	35																																		
1. MELLÉKLET: SZABÁLYOZÁSI TERV		M = 1 : 8 000																																						
1.2. melléklet a 23/2022. (VIII.25.) önkormányzati rendelethez																																								



a helyi építési szabályzat érintett külterületi szelvényei

Hatályos HÉSZ: II. Fejezet

Általános előírások

3. § [A város területének felhasználása]

- (1) A település közigazgatási területe építési szempontból beépítésre szánt és beépítésre nem szánt területre tagolódik.
- (2) **Az igazgatási terület beépítésre szánt területei általános használata szerint:**
 - a) Lakóterület, ezen belül
 - aa) kisvárosias lakóterület **Lk**
 - ab) kertvárosias lakóterület **Lke**
 - ac) falusias lakóterület **Lf**
 - b) Vegyes terület, ezen belül
településközpont vegyes terület **Vt**
 - c) Gazdasági terület, ezen belül
 - ca) kereskedelmi-szolgáltató gazdasági terület **Gksz**
 - cb) általános gazdasági terület **Gá**
 - cc) ipari gazdasági terület **Gip**
 - d) Üdülő terület, ezen belül
üdülőházas üdülőterület **Üü**
 - e) Különleges terület ezen belül
 - ea) sportolási célú terület **K-Sp**

- eb) idegenforgalmi hasznosítású terület **Ke-Id**
 - ec) Különleges egyéb kulturális és rekreációs tevékenységek céljára szolgáló kulturális és pihenőközpont területe **Ke-K,Rek**
 - ed) mezőgazdasági üzemi terület **K-Mü**
 - ee) állatmenhely területe **Ke-Ám**
- (3) **Az igazgatási terület beépítésre nem szánt területe általános használata szerint:**
- a) Közlekedési területek, ezen belül
 - aa) közúti főhálózat elemei közlekedési terület **KÖu**
 - ab) közúti mellékúthálózat elemei közlekedési terület **Kt-Kk**
 - ac) külterületi dűlőutak **Kt-Kmg**
 - ad) kötöttpályás (vasúti) közlekedési terület **KÖk**
 - b) Zöldterületek, ezen belül
 - ba) közkert zöldterület **Z-Kk**
 - c) Erdőterület, ezen belül
 - ca) védelmi célú erdőterület **Ev**
 - cb) gazdasági célú erdőterület **Eg**
 - cc) közjóléti (rekreációs) célú erdőterület **Ek**
 - cd) honvédelmi területen belüli honvédelmi célú erdőterület **Kb-Hv/Evh**
 - d) Mezőgazdasági területek, ezen belül
 - da) kertes mezőgazdasági terület **Mk**
 - db) általános mezőgazdasági terület **Má**
 - e) Vízgazdálkodási terület **V**
 - f) Természetközeli terület **Tk**
 - g) Különleges beépítésre nem szánt terület, ezen belül
 - ga) nagyterjedésű sportolási célú terület **Kb-Sp**
 - gb) növénykert különleges területe **Kb-Nö**
 - gc) városüzemeltetési célokat szolgáló különleges terület **Kb-Vü**
 - gd) honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célú terület **Kb-Hv**
 - ge) megújuló energiaforrások hasznosításának céljára szolgáló terület **Kb-En**
 - gf) temető különleges terület **Kb-T**
 - gg) kegyeleti park különleges terület **Kb-Kep**
 - gh) fásított köztér **Kt-Fk**
- (4) A (2) és a (3) bekezdésben felsorolt területek besorolását az **1.melléklet** szerinti Szabályozási Terv határozza meg és határolja le.

MÁSODIK RÉSZ
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK
IV. Fejezet
LAKÓTERÜLETEK

28. § [Falusias lakóterületek (Lf)]

- (1) A falusias lakóterület legfeljebb 7,5 méteres beépítési magasságú lakóépületek, a mező- és az erdőgazdasági építmények, továbbá a lakosságot szolgáló, környezetre jelentős hatást nem gyakorló kereskedelmi, szolgáltató építmények elhelyezésére szolgál.
- (2) Az **Lf** építési övezetek területén a lakó rendeltetésen kívül

- a) mező- és erdőgazdasági, valamint a lakó rendeltetést nem zavaró hatású gazdasági tevékenységi célú,
- b) kereskedelmi, szolgáltató,
- c) szállás jellegű,
- d) igazgatási, iroda,
- e) hitéleti, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális
- f) kulturális, közösségi szórakoztató és
- g) sport

rendeltetést tartalmazó épület helyezhető el.

- (3) Az **Lf** építési övezetek területén az OTÉK szerinti melléképítmények elhelyezhetők.
- (4) Az **Lf** építési övezetek területén előkertben hulladéktartály-tároló legfeljebb 4 m² alapterülettel a kerítés részeként létesíthető.
- (5) Az **Lf** építési övezetek területén saját használatú fürdőmedence csak építési helyen belül vagy hátsókertben helyezhető el.
- (6) Az övezet építési telkein belül max. 2 rendeltetési egység helyezhető el.
- (7) Az **Lf** építési övezet területén a rendeltetésszerű használathoz szükséges személygépkocsi elhelyezés lehetőségét és mezőgazdasági járműtárolókat telken belül kell biztosítani.
- (8) Az építési övezetre meghatározott közművesítés mértékét és módját a 3. melléklet határozza meg.
- (9) Az **Lf** építési övezetek szabályozási határértékeit a 2. melléklet 3. pontja határozza meg.

HARMADIK RÉSZ

BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

KÖZLEKEDÉSI ÉS KÖZMŰ TERÜLETEK

39. § [Közüti főhálózat területei (KÖu)]

- (1) A **KÖu** övezet területe az I. rendű és II. rendű főútvonalak, az országos mellékutak és a városi gyűjtőutak, csomópontjainak, műtárgyainak, csapadékvíz elvezető rendszerének, valamint közlekedést kiszolgáló létesítmények (közterületi parkolók, autóbuszmegállók) kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, közúti-vasúti pályák, iparvágányok, közmű és hírközlési építmények, továbbá üzemi létesítmények és zöldfelületi elemek elhelyezésére szolgál.
- (2) A **KÖu** övezet területén elhelyezhető a közlekedést kiszolgáló létesítmények közművek és hírközlési létesítmények.
- (3) A **KÖu** övezet területén I. rendű és II. rendű főútvonalak területén szervizút nélküli közterületi parkoló csak az úttengellyel párhuzamosan alakítható ki.
- (4) A **KÖu** övezet területén tervezett utak esetében önálló kerékpáros infrastruktúra (kétoldali irányhelyes kerékpár sáv, kerékpárút) elhelyezését biztosítani kell.
- (5) A **KÖu** övezet területén épület nem helyezhető el.
- (6) Az övezetben a telek beépítettsége nem haladhatja meg a 2%-ot.

40. § [Mellékúthálózat területei (Kt-Kk)]

- (1) A **Kt-Kk** övezet területe a kiszolgáló (lakó) utak, ezek csomópontjainak, műtárgyainak, csapadékvíz elvezető rendszerének, valamint parkolók, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, közúti-vasúti pályák, iparvágányok, közmű és hírközlési építmények, továbbá üzemi létesítmények és zöldfelületi elemek elhelyezésére szolgál.
- (2) A **Kt-Kk** övezet területén elhelyezhető a közlekedést kiszolgáló építmények közművek és hírközlési műtárgyak
- (3) Az övezetben a telek beépítettsége nem haladhatja meg a 2%-ot.

41. § [Mellékúthálózat (mezőgazdasági út) Kt-Kmg]

- (1) Külterületi mező- és erdőgazdasági (üzemi) utak, fő dűlőutak esetén az út szélétől mért 15 - 15 m-en belül építmény nem helyezhető el.

42. § [Kötőtpályás (vasúti) közlekedési létesítmények területe (KÖk)]

- (1) A **KÖk** övezet területe kizárólag vasúti pálya, keskeny nyomtávú vasút, valamint azok megállóinak és állomásainak, műtárgyainak, üzemi épületeinek, csapadékvíz elvezető rendszerének, továbbá iparvágányok, a közúti közlekedés pályái, parkolók, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, közmű és hírközlési építmények, zöldfelületi elemek és a (2) bekezdésben meghatározott funkciójú épületek elhelyezésére szolgál.
- (2) A **KÖk** övezet területén a vasúti közlekedést kiszolgáló, a területet igénybe vevők ellátását szolgáló kereskedelmi, szolgáltató (kivéve önálló szálláshely), valamint a személyzet számára szolgáló lakás építményei helyezhetők el.
- (3) A telek beépítettsége nem haladhatja meg a 2%-ot.

ERDŐ- ÉS TERMÉSZETKÖZELI TERÜLETEK

44. § [Erdőterületek (E) általános előírásai]

- (1) Az övezetbe tartozó, tervezett erdőterületek mezőgazdasági célú hasznosítása, továbbá a kizárólag napenergiát hasznosító megújuló energiaforrások műtárgyai a vonatkozó külön jogszabályok feltételei szerint helyezhetők el.
- (2) Az övezet területén a 2011. szeptember 1-ig az ingatlan-nyilvántartásba bejegyzett, vagy már jogerős és végrehajtható használatbavételi engedéllyel rendelkező, lakó, illetve idegenforgalmi, vendéglátó, kiskereskedelmi, szolgáltató, valamint mező- és erdőgazdasági tevékenységgel összefüggő gazdasági rendeltetés megtartható és függetlenül a teleknagyságtól, ezen időpont után egy alkalommal, rendeltetésének megváltoztatása nélkül
 - a.) lakó, idegenforgalmi, vendéglátó, kiskereskedelmi és szolgáltató rendeltetést tartalmazó épület esetén legfeljebb bruttó 50 m²,
 - b.) mező- és erdőgazdasági tevékenységgel összefüggő gazdasági rendeltetést tartalmazó épület esetén legfeljebb bruttó 100 m² szintterülettel bővíthető. A bővítéssel önálló, új rendeltetési egység nem jöhet létre. A 10 ha-t meghaladó területnagyságú telken legfeljebb az adott övezet szerinti beépítési mértékkel az erdő rendeltetésének megfelelő építmények helyezhetők el. A beépített bruttó szintterülethez legfeljebb azoknál 4-szer nagyobb közhasználat elől elzárt terület tartozhat.

45. § [Védelmi rendeltetésű erdőterületek (Ev) részletes előírásai]

- (1) Az **Ev** övezetbe az elsődlegesen természetvédelmi és környezetvédelmi célokat szolgáló meglévő és tervezett erdőterületek tartoznak.
Ev-1 védett erdőterületek (Natura 2000, adattári erdő, ökológiai magterületen belüli erdőterületek)
Ev-2 védőerdők (mezővédő erdősávok, belterületen lévő védőerdő sáv)
- (2) Az Ev-1 övezet területén az épületnek nem minősülő építmények közül a közmű és közlekedési infrastruktúra hálózatok és azok építményei, valamint épületként az erdei kilátó, és a magasles helyezhetők el.
- (3) Az Ev-2 övezet területén az épületnek nem minősülő építmények közül a közmű és közlekedési infrastruktúra hálózatok és azok építményei helyezhetők el.

52. § [Kertes mezőgazdasági területek (Mk-1 és Mk-2) előírásai]

- (1) Az Mk-1 övezetbe zöldség-, gyümölcs- és dísznövény-termesztési, illetve az ezekkel kapcsolatos terményfeldolgozási és -tárolási célú kistelkes mezőgazdasági területek tartoznak.
- (2) Az Mk-2 övezetbe a Gáborkert területén belüli idegenforgalmi építési övezet környezetében lévő kertes mezőgazdasági területek tartoznak, ahol kertgazdálkodást, túlnyomórészt zöldség-, gyümölcs, jellemzően szőlő termesztést, illetve az ezekkel kapcsolatos feldolgozást és -tárolást folytatnak. Az övezetben az állattenyésztés, továbbá az ezekkel kapcsolatos (bemutató jellegű, hagyományos) termékfeldolgozás és tárolás építményei, és a népi kézműipari tevékenység számára szolgáló építmények helyezhetők el.
- (3) Az Mk-1 övezet területén
 - a) szántó, rét, legelő, nádas művelési ágú telek nem építhető be,
 - b) szőlő, gyümölcsös, kert művelési ágú legalább 10 m széles és 720 m² -1500 m² közötti telekterületen a tárolás célját szolgáló egy gazdasági épület és terepszint alatti építmény (pince) létesíthető.
 - c) 3000 m² feletti telekterületen kizárólag szőlő, gyümölcsös és kert művelési ágban nyilvántartott telken és művelés alól kivett terület esetén legfeljebb három, tárolás célját szolgáló gazdasági épület és egy önálló pince, továbbá kiegészítő rendeltetésként napi fogyasztási cikket értékesítő, legfeljebb 80 m² nettó alapterületű kereskedelmi épület létesíthető,
 - d) lakóépület és hozzá tartozó gazdasági épületek csak 6000 m² feletti telekterületen, csak szőlő, gyümölcsös és kert művelési ágban nyilvántartott telken létesíthetők,
 - e) gazdasági rendeltetésű épület esetén az épületmagasság legfeljebb 3,5 méter lehet,
 - f) az épület alapterülete nem haladhatja meg a 600 m²-t,
 - g) önálló lakóépület legfeljebb 300 m² alapterületen létesíthető, legfeljebb egy lakó rendeltetési egységgel,
 - h) Az övezetben a megengedett legnagyobb beépítettség 3 %, a megengedett legnagyobb épületmagassága 4,0 méter, max. gerincmagassága 5,5 m lehet.
 - i) a telken épület az úttengelytől legalább 11 méterre helyezhető el és
 - j) az úttengelytől számított 6 méteren belül rámpa nem helyezhető el és fa nem ültethető.
- (4) Az Mk/1 övezetben állattartás céljára szolgáló építmény a teleknagyságtól függetlenül elhelyezhető. Az állattartás céljára szolgáló építmény által elfoglalt terület nem haladhatja meg a beépíthető nettó alapterület 25%-át. Állattartó telep az övezetben nem létesíthető.

A MÓDOSÍTÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK TERVEZETT FEJLESZTÉSE

„Kisajátítással” igénybevétellel érintett területek - külterület

a város északi területrésze Vénkert - zártkerti településrész Mk-1							
kisajátítás /igénybevétel indoka	Hrsz	Kisajátítás előtt			Kisajátítás után		megjegyzés
		művelési ág	hatályos HÉSZ szerinti besorolás	igénybevett terület m ²	felhasználás / HÉSZ javaslat szerinti besorolás	vi sszama radó terület m ²	
útépítés	02/1	vasút	Kök	531,34	közterület – út - Kt-Kk	28843,46	útterület lesz
vasútépítés	02/2	út	Kt-Kmg	936,4852	vasútterület Kök	-	útterület átjárás megszűnik
útépítés	15603	kert	Mk-1	200,3195	közterület – út - Kt-Kmg	388,5959	ép. jog nem volt – vált. nincs
	15602	kert	Mk-1	49,6988	közterület - út- Kt-Kmg	123,8657	ép. jog nem volt – vált. nincs
	15601	kert	Mk-1	346,9645	közterület – út - Kt-Kmg	1087,012 2	ép. jog megmarad
	15600	kert	Mk-1	161,5600	közterület – út - Kt-Kmg	618,8520	ép. jog megszűnik
	15599	gyümölcsös	Mk-1	63,3077	közterület – út - Kt-Kmg	303,6615	ép. jog nem volt – vált. nincs
	15598	gyümölcsös, szőlő	Mk-1	164,0271	közterület – út - Kt-Kmg	856,8616	ép. jog megmarad
	15597	szántó	Mk-1	255,8278	közterület – út - Kt-Kmg	1656,474 9	ép. jog megmarad
a város déli területrésze - Erdőalja utcától délre Kb-Nö és Eg-1, Ev-1							
vasútépítés	0130/1	erdő	Ev-1	66,3615	vasútterület Kök	21639,24 77	ép. jog nem vált.
	0131	kert	Kb-Nö	78,4067	vasútterület Kök	150311,5 826	ép. jog nem jelentős
	0128/2	kert	Ev-1, Eg-1	1859,2613	vasútterület Kök	561659,2 654	ép. jog nem vált.
útépítés + vasútépítés	0125/4	erdő	Ev-1	598,5281	közterület – út – Kt-kmg Vasútterüle t Kök 70,98	318728,2 028	ép. jog nem vált.
	0125/20	erdő	Ev-1	421,6791	közterület – út – Kt-Kmg	641380,6 554	ép. jog nem vált.

A külterületen jellemzően kisebb kertés mezőgazdasági területek és erdőterületek érintettek a fejlesztéssel, valamint a külterületi kivett közterületek kerülnek megosztásra. Egy esetben különleges terület a növénykert területe esetén. Az alábbi táblázatok kül- és belterületre csoportosítva bemutatják az érintett telkek igénybevételét és a hatályos tervi és a javaslat által meghatározott övezeti, építési övezeti besorolást.

A belterületen a tervezéssel érintett területek nagy része a lakóterület (a területek kötőtpályás közlekedési területtel érintkező hátsó telekvégei), valamint közlekedési terület.

Kisajátítással érintett területek - belterület

kisajátítás indoka	Kisajátítás előtt			Kisajátítás után		megjegyzés
	Hrsz	hatályos HÉSZ szerinti besorolás	igénybevett terület (m ²)	HÉSZ javaslat szerinti besorolás	visszamaradó terület (zárójeles terület – az alaptérkép szerinti) (m ²)	
Viola utca menti lakóterület a Rákóczi Ferenc utcáig						
vasútépítés	13867	Lf-1	51,3604	vasútterület Kök	1185,8096 (1237,17)	Lf-1 építési övezet – 800 m ² , az Lf-2 építési övezetben 1200 m ² új előírás bevezetése indokolt! nem csak a közúti, hanem a Kök telek-alakításra
	13866	Lf-1	30,2537		494,3563 (524,61)	
	13865/2	Lf-1	51,7539		551,8061 (603,56)	
	13865/1	Lf-1	45,5506		544,5094 (590,06)	
	13864	Lf-1	51,6760		578,524 (630,20)	
	13863	Lf-1	42,6563		486,1337 (528,79)	
	13862	Lf-1	27,1134		346,4766 (373,59)	
	13861/4	Lf-1	32,9794		448,7906 (481,77)	
útépítés + vasútépítés	13861/3	Lf-1	249,2768 + 194,3479	Kök és Kt-Kk	(1379,70)	
útépítés	13504	Lf-2	149,9777	Kt-Kk	914,5223 (1064,50)	A hatályos HÉSZ szerint nagyobb útterületi igénybevét el jelölt
	13507	Lf-2	63,7049		877,9051 (941,61)	
	13508	Lf-2	1,5392		613,1108 (614,65)	
	13511	Lf-2	61,8533		801,9467 (863,80)	
	13512	Lf-2	33,5892		221,8008 (255,39)	
	13513	Lf-2	41,3662		984,1038 (1025,47)	
vasútépítés	11074/3	Kt-Kk	130,0314	Kök (részben Lf)	- (230,11)	nem releváns
vasútépítés	11222	Kt-kk	72,9608	Kök	- (7736,25)	nem releváns
vasútépítés	11221/2	Lf-1	54,7134		1278,2371 (1332,95)	megfelel
vasútépítés	11221/1	Lf-1	55,3983		1924,7081	megfelel

					(1980,10)	
vasútépítés	11218	Lf-1	259,4884	KÖu	2450,7316 (2710,22)	megfelel
Rákóczi Ferenc utca - Attila utca környezete (vasútállomás előtti tér)						
vasútépítés	11074/2	KÖu	28,1118	Kök	- (1049,5407)	nem releváns
vasútépítés + útépítés	11074/1 (11073 a vasút vonal őrház)	a vasútvonal hrsz-a + Gks-3 11427,636 9 m ²	vasútvonal	Kök Köu (993,93 m ²) és Kt-Kk (1210,24 m ²) a Köu a 11073 hrsz-ú telekből 73,8106 m ²	a Kök 100-as vasút belterületi területe (72118,5013)	a Gks-3 területe Kök lesz nem releváns
vasútépítés + útépítés	11217	Kt-kk, Z-kk	Kök, Kt-Kk	6118,40	-	nem releváns
vasútépítés + útépítés	11216/2	Z-kk	Kt-Kk, Kök	3841,07	-	nem releváns
vasútépítés	11072	Kt-Kk	26,057	Kök	-	nem releváns
vasútépítés + útépítés	02/1 Attila u- belter. határ között	Kök	1183,1503	Köu, Kt-Kk az utóbbi 1024,9551	a Kök 100-as vasút külterületi területe (29374,9082)	nem releváns
Szőlős utca menti lakóterület a Botond utcáig						
útépítés	15287	Lf-1	338,2193	Kt-Kk	- 338,2193	teljes ingatlan igénybevét ele
vasútépítés	15288	Lf-1	6,3664	Kök	1411,0236 (1417,39)	megfelel a visszamara dó telek
vasútépítés	13515/2	Lf-1	85,3762		930,1738 (1015,55)	megfelel
	13516	Lf-1	106,5886		943,0814 (1049,67)	megfelel
	13517	Lf-1	228,8863		2018,907 (2247,79)	megfelel
	13518/1	Lf-1	205,6427		2236,0673 (2441,71)	megfelel
	13518/2	Lf-1	84,0112		1110,6388 (1194,65)	megfelel
	13518/3	Lf-1	94,0187		1177,2213 (1271,24)	megfelel
	13518/4	Lf-1	116,2292		1137,3108 (1253,54)	megfelel
	13519	Lf-1	228,3888		1698,4712 (1926,86)	megfelel

	13520	Lf-1	106,5593		944,4307 (1050,99)	megfelel
	13521	Lf-1	373,8444		1758,5556 (2132,40)	megfelel
	13522/2	Lf-1	315,4137		1474,1663 (1789,58)	megfelel
	13523	Lf-1	143,3331		781,2269 (924,56)	nem felel meg!
	13524/1	Lf-1	585,1457		6432,7643 (7017,91)	megfelel
	13524/2	Lf-1	41,4545		2303,7655 (2345,22)	megfelel
	13524/3	Lf-1	79,1723		1319,3877 (1398,56)	megfelel
	13524/4	Lf-1	81,0770		1273,473 (1354,55)	megfelel
	13535/4	Lf-1	1345,3669		- 1345,44	teljes ingatlan igénybevétel
Botond utca és a Hunyadi utca közötti szakasz						
útépítés	13534 Botond utca	Kt-Kk	101,5314	Kök	3620,2681 (3721,7995)	nem releváns közterület volt
útépítés	13554/2	Lf-1	12,2090	Kt-Kk	286,4374 (298,6464)	nem felel meg, de eddig sem felelt meg
vasútépítés +útépítés	13554/1	Lf-1	45,5388 + 389,2239	Kök Kt-kk	3853,5896 (4288,3523)	megfelel
vasútépítés	13555	Lf-1	7,1707	Kök	1017,4566 (1024,6273)	megfelel
vasútépítés	13536 Botond utca	Kt-Kk	911,1397	Kök	2023,5941 (2934,7338)	nem releváns közterület volt
	13557	Lf-1	23,7875	Kök	909,3375 (933,1250)	Lf-1 építési övezet – 800 m ² építési jog nem változik
	13558	Lf-1	54,3340	Kök	889,2603 (943,5943)	
	13559	Lf-1	137,4158	Kök	1375,2514 (1512,6672)	
	13560	Lf-1	138,6734	Kök	846,9125 (985,5859)	
	13561	Lf-1	169,1141	Kök	772,4134 (941,5275)	
	13562	Gks + Ev	12546,9754 az Ev-1 7846,3306	Kök	Gks 11534,5262 Ev-1 4761,8261	

					(20393,3060)	
vasútépítés	13646/3	Köu és Kt-Kk	62,3630	Kök	1798,92	nem releváns
						közterület volt
Hunyadi utca és a Széchenyi utca közötti területrész						
vasútépítés	13646/9	Köü	101,4821	Kök	- (9366,05)	nem releváns
	13646/7	Z-KK, Kt-Kk és Lf-1	893,2868	Köu lesz	(3464,26) Vissza maradó Lf 1252,60 és egy 485,5171	Lf-1 megfelel illetve telek kiegészítés
útépítés + vasútépítés	13647	Köu, Z-Kk	82,4722 Köu részére 2051,7491 Kök	Köu és Kök	- (27004,88)	nem releváns
vasútépítés	13662 Botond utca	Kt-Kk	607,8180	Kök	3088,494 (3696,3174)	nem releváns
útépítés + vasútépítés	13691	Lf-1	14,1152	Kt-Kk	579,0685 (593,1837)	közt. alakítás miatti a csökkenés, beépíthető marad
	13692	Lf-1	42,3962	Kt-kk	1220,9443 (1263,3405)	megfelel
vasútépítés	10700/2	Lf-1	825,9390	Kök	teljes igénybevétel (825,9390)	nem releváns
Széchenyi utca és a belterület határa közötti területrész						
vasútépítés	10699/3 Széche nyi utca	Köu	2,5545	Kök	nem releváns vasúti terület lesz	nem releváns a visszamarad ó terület beépítésre nem szánt ter. lesz A Botond utca esetén 60,3726 m ² Köu övezetbe kerül.
vasútépítés	13775 Széche nyi utca	Köu	62,9971	Kök		
vasútépítés	13776 Botond utca	Kt-Kk	339,7330	Kök		
útépítés	13777	Lf-1	162,9995 208,4177	Köu Kt-Kk lesz	1123,19 m ² Lf-1 megfelel	
vasútépítés	10334	Köu, Z-Kk	1341,58	Kök	nem releváns közterület marad	

A tervezéssel érintett terület a külterületi vasút melletti kisebb külterületi területeket érinti. Zömében a külterületen kivett közterületek kerülnek megosztásra, valamint kisebb mezőgazdasági és erdőterület.

A belterületen a tervezéssel érintett területek nagy része lakóterület (a területek kötöttpályás közlekedési területtel érintkező hátsó telekvégei), valamint a P+R parkoló kialakítása céljából közlekedési terület.

Tervezési feladat:

Fenti, változással érintett területek építési övezeti és övezeti változása, szabályozása, valamint ennek megfelelően amennyiben szükséges az előírások módosítása. A rendezéssel érintett területre vonatkozóan az alátámasztó szakági munkarészek szükséges mértékű kiegészítése is a településrendezési feladat.

A módosítás során új, beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre, így a biológiai aktivitásérték számítás és szinten tartásának kimutatása nem szükséges.

5. AZ ÉTV. 7 § SZERINTI, A FENNTARTHATÓ FEJLŐDÉST BIZTOSÍTÓ ELŐÍRÁSOKNAK VALÓ MEGFELELÉS VIZSGÁLATA

A 100-as vasútvonal fejlesztését megalapozó módosítás az ÉTV. vonatkozó előírásaival részben van közvetlen érintettségben.

A településfejlesztés és a településrendezés célja a lakosság életminőségének és a település versenyképességének javítása érdekében a fenntartható fejlődést szolgáló településszerkezet és a jó minőségű környezet kialakítása, a közérdek érvényesítése az országos, a térségi, a települési és a jogos magánérdekek összhangjának biztosításával, a természeti, táji és építészeti értékek gyarapítása és védelme, valamint az erőforrások kíméletes és környezetbarát hasznosításának elősegítése. A településrendezésnek csak egyik eleme a településtervezés, ezért a követelmények akkor teljesülhetnek maradéktalanul, ha a rendezés egyéb összetevőiben - mint a közigazgatás, városgazdálkodás, fejlesztési beavatkozások stb. - egyaránt figyelembe lesznek véve. A településtervezési szempontokat az Étv. 7.§. (2)-(3) bekezdés részletezi.

A 7.§ szerinti fenntarthatósági követelmények	Módosítások összessége	Az érintettségből következő, a vonatkozó követelmények teljesülése:
<i>„...(2) A településfejlesztés és a településrendezés során, valamint a településrendezési sajátos jogintézmények alkalmazásával biztosítani kell a területek közérdeknek megfelelő felhasználását a jogos magánérdekekre tekintettel. Ennek során figyelembe kell venni...”</i>		
<i>a) a népesség demográfiai változását, lakásszükségletét,</i>	0	-
<i>b) a népesség fizikai, szellemi és lelki igényeit, különös tekintettel a családok, a fiatalok, az idősek, a fogyatékos személyek igényeire, az oktatás, a kultúra, a sport, a szabadidő és az üdülés, valamint a civil szervezetek, az egyházi jogi személyek működési feltételeinek lehetőségeire,</i>	0	-
<i>c) a helyi népesség identitásának erősítését, kulturális örökségük sokféleségének és gazdagságának megőrzését,</i>	0	-
<i>d) a népesség megélhetését biztosító gazdasági érdekeket, a munkahelyek megőrzésének és új munkahelyek teremtésének érdekeit, a mező- és erdőgazdaság, a közlekedés, a posta és a hírközlés, a közüzemi ellátás, különösképpen az energia- és vízellátás, a hulladékkezelés, a szennyvízelhelyezés és -kezelés, valamint a nyersanyaglelőhelyek biztosítását,</i>	0	A fejlesztések révén a munkahelyek megközelítése javul.
<i>e) a helyi társadalmi-gazdasági és infrastrukturális egyenlőtlenségek csökkentését, az integráció elmélyítését,</i>	1	A fejlesztéssel a szomszédos megyeszékhely és a Főváros elérhetősége javul.
<i>f) a közlekedési kényszer csökkentését és a megfelelő színvonalú közlekedés kialakítását,</i>	1	A területek megközelíthetőségének színvonala javul.
<i>g) az egészséges lakó- és munkakörülmények, a népesség biztonságának általános követelményeit,</i>	0	-
<i>h) a megőrzésre érdemes történeti vagy településképi jelentőségű településrészek és az építészeti és régészeti örökség védelmét, felújítását és továbbfejlesztését, valamint az értékes építmény és tájrészlet látványát (rálátás), továbbá az ingatlanról feltároló kilátás védelmét, annak mértékéig, hogy az az érintett telkek szabályos beépítését ne akadályozza,</i>	0	A vasútvonal fejlesztésével összefüggő telekhatár rendezésével a településképi szempontjából előnytelen változás nem következik be.
<i>i) a környezet-, a természet- és a tájvédelem szempontjait,</i>	0	-

j) a tájhasználat, a tájszerkezet és a tájkép formálásának összehangolt érdekeit, különös tekintettel a víz, a levegő, a talaj, a klíma és az élővilág védelmére,	0	Meglévő vasúti pálya fejlesztése történik, így negatív hatás nem várható.
k) a területtel és a termőfölddel való takarékos gazdálkodást,	1	Csak a szükséges mértékű beavatkozás történik.
l) az arra alkalmas természeti adottságok gyógyászati hasznosításának elősegítését és védelmét,	0	-
m) a honvédelem, a nemzetbiztonság és a katasztrófavédelem érdekeit,	0	-
n) az ásványvagyon-gazdálkodás érdekeit,	0	-
o) az infrastrukturális erőforrások optimális kihasználását, valamint	0	-
p) a zöldfelület-, környezet- és természetkímélő fejlesztések támogatását.	0	-
A 7.§ szerinti fenntarthatósági követelmények	Módosítások összessége	Az érintettségből következő, a vonatkozó követelmények teljesülése:
„...(3) A (2) bekezdésben foglaltak érvényesülése - különösen a természet- és a környezetvédelem, az erdők és a felszíni és felszín alatti vizek védelme, az ár- és belvízvédelem, valamint a termőfölddel és a területekkel való takarékos bánás - érdekében az alábbi követelményeknek kell érvényt szerezni:...”		
a) a településfejlesztés és a településrendezés során a település teljes közigazgatási területét érintő árvíz, belvíz, valamint csapadékvíz szakszerű és ártalommentes elvezetését biztosítani kell, részbeni összegyűjtése és helyben tartása biztosításának az adottságok és a lehetőségek szerinti figyelembevételével,	0	-
b) új beépítésre szánt terület kijelölésével egyidejűleg a település közigazgatási területének biológiai aktivitás értéke az átminősítés előtti aktivitás értékhez képest, az e törvény végrehajtására kiadott jogszabályokban meghatározottak szerint nem csökkenhet,	0	A biológiai aktivitásérték a településen nem csökken.
c) a települések beépítésre szánt területeinek összességét - ott, ahol az fizikailag lehetséges - beépítésre nem szánt területekből álló gyűrűvel kell körülvenni, a települések összenövésének elkerülése érdekében,	0	-
d) a termőföld igénybevételével járó, új beépítésre szánt területek kijelölésénél elsősorban a termőföld védelméről szóló törvényben meghatározott átlagosnál gyengébb minőségű termőföld-területek jelölhetők ki,	0	Új beépítésre szánt területi kijelöléshez köthető termőföld igénybevétele nem történik.
e) a település beépítésre szánt területe csak olyan használati célra növelhető, amilyen célra a település már beépítésre kijelölt területén belül nincs megfelelő terület, és ezt a települési önkormányzat képviselő-testülete - a fővárosban a Fővárosi Közgyűlés és a kerületi önkormányzat képviselő-testülete - külön döntéssel igazolja.	0	Önkormányzati döntés nem szükséges.

Jelmagyarázat:

0: nincs követelmény, a módosítás ezzel összefüggésben nem releváns

1: érintettség vagy részleges érintettség megállapítható.

6. ÚJ BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET KIJELÖLÉSÉVEL KAPCSOLATOS NYILATKOZAT

Az Étv. 7. § (3) bekezdés e) pontjának előírása

„e) a település beépítésre szánt területe csak olyan használati célra növelhető, amilyen célra a település már beépítésre kijelölt területén belül nincs megfelelő terület, és ezt a települési önkormányzat képviselő-testülete - a fővárosban a Fővárosi Közgyűlés és a kerületi önkormányzat képviselő-testülete - külön döntéssel igazolja.”

Igazolni kell, hogy a terv megfelel a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX tv. új beépítésre szánt terület kijelölésére vonatkozó követelményeivel.

Nem történik új beépítésre szánt terület kijelölés, így a 2018. évi. CXXXIX. 12.§ előírásának teljesülésére vonatkozó nyilatkozat nem indokolt.

7. A BIOLÓGIAI AKTIVITÁSÉRTÉK VÁLTOZÁSA

Biológiai aktivitásérték: egy adott területen a jellemző növényzetnek a település ökológiai állapotára és az emberek egészségi állapotára kifejtett hatását mutató érték.

Az 1997. évi LXXVIII. törvény 7.§ (3) bekezdés b) pontja rögzíti, hogy „újonnan beépítésre szánt területek kijelölésével egyidejűleg a település közigazgatási területének - a külön jogszabály alapján számított - biológiai aktivitás értéke az átminősítés előtti aktivitás értékhez képest nem csökkenhet”.

Jelen településrendezési eszközök módosítása során a Város területén újonnan beépítésre szánt terület kijelölésére nem került sor. A fenti rendelkezés értelmében jelen esetben nem szükséges a település területére biológiai aktivitás érték változását számítással igazolni.

Mindezek mellett a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló A 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet előírására figyelemmel az 1 ha-t meghaladó beépítésre szánt területi kijelölés esetén kell az aktivitásérték változását számítással igazolni.

A 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet szerint:

78.§. (5) Településrendezési eszköz 2027. június 30-ig történő módosításakor a területek biológiai aktivitásértékének számítása során

a) a 9. mellékletet kell alkalmazni azzal, hogy az építési övezetek alatt beépítésre szánt területeket, az övezetek alatt beépítésre nem szánt területeket kell érteni, és

b) * a 18. §-t kell alkalmazni azzal, hogy az (5) bekezdésben az építési övezetek alatt beépítésre szánt területeket, az övezetek alatt beépítésre nem szánt területeket kell érteni.

18. § (1) Az egy hektár területet meghaladó új beépítésre szánt terület kijelölésével járó településterv készítése vagy módosítása során, az Étv. 7. § (3) bekezdés b) pontjában meghatározott követelmény teljesülése érdekében, az újonnan kijelölt beépítésre szánt területtel összefüggő biológiai aktivitásérték a) egyenleg fenntartását a rendezési terv alátámasztó munkarészában kell igazolni, és

b) egyenleg fenntartásához szükséges zöldfelületi követelményeket a helyi építési szabályzatnak kell tartalmaznia.

(2) A településtervezési szabályzat a biológiai aktivitásérték számítására vonatkozó műszaki elvárásokat is tartalmaz.

8. MAGASABB SZINTŰ TERVEKKEL (TERÜLETRENDEZÉSI TERVEK) VALÓ ÖSSZHANG VIZSGÁLATA

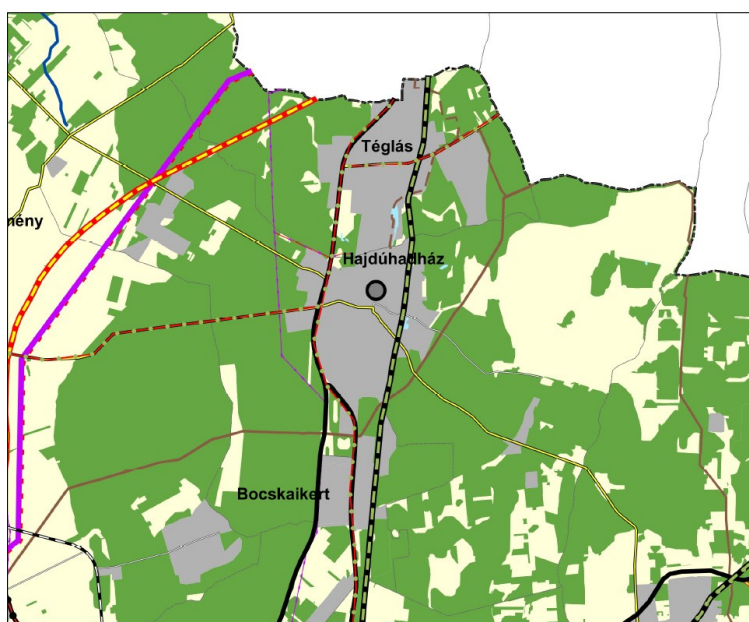
MTRT MEGFELELÉS

A Hajdú-Bihar megye Területrendezési Tervéről szóló 3/2020. (VI.29.) önkormányzati rendelet szerinti megfelelés igazolása - Az MTRT 2. rajzi melléklete: a Térségi szerkezeti terv - a **tervezési terület a jellemzően a települési térség és az erdőgazdálkodási területfelhasználási kategóriába tartozik.**

A tervezési terület a belterület, a települési térségen belüli településrész része, a módosítás szempontjából a Megyei TrT követelményeinek maradéktalanul megfelel, az MTRT - ből következő, érvényesítendő követelmény nem keletkezik.

A Hajdú-Bihar megye Területrendezési Tervéről szóló 3/2020. (VI.29.) önkormányzati rendelet 2. rajzi melléklete: a Térségi szerkezeti terv Hajdúhadház város területére.

A tervezési terület jellemzően a települési és az erdőgazdálkodási térség terület-felhasználási kategória része. Nagyon kis területrészen a mezőgazdasági térség részét képezi.



TERÜLETSZERKEZET, TERÜLETHASZNÁL

Térségi területfelhasználási kategóriák

Erőgazdálkodási térség

Mezőgazdasági térség

Vízgazdálkodási térség

Települési térség

Településrendszer elemei

Regionális térszervező központ

Térségi térszervező központ

TÉRSÉGI JELENTŐSÉGŰ MŰSZAKI

INFRASTRUKTÚRA-HÁLÓZAT

ÉS EGYEDI ÉPÍTMÉNYEK

Közlekedési hálózatok és egyedi építmények

Gyorsforgalmi út

Meglévő

Tervezett

Főút

Meglévő

Tervezett

Térségi szereplő összekötő út

Meglévő

Mellékút

Meglévő egyéb mellékút

Tervezett egyéb mellékút

Nagysebességű vasútvonal

Tervezett

Hatályos megyei terv térségi szerkezeti tervének részlete

Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya

Meglévő

Országos vasúti mellékvonal

Meglévő

Tervezett

Nemzetközi kereskedelmi repülőtér

Meglévő

Országos kerékpárút

Meglévő

Tervezett

Térségi kerékpárút

Tervezett térségi kerékpárút

Közüti híd

Meglévő

Közüti határátkelő

Meglévő

Tervezett

Vasúti határátkelő

Meglévő

Energetikai hálózatok és egyéb építmények

Egyéb 50MW vagy annál nagyobb névleges teljesítő-képességű erőmű

Meglévő

5-50 MW névleges teljesítő-képességű erőmű

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett

Földgázszállító vezeték

Meglévő

Kőolajszállító vezeték

Meglévő

Földgázelosztó vezeték

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett

Meglévő

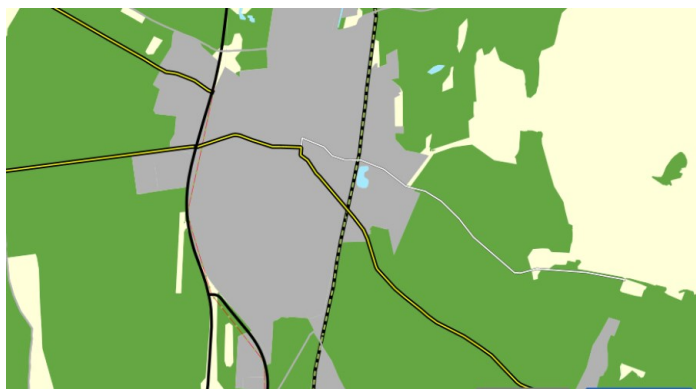
Tervezett

Meglévő

Tervezett

Meglévő

Tervezett



E-TÉR adatszolgáltatás részlete
zöld: erdőgazdálkodási térség
sárga: mezőgazdasági térség
szürke: települési térség

Országos jelentőségű műszaki infrastruktúra hálózatok és egyedi építmények

Az ország szerkezeti tervén ábrázolt és az OTt 4/1.- 4/11 számú mellékleteiben meghatározott országos közlekedési infrastruktúra-hálózatok és a műszaki infrastruktúra egyedi építményei, az országos jelentőségű építmények, az 50 MW és annál nagyobb névleges teljesítőképességű erőművek, a villamosenergia-átviteli hálózat távvezetékei, továbbá a nemzetközi és hazai szénhidrogénszállító-vezetékek, az országos vízi létesítmények, az országos hulladékgazdálkodási létesítmények esetén és a Hajdú-Bihar Megyei Területrendezési tervben rögzített közlekedési infrastruktúra-hálózatok és a műszaki infrastruktúra egyedi építményei a villamosenergia hálózat távvezetékei, továbbá a hazai szénhidrogénszállító-vezetékek esetében változás nem tervezett.

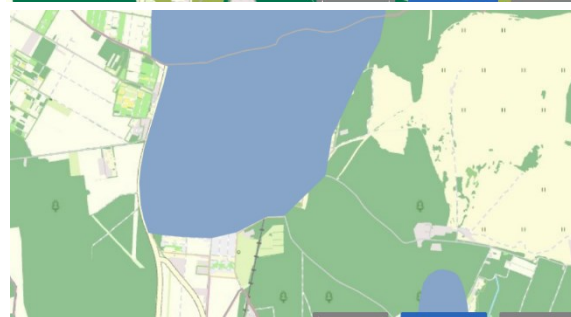
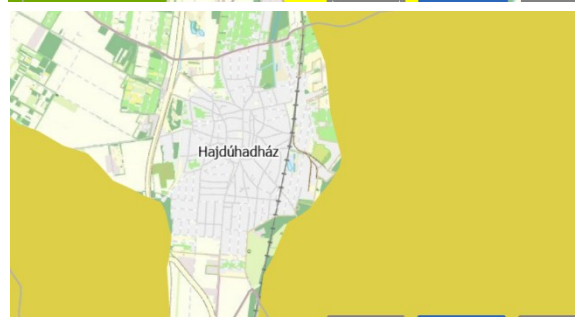
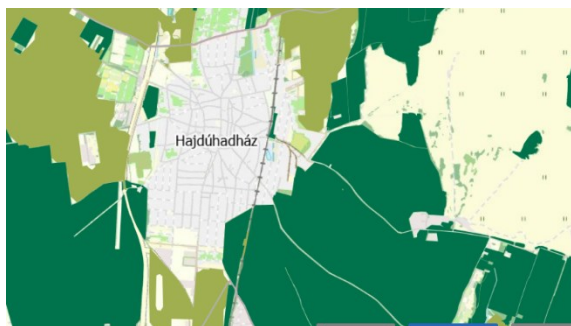
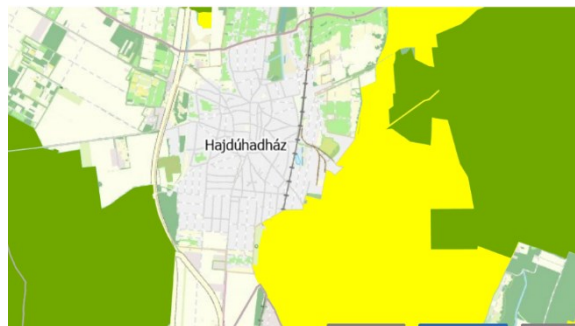
A tervezési területet érinti a térségi szerepkörű összekötő út (4902. számú országos mellékút) földgáz szállító vezeték nyomvonala.

Az MTrT 4.§.(1) Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (TrT) 19. § (1) bekezdésében meghatározott országos övezetek közül:

övezet neve	település érintettsége	tervezési terület érintettsége
a) az ökológiai hálózat magterületének, ökológiai folyosó területének és pufferterületének övezetei 3/1. melléklet;	érintett	csak a puffer terület övezetével érintett
b) a kiváló és a jó termőhelyi adottságú szántók övezetei 3/2. melléklet;	nem érintett	nem érintett
c) az erdők és az erdőtelepítésre javasolt terület övezete 3/3. melléklet;	érintett	erdők övezetével a déli területrészen az erdőtelepítés övezetével az északi területrészen érintett
d) a tájképvédelmi terület övezete 3/4. melléklet;	érintett	a déli területrészen kismértékben érintett
e) a világörökségi és világörökségi várományos területek övezete által érintett települések a 3/5. melléklet;	nem érintett	nem érintett
f) a vízminőség-védelmi terület övezete a 3/6. melléklet;	érintett	érintett
g) az árvízvédelmi területeket, ezen belül a nagyvízi meder övezete és a VTT-tározók övezete 3/7. melléklet;	nem érintett	nem érintett
h) a honvédelmi és katonai célú terület övezete által érintett települések 3/8. melléklet	a teljes közigazgatási terület érintett	a tervezési terület közvetlenül nem érintett (település észak-keleti oldalán található a honvédelmi terület)

(2) A TrT 19. § (3) bekezdésében és a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendeletben meghatározott megyei övezetek közül:

Az övezet neve	A település érintettsége	A tervezési területek érintettsége
a) az ásványi nyersanyagvagyon övezetét a 3/9. melléklet;	nem érintett	nem érintett
b) a rendszeresen belvízjárta terület övezetét a 3/10. melléklet;	érintett	nem érintett
c) a tanyás területek övezetébe tartozó településeket a 3/11. melléklet tartalmazza;	nem érintett	nem érintett

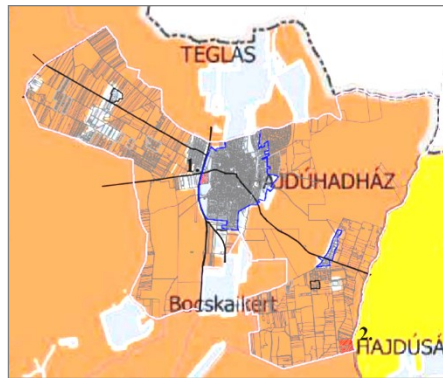


MTRT 4.§ (3) A TrT 24. §-a alapján egyedileg meghatározott megyei övezetek közül:

övezet neve	település érintettsége	tervezési terület érintettsége
a) a városkörnyéki településegységek övezetébe tartozó településeket a 3/12. melléklet tünteti fel,	érintett a Hajdúszoboszló Nádudvari településegységek övezete	érintett a Hajdúböszörmény – Hajdúnánás településegységek övezete
b) a gyógytényezőkkel rendelkező településeket a 3/13. melléklet tünteti fel;	nem érintett	nem érintett
c) a klímaváltozással fokozottan érintett térség övezete a 3/14. melléklet tünteti fel;	érintett – erősen aszályos	érintett – erősen aszályos
d) a csillagos égbolt park övezete a 3/15. melléklet tartalmazza.	nem érintett	nem érintett



A városkörnyéki településegységek
övezetébe tartozó települések



Klimaváltozással fokozottan érintett térség övezete

A Megyei Terv az egyedileg meghatározott övezetekre a következőket rögzíti:

6. §

(1) **A városkörnyéki településegységek övezetébe tartozó települések** Településfejlesztési Konceptiójának és Integrált Településfejlesztési Stratégiájának tartalmaznia kell:

- a) a várostérség közösen kialakított jövőképét, átfogó közös céljait;
- b) a központi város és a környék települései együttműködésének közösen kialakított lehetőségeit, azok megvalósításának módját;
- c) a közösen használt alapszolgáltatások szükség szerinti fejlesztését, legalább az alap- és középfokú oktatási és egészségügyi létesítmények, a munkahelyek, a rekreációs és szabadidő eltöltési lehetőségek, továbbá a várostérségen belüli közlekedési, és szükség szerint más műszaki infrastruktúra tekintetében.

A szomszédos településekkel közösen használt alap és középfokú oktatási egészségügyi létesítmények szükség szerű fejlesztése biztosított csakúgy, mint a helyi szintű alapszolgáltatások, a várostérségen belüli közlekedési kapcsolatok biztosítottak. Jelen fejlesztés a nyomvonalas létesítmény korszerűsítésével függ össze, mely esetén nem releváns cél. A fejlesztéssel a szomszédos településekkel a megyeszékhellyel való kapcsolat javul a gyorsabb és biztonságosabb megközelítéssel.

MTTrT 7. §.(1) A klímaváltozással fokozottan érintett térség övezetével érintett települések településfejlesztési koncepciójában és integrált településfejlesztési stratégiájában, továbbá településrendezési eszközeinek környezetalakítás tervében és közművesítési javaslataiban is vizsgálni és tervezni kell a település átszellőzésének javítása, a kondicionáló zöldfelületek növelése, a vízmegtartó vízgazdálkodás és a víztakarékos mezőgazdálkodás érdekében szükséges, a helyi sajátosságoknak, szükségleteknek és lehetőségeknek megfelelő tennivalókat.

A módosítással érintett terület egyrészt a központi belterület területén, valamint a külterületen helyezkedik el. Beépítésre szánt területi kijelölés nem történik.

A város adottságaira figyelemmel jelentős erdőterületekkel rendelkezik, a településszerkezet és az építési övezetekben meghatározott megengedett épületmagassági érték biztosítja az átszellőzés lehetőségét. Jelen módosítás során annak céljára – a nyomvonalas létesítmény fejlesztése – az átszellőzés javítása a kondicionáló zöldfelületek növelése és a vízmegtartó gazdálkodás előtérbe helyezése nem releváns célok.

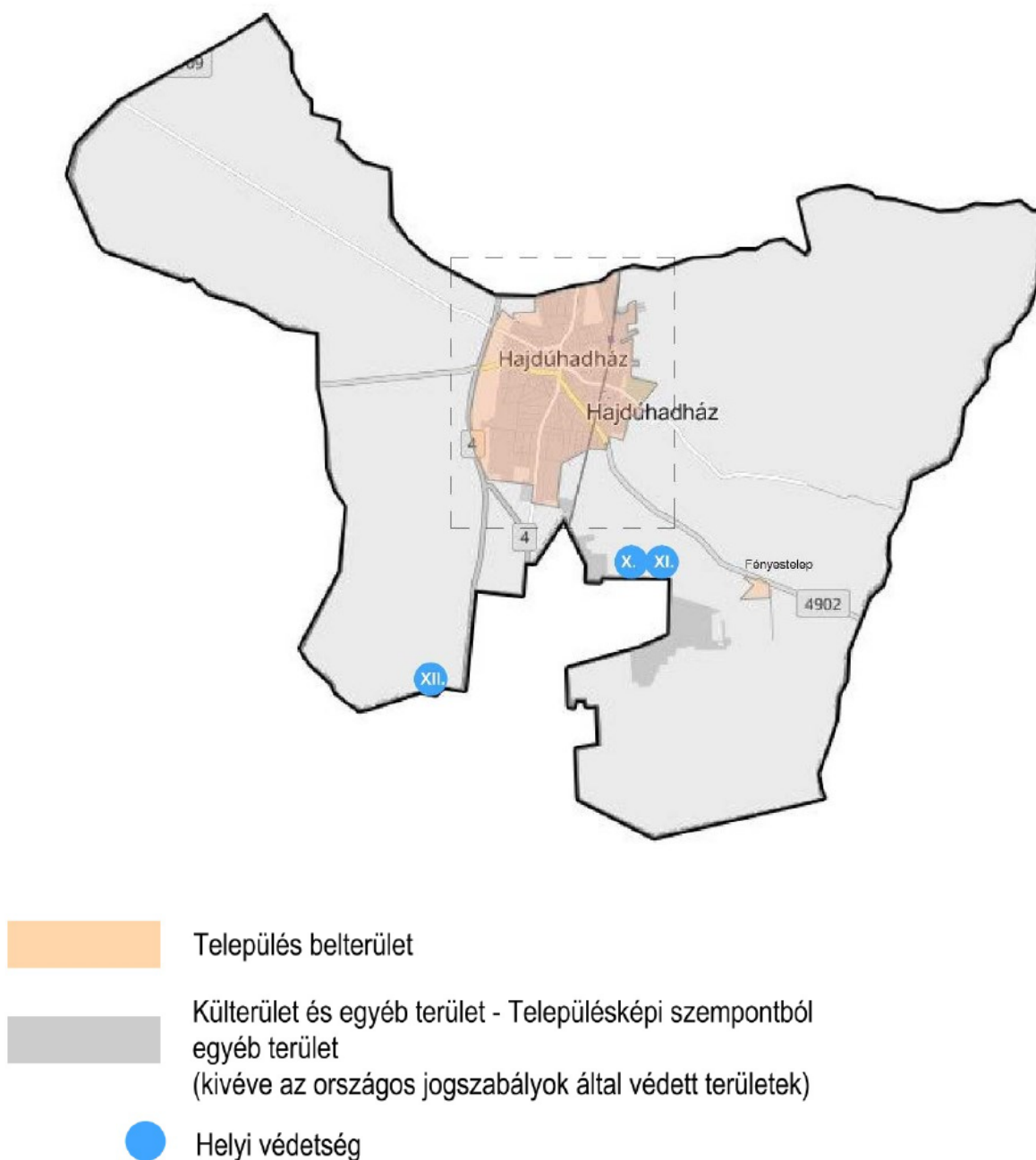
Az előzőekre figyelemmel megállapítható, hogy a tervezett módosítás megfelel az MaTRT és a Hajdú-Bihar Megyei TrT területfelhasználási, szerkezeti és övezeti előírásainak, és nem ellentétes a területrendezés térségi irányelveivel és ajánlásaival.

9. A TELEPÜLÉSKÉP ALAKÍTÁSA, TELEPÜLÉSKÉP VÉDELEMMEL VALÓ ÖSSZHANG VIZSGÁLATA

Hajdúhadház Város Önkormányzata Képviselő-testülete a 202/2017. (X. 26.) számú határozatával fogadta el a **Hajdúhadház Város Településképi Arculati Kézikönyvét** és a 28/2017. (X. 26.) számú önkormányzati rendelettel hagyta jóvá **Hajdúhadház Város Településképeinek védelmét.**

A vonalas infrastrukturális elem jellegéből eredően a tervezési terület egyrészt a belterületi településrész, másrészt a **külterületi településrész részét képezi, településképi szempontból nem meghatározó terület.**

Országosan, vagy helyileg védett épület egyedi védett tájérték a módosítással érintett területrészen nincs.

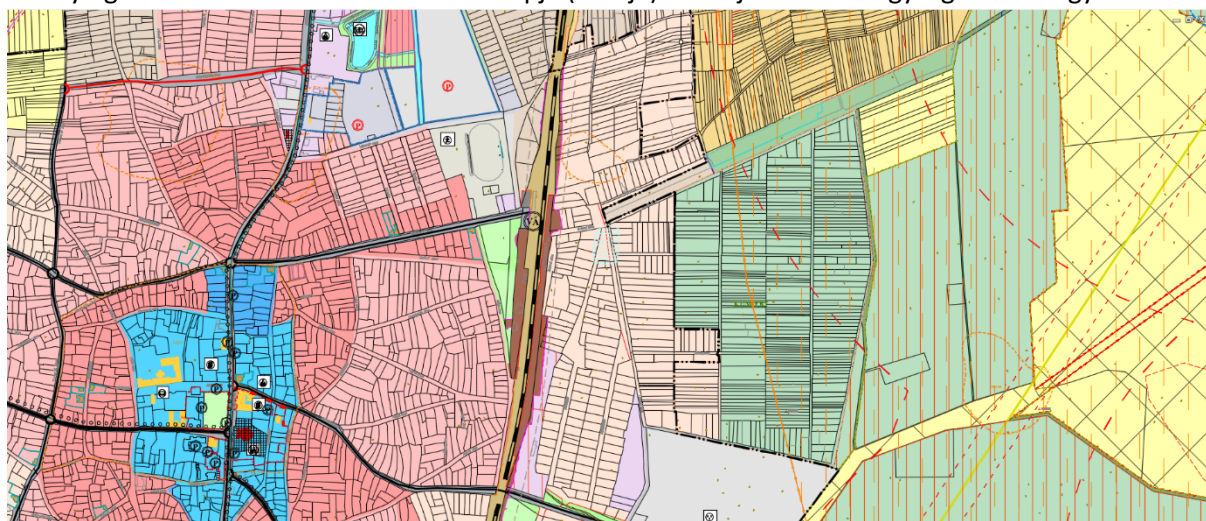


10. A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV ÉS A SZABÁLYOZÁSI TERV MÓDOSÍTÁSÁNAK KONCEPCIÓJA

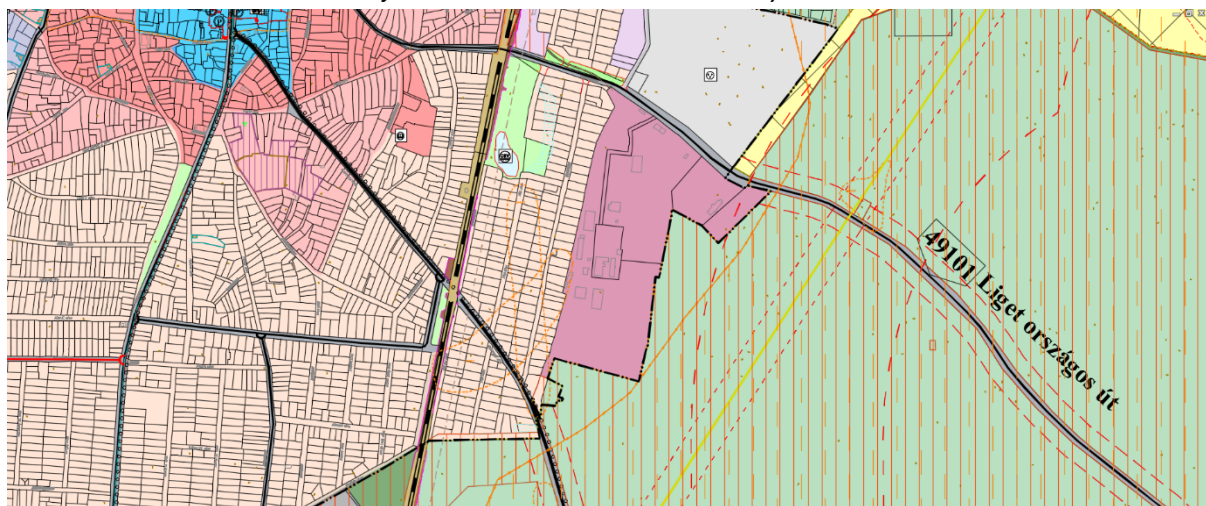
10.1. A TSZT módosítási javaslata

A településszerkezeti terv területfelhasználási rendszerének módosítása nem indokolt. Szerkezeti jelentőségű hálózati elemek (közúti közlekedési és az energiaellátó hálózat nyomvonalának) módosítására nem kerül sor. Természetközeli terület nem érintett a módosítással. A 100-as vasútvonal fejlesztésével összefüggésben a vasúti terület, azaz a kötöttpályás közlekedési terület változásából eredő területigénybevétel indokolja a TSZT módosítását. Ennek figyelembevételével módosul a területfelhasználás a külterületen jellemzően a mezőgazdasági terület, az erdőterület és a különleges terület, míg a belterületen jellemzően lakóterület, gazdasági terület és zöldterület esetében történik változás.

A tényleges változásokat a változások tervlapja (ábrája) mutatja területi nagyságrenddel együtt.

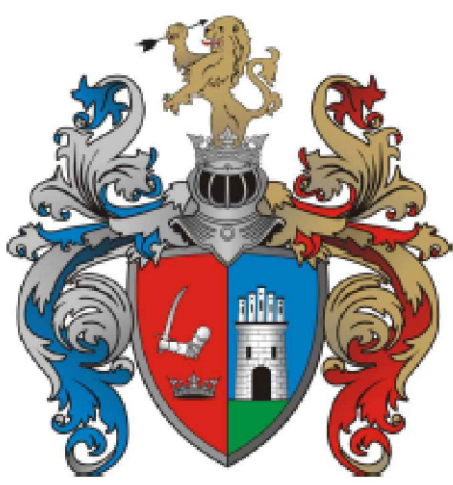


jellemző részlet – vasútállomás környezete



jellemző részlet Hajdúhadház alsó (megállóhely)

A településszerkezeti terv módosítási javaslatát a **TR/tszt.** jelű tervlap tartalmazza.



HAJDÚHADHÁZ VÁROS

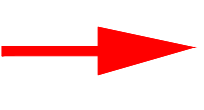
TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV VÁLTOZÁSOK TERVLAPJA 1:6.000

A 100-as VASÚTVONAL INFRASTRUKTÚRÁLIS FEJLESZTÉSÉVEL ÖSSZEFÜGGÉSBEN

hatályos terv szerinti
területfelhasználás

módosítás utáni
területfelhasználás

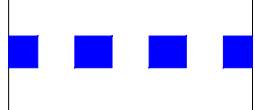
Lf



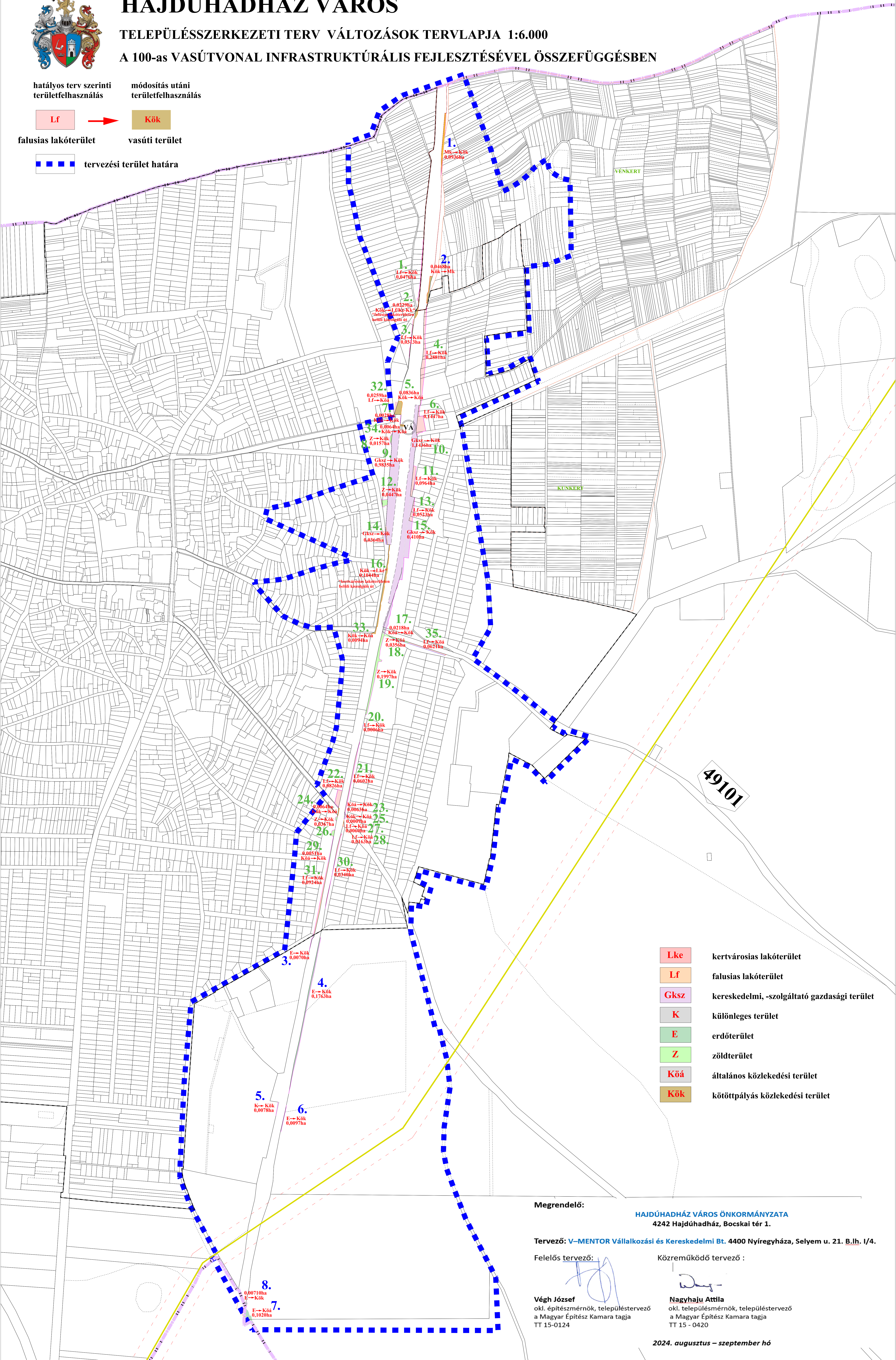
Kók

falusias lakóterület

vasúti terület



tervezési terület határa



Lke	kertvárosias lakóterület
Lf	falusias lakóterület
Gksz	kereskedelmi, -szolgáltató gazdasági terület
K	különleges terület
E	erdőterület
Z	zöldterület
Kőá	általános közlekedési terület
Kók	kötőpályás közlekedési terület

Megrendelő:

HAJDÚHADHÁZ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
4242 Hajdúhadház, Bocskai tér 1.

Tervező: V-MENTOR Vállalkozási és Kereskedelmi Bt. 4400 Nyíregyháza, Selyem u. 21. B.lh. 1/4.

Felelős tervező:

Közreműködő tervező :

Végh József

okl. építészmérnök, településtervező
a Magyar Építész Kamara tagja
TT 15-0124

Nagyhaju Attila

okl. településmérnök, településtervező
a Magyar Építész Kamara tagja
TT 15 - 0420

2024. augusztus - szeptember hó

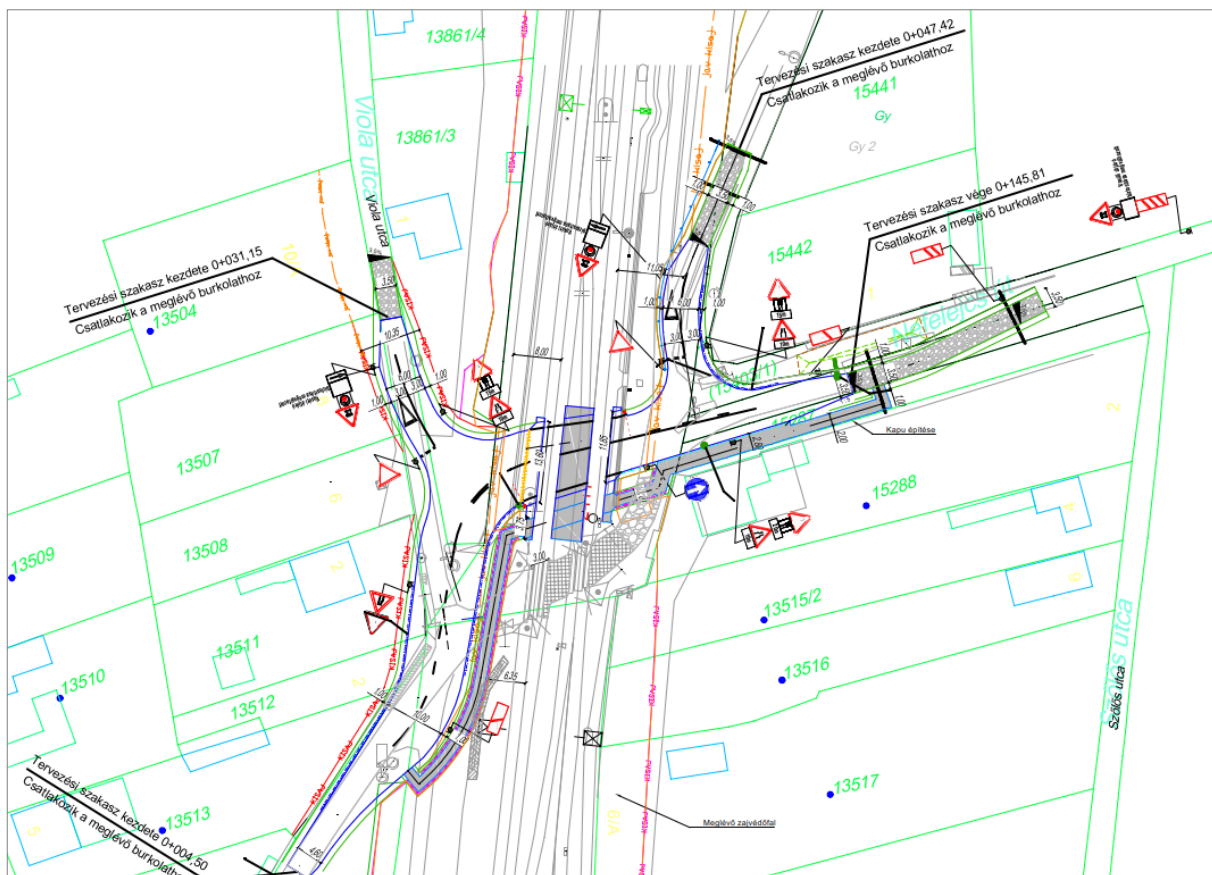
10.2. A HÉSZ módosítási javaslata – a szabályozás koncepciója

A HÉSZ módosítás javaslata

A hatályos tervlap és a hatályos Hész közötti összhang megteremtése érdekében (tervezési területen belül) pontosítás nem szükséges, az biztosított. Az előírások kiegészítése indokolt azzal, hogy a kötöttpályás közlekedési terület alakításából eredően csökken a telekterület az építési övezetben meghatározott legkisebb kialakítható telekterület mérete alá a telek az oda vonatkozó előírások alapján beépíthető, a telken meglévő épület a beépítettség mértéke, a legkisebb alakítható zöldfelületi érték és a telekterület méretétől függetlenül felújítható, átalakítható, korszerűsíthető, de bővíteni csak építési helyen belül lehet, és új rendeltetés csak a vonatkozó előírások alapján létesíthető.

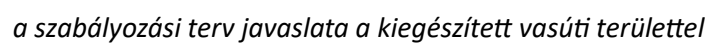
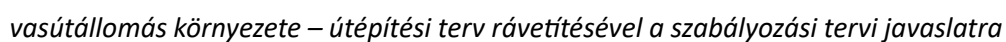
Az elkészült vasútépítési tervek és az útépítési tervek szerinti területigénybevétel alapján kerül sor a szabályozási vonal és az építési övezeti, övezeti határ rögzítésre, valamint a vasúti és a közúti közlekedési területek rögzítésére. A gyűjtő út és a 4902. számú út esetén közúti főhálózat eleme a kiszolgáló utak esetén a mellékúthálózat eleme, a zártkerti területek esetén a külterületi mezőgazdasági utak.

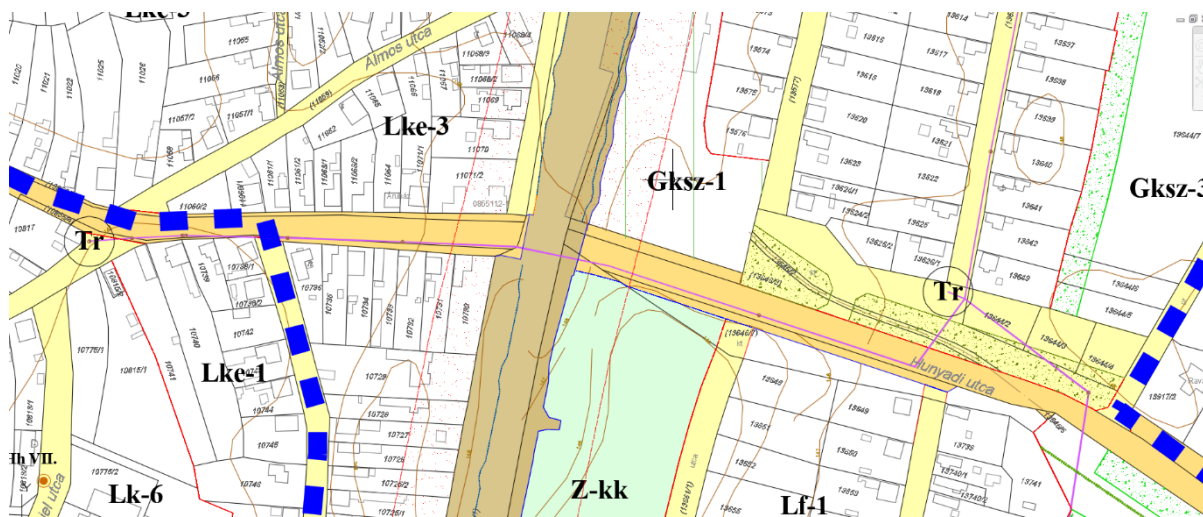
A Viola utca esetében a Célmegvalósító által adott javaslat elfogadásra került az Önkormányzat által is. A hatályos tervi 10 méteres közterületi szabályozási szélesség továbbra is biztosított marad.



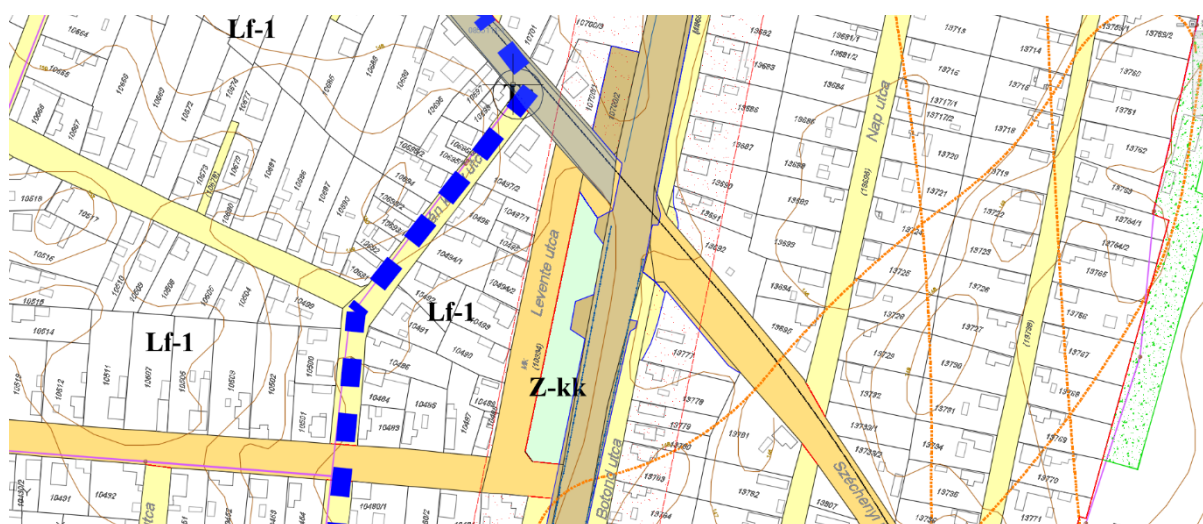
útterv részlete

Néhány jellemző szabályzási tervi részlet az alábbi ábrákon látható, a tervezési területre vonatkozó javaslatot a rendelettervezet 1. melléklete tartalmazza.





Hunyadi utcai átjáró környezete



Széchenyi utca – Levente utca – új vasúti megállóhely környezete

Tervlapok módosítása: A HÉSZ 1.§ (3) ab.) pontja szerinti 1.2 melléklet: közigazgatási terület tervlapjai közül a külterületi szelvények: 10, 15, 19, a belterületi szelvények: 10-4, 15-2, 15-4, 19-2

A szabályozási terv javaslatát a TR/sz. jelű tervlap mutatja.

Az előírások kiegészítése indokolt, azzal, hogy nem csak a közúti közlekedési terület kialakítása miatti telekterület csökkenés esetén építhető be a telek a visszamaradó telekmérettől függetlenül, hanem a vasúti terület kialakítása után visszamaradó építési övezetbe tartozó telkek esetén is.

11. HATÁROZAT-TERVEZET

HATÁROZAT-TERVEZET
Hajdúhadház Város Önkormányzata Képviselő-testületének
..../2024. (.....) KT. sz. határozata

Hajdúhadház Város településszerkezeti tervéről és leírásáról szóló
a 182/2022. (VIII.25.) számú határozat módosításáról

Hajdúhadház Város Önkormányzatának Képviselő testülete
Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi. CLXXXIX. törvény 13. § (1) bekezdés 1. pontjában megállapított feladatkörében eljárva,
a Polgármester előterjesztésére Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi. CLXXXIX. törvény 13. § (1) bekezdés 1. pontjában megállapított feladatkörében eljárva,
az 1997. évi LXXVIII. törvény 6. § (1) bekezdése, valamint a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 59. § (1) bekezdés d) pontja alapján

2024. napjával módosítja Hajdúhadház Város településszerkezeti tervének és leírásának elfogadásáról szóló **a 182/2022. (VIII.25.) határozattal megállapított településszerkezeti tervét és leírását** a tervezési területet érintően jelen **határozat 1. számú, 2. számú mellékletei szerint.**

1. melléklet:

TR/tszt. rajzszámú tervlap

2. melléklet:

Településszerkezeti terv módosításának leírása

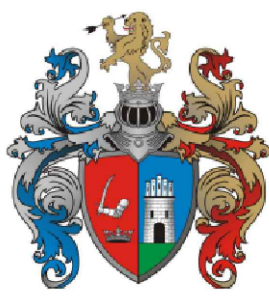
A határozat elfogadása minősített többséget igényel, a határozat az elfogadást követő napon lép hatályba.

Felelős: Csáfordi Dénes polgármester

Hajdúhadház, 2024.....hó....nap

dr Juhász Marica sk.
jegyző

Csáfordi Dénes sk.
polgármester



HAJDÚHADHÁZ VÁROS

TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV JAVASLATA

A 100 -AS VASÚTI FŐVONAL INFRASTRUKTURÁLIS FEJLESZTÉSÉVEL ÖSSZEFÜGGÉSBEN SZERKEZETI TERVLAP 1:8 000

I. TERÜLETFELHASZNÁLÁSI MÓDOK JELÖLÉSE

A. BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

Szám- terület arány	Meglévő	Tervezett	Környezetvédelmi szempontok Tűzveszély, R, vízelvezetés	T	Leírás
1. LAKÓTERÜLET "L"					
1,0	Lk	Lk		T	Kisvárosias lakóterület
0,6	Lke	Lke		T	Kertvárosias lakóterület
0,5	Lf	Lf		T	Falusias lakóterület
2. VEGYES TERÜLET "V"					
2,0	Vt	Vt		T	Településközpont
3. GAZDASÁGI TERÜLET "G"					
2,0	Gksz	Gksz		T	Kereskedelmi, szolgáltató
1,5		Gá		T	Általános gazdasági terület
1,0	Gip			T	Ipari
4. ÜDÜLŐ TERÜLET "Ü"					
0,5	Üü	Üü		T	Üdülőtázas
5. KÜLÖNLEGES BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET "K"					
0,5	Ksp	K-Sp		T	Nagy kiterjedésű sportolási célú terület
0,4	Ksz	Ke-Rek		T	Rekreációs, szabadidős célú terület
0,4	Kmü	K-Mü		R, H	Mezőgazdasági üzemi terület terület
0,2	Ke-id	Ke-id		T	Egyéb - idegengazdálkodási terület
0,4	Ke-ám	Ke-ám		T	Egyéb - állattenhely

B. BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

1. KÖZLEKEDÉSI TERÜLET

Kbá	KÖu	Közúti
Köv		Közpályás (vasúti)

2. ZÖLDTERÜLET

Z	Z	Közpark, közkert
---	---	------------------

3. ERDŐTERÜLET

		Védelmi
		Gazdasági

4. MEZŐGAZDASÁGI TERÜLET

MaE, MaI	Ma	Általános
Mk	Mk	Kertes

5. VÍZGAZDÁLKODÁSI TERÜLET

V	V	Csatorna, tározó
---	---	------------------

6. TERMÉSZETKÖZELI TERÜLET

	Tk	Nádas, ökológiai hálózati rész
--	----	--------------------------------

7. KÜLÖNLEGES BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLET "Kb"

Ksp	Kb-Sp	Nagy kiterjedésű sportolási célú terület terület
Kne	Kb-En	Megújuló energiaforrás hasznosításának céljára szolgáló terület
Ksz	Kb-Rek	Nagy kiterjedésű szabadidős, rekreációs terület
Kn	Kb-Nk	Növénykert területe
Kt, Ket	Kb-T, -Ksp	Temető, Kegyeleti park területe
Kh	Kb-Hon	Honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági terület
Kszt	Kc-vü	Városüzemeltetési terület

II. VÉDELMEL, KORLÁTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK, EGYÉB ELEMEL JELÖLÉSE

1. ÖRÖKSÉGVÉDELEM

	Műemlék
	Műemléki környezet határa
	Régészeti terület határa
	Helyi jelentőségű védett érték
	Helyi védelemre javasolt érték

2. TÁJ- ÉS TERMÉSZETVÉDELEM

	NATURA 2000 terület
	Természetvédelmi terület határa
	Ökológiai magterület határa
	Ökológiai folyosó
	Ökológiai puffer terület
	Tájvédelmi terület határa
	Egyedi tájérték - védett fa
	Helyi jelentőségű természetvédelmi terület határa
	Erdészeti adattári erdő (Erdők övezete)

TALAJ ÉS VÍZVÉDELEM

	Vízminőség-védelmi terület határa Debreceen közigazgatási határához közel egyben a Debreceen I-II. városi övezeti területi közegű vízgazdálkodási terület határa is
	Belvízzel veszélyeztetett terület belterületen
	Belvízzel erősen veszélyeztetett terület határa
	Belvízzel közepesen veszélyeztetett terület határa
	Belvízzel mérsékelt veszélyeztetett terület határa

EGYÉB

	Védőterület, védőtávolság, védősáv
	Barnamezős terület
	Átalakításra javasolt terület

III. MEGLÉVŐ ÉS TERVETETT, SZERKEZETET MEGHATÁROZÓ INFRASTRUKTÚRA ELEMEL

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

	Fűt (I. és II. rendű)
	Országos mellékút
	Helyi jelentőségű gyűjtőút meglévő / tervezett
	Fontosabb szintbeni közúti csomópont
	Keretpárút
	Gyalogút
	Jelentősebb közhasználatú parkolóhely

HÍRKÖZLÉS

	Adó-, vevőtorony, átjátszó állomás
--	------------------------------------

INTÉZMÉNYEK ÉS EGYÉB JELEK

	Igazgatási központ
	Oktatási központ
	Művelődési központ
	Egyházi központ
	Szakképzési központ
	Kereskedelmi központ
	Sport központ
	Szabadidő központ
	Temető
	Kegyeleti park
	Gázátadó állomás
	Szennyvíztisztító
	Csapadékvíz-tározó

KÖTŐTÁLYÁS KÖZLEKEDÉS

	Távlati kötőpályás (vasúti) fejlesztés közlekedési nyomvonal
	Vasút
	Szintbeni vasúti kereszteződés
	Vasúttállomás

VILLAMOS ENERGIA KÖZMŰVEK

	Meglévő villamosenergia átviteli hálózat
	Tervezett villamosenergia átviteli hálózat
	Meglévő villamosenergia fűtőszó hálózat
	Tervezett villamosenergia fűtőszó hálózat

Tervezési terület határa

	Tervezési terület határa
--	--------------------------

Megrendelő:

HAJDÚHADHÁZ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
4242 Hajdúhadház, Bocskai tér 1.

Tervező: V-MENTOR Vállalkozási és Kereskedelmi Bt. 4400 Nyíregyháza, Selyem u. 21. B.lh. I/4.

Felelős tervező:

Közreműködő tervező:

Végh József
okl. építészmérnök, településtervező
a Magyar Építész Kamara tagja
TT 15-0124

Nagyházi Attila
okl. településtervező, településtervező
a Magyar Építész Kamara tagja
TT 15-0420

2024. augusztus – szeptember hó

A 2024 ÉVI TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV MÓDOSÍTÁSÁNAK RÉSZLETES LEÍRÁSA

A módosítás Hajdúhadház Város közigazgatási területének keleti területrészét érinti a tervlapon lehatárolt tervezési terület szerint.

A tervmódosítás célja: az érintett területen olyan területfelhasználás rögzítése, mely lehetővé teszi a használati, fejlesztési elképzelés ütemezett megvalósíthatóságát, azaz a 100-as vasúti fővonal fejlesztését.

A változással érintett területek összefoglalója:

Az érvényben lévő településszerkezeti tervhez képest a **változások tervlapja szerinti területfelhasználás módosítások tervezettek.**

A módosítási javaslat szerint jellemzően a kötöttpályás közlekedési (vasúti) terület nagysága növekszik. **A kertvárosias lakóterületi növekmény valójában a lakóterületen belüli kiszolgáló út változását jelenti, mely szerkezeti tervi szinten nem jelenik meg, de teleknek, övezetnek építési övezetbe történő átsorolása nem történik. Előzőek alapján új beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre.**

Terület-felhasználások területi változása a településszerkezeti terv szerint (csak a módosítással érintett területre vonatkoztatva)

Sajátos használat megnevezése	Terület-felhasználás szerinti bruttó terület nagyság		
	érvényben lévő szerkezeti terv szerint (ha)	szerkezeti terv módosítási javaslata szerint (ha)	változás
Kertvárosias lakóterület (Lke)	0	0,1044	+ 0,1044
Falusias lakóterület (Lf)	1,0405	0,0229	- 0,9509
Kereskedelmi, -szolgáltató gazdasági terület (Gksz)	2,5735	0	-2,5735
Különleges terület (K)	0,0078	0	- 0,0078
Erdőterület (E)	0,3021	0	- 0,295
Zöldterület (Z)	0,3324	0	- 0,3024
Kertes mezőgazdasági terület (Mk)	0,0936	0,0468	- 0,0319
Általános közlekedési terület (Köa)	0,036	0,3546	+0,1124
Kötöttpályás közlekedési (vasút) terület (Kök)	0,2808	4,138	+3,9466
Összesen:	4,6667	4,6667	0

Új vonalas szerkezeti elem nem jelenik meg a módosítással érintett terület egységei között.

Az előzőek szerint a területrészekre vonatkozó településszerkezeti terv módosításának nincs olyan kedvezőtlen hatása, mely az egész településre negatív hatással lenne. A módosítás a fejlesztési elképzelések megvalósíthatóságát alapozza meg, mely révén a kötöttpályás közlekedési kapcsolatok javulnak az ország északi-keleti terület részén és a főváros is gyorsabban, biztonságosabban elérhetővé válik.

Biológiai aktivitás érték változása, a keletkezett többlet későbbi felhasználhatósága:

Az új beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre. A 419/2021. Korm. rendelet 9. melléklete szerinti számítással igazolás nem indokolt.

A módosítás során elérendő célok megvalósítása érdekében a területfelhasználás térbeli rendszerének változása következik be jellemzően a vasúti terület növelésével.

A településszerkezeti terv javaslatát a TR/tszt. rajzszámú tervlap tartalmazza

12. RENDELETTERVEZETI JAVASLAT

**HAJDÚHADHÁZ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK
..../2024. (.....) önkormányzati rendelete
Hajdúhadház Város Szabályozási Tervéről és Helyi Építési Szabályzatáról szóló
23/2022. (VIII.25.) számú önkormányzati rendelet módosításáról**

Hajdúhadház Város Önkormányzata Képviselő-testülete

az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. 62. § (6) bekezdés 6. pontjában kapott felhatalmazás alapján,

az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 6. § (1) bekezdésében és a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13. § (1) bekezdésének 1. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva,

a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 78. § (1) bekezdés b) pontja alapján az 68.§ (2) bekezdés c) pontjában meghatározott feladatkörében eljáró

állami főépítési, népegészségügyi, ingatlanügyi, örökségvédelmi, környezetvédelmi és természetvédelmi, erdészeti, közlekedési hatáskörben eljáró Hajdú-Bihar Vármegyei Kormányhivatal, bányafelügyeleti hatáskörében eljáró Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatósága,

Hortobágyi Nemzeti Park Igazgatósága,

légiközlekedési hatóság, katonai légügyi hatóság,

közlekedési, és a természetes gyógy-tényezők hatáskörében eljáró Budapest Főváros Kormányhivatal, Nemzeti Földügyi Központ,

Nemzeti Média és Hírközlési Hatóság Hivatala,

Hajdú-Bihar Vármegyei Önkormányzat,

honvédelmi felelős miniszter,

Hajdú-Bihar Vármegyei – polgári védelmi, valamint területi vízvédelmi és területi vízügyi hatóságként is eljáró - Katasztrófavédelmi Igazgatóság,

Országos Vízügyi Főigazgatóság,

Tiszántúli Vízügyi Igazgatóság,

Hajdú-Bihar Vármegyei Rendőr-főkapitányság, továbbá

a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 68.§ (2) bekezdés d) pontjában meghatározott feladatkörében az állami főépítési hatáskörben eljáró Hajdú-Bihar Vármegyei Kormányhivatal,

a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet szerinti partnerek véleményének figyelembevételével a következőket rendeli el:

1.§

Hajdúhadház Város Szabályozási Tervéről és Helyi Építési Szabályzatáról szóló 23/2022. (VIII.25.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: R.) 13.§ (2.a) bekezdéssel egészül ki.

(2a) Kötőtpályás közlekedési terület kialakítása érdekében a telekalakítás akkor is megengedett, ha

a) a telekterület és a zöldfelület legkisebb mértéke, valamint az előkert/hátsókert minimális mérete az építési övezetben, övezetben meghatározott érték alá csökken,

b) a visszamaradó telek beépítettsége meghaladja a telekre előírt beépítettség megengedett legnagyobb mértékét.

c) Az a) és b) pontban foglalt esetben a telek beépíthető, amennyiben az egyéb építési előírások teljesíthetők.

2.§

A R. 1.§. (3) az aa.) pontja szerinti 1.1 melléklet és az ab.) pontja szerinti 1.2 melléklet a tervezési területen belüli területrésze az *1. melléklet* szerint módosul.

3.§

A rendelet a jóváhagyást követő napon lép hatályba és a folyamatban lévő ügyekben is alkalmazható az ügyfél kérelmére.

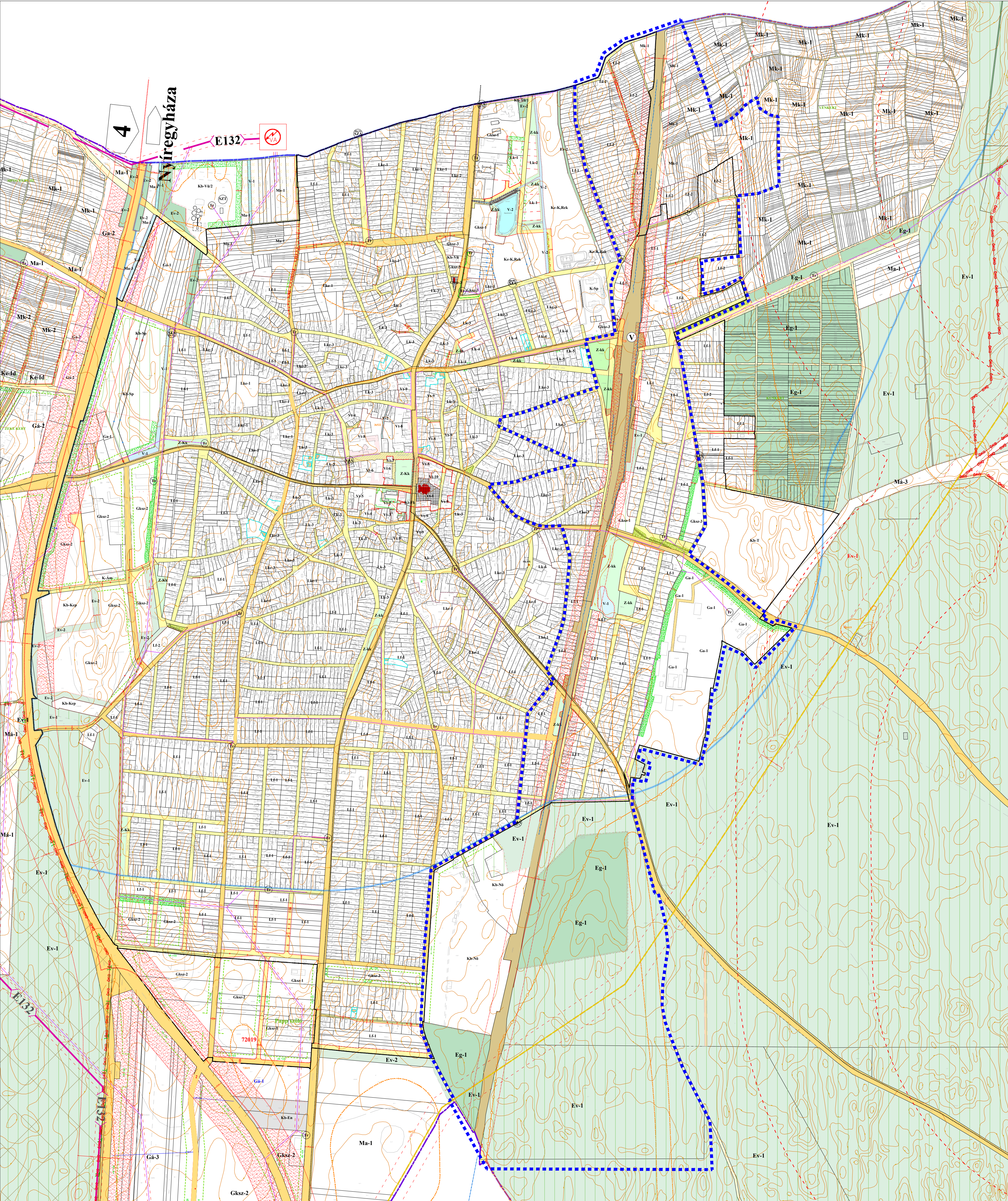
dr Juhász Marica sk.
jegyző

Csáfordi Dénes sk.
polgármester



HAJDÚHADHÁZ VÁROS
SZABÁLYOZÁSI TERV JAVASLATA
A 100 -AS VASÚTI FŐVONAL INFRASTRUKTURÁLIS
FEJLESZTÉSÉVEL ÖSSZEFÜGGÉSBEN

SZABÁLYOZÁSI TERVLAP 1:8 000



A SZABÁLYOZÁS ALAPELEMEI

- Tervezett szabályozási vonal
- Szabályozási szélesség
- Építési övezet, övezet határa (a színek határa egyben övezethatár is)
- Építési övezet, övezet jele
- Beépítésre szánt terület határa külterületen
- Közüti főhálózat (fűtő, országos mellékút, helyi gyűjtőút) (Kt-Kk)
- Mellékúthálózat (kiszolgáló út) (Kt-Kk)
- Mellékúthálózat (mezőgazdasági út) eleme (Kt-Kmg)
- Kötőpályás (vasúti) közlekedési terület
- Erdők területe
- Zöldterület
- Fásított közter
- Vízgazdálkodási terület
- Honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célú terület

A SZABÁLYOZÁS MÁSODLAGOS ELEMEI
I. ÉPÍTÉSI TELEKEKRE, TELEKEK VONATKOZÓ SZABÁLYOZÁSI ELEMEK

- Javasolt telekhatár
- Kötelező megszüntető jel a tervezett közterület esetén
- Javasolt megszüntető jel
- Telek közelében zöldfelületként fenntartandó része, a telken belüli háromszintes növényállomány helye
- Telepszerű beépítés zöldfelülete
- Közüterület zöldfelületként fenntartandó része
- Építési területen belüli védőterület
- Építési vonal
- Építési hely határa
- Előkert határa, ha az előírásoktól eltér

2. FŐVONAL SZABÁLYOZÁSI ELEM

- Közüterületi fűtés
- Gyalogút
- Kerekpárút
- HÉSZ módosítással ütemezetten igénybevehető terület TSZT szerint általános gazdasági területfelhasználás

VÉDELEM, KORLÁTOZÁS, KÖTELEZETTSÉG
A. ÖRÖKSÉGVÉDELEM

- Műemlék és telke
- Műemléki környezet határa
- Régészeti terület határa
- Helyi jelentőségű védett érték
- Helyi védelemre javasolt érték
- Telekesoport újraosztás jogintézményével érintett terület

4. VÁJ - ÉS TERMÉSZETVÉDELEM

- Natura 2000 terület
- Természetvédelmi terület határa
- Ökológiai magterület határa
- Ökológiai folyosó
- Ökológiai puffert terület
- Tájképvédelmi terület határa
- Egyedi tájérték - védett fa
- Helyi jelentőségű természetvédelmi terület határa
- Adattári erdőterület
- Honvédelmi területen belüli honvédelmi rendeltetési erdőterület (Evi. 24.§ (4) előírása szerint)
- Átlagosnál jobb minőségű szántóterületek (termőföld)
- Rét, legelő, gyept területek

5. EGYÉB KORLÁTOZÓ TÉNYEZŐK

- Vízbarázis hidrológiai védőövezet határa
- Belvízzel veszélyeztetett terület határa határa
- Védőterület, védőövvel, védősáv határa
- Honvédelmi terület védőterülete 1000m és 1500 m (HM 2022. évi adatszolgáltatása)

6. KÖZMŰVEK KORLÁTOZÁSAI

- Szennyvízáttelelő
- Szennyvíztisztítómű
- Meglévő villamosenergia átviteli hálózat (750 kv-os feszültségszinttel, biztonsági övezettel)
- Meglévő villamosenergia átviteli hálózat (400 kv-os feszültségszinttel, biztonsági övezettel)
- Meglévő villamosenergia fűelőszelő hálózat (132 kv-os feszültségszinttel, biztonsági övezettel)
- Tervezett villamosenergia fűelőszelő hálózat (132 kv-os feszültségszinttel, biztonsági övezettel)
- 20 kv-os villamosenergia elosztó hálózat
- Meglévő transzformátor
- Nagynyomású földgáz szállító vezeték és biztonsági övezete

ALAPTÉRKÉP ELEMEI

- Település közigazgatási határa
- Belterületi határ
- Telekhatár
- Ingatlanvilvántartási térképen szereplő épület
- Helyrajzi szám
- Szintvonal

- Tervezési terület határa
- Zajvédő fal

Megrendelő:

HAJDÚHADHÁZ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
4242 Hajdúhadház, Bocskai tér 1.

Tervező: V-MENTOR Vállalkozási és Kereskedelmi Bt. 4400 Nyíregyháza, Selyem u. 21. B.lh. I/4.

Felölő tervező:

Közreműködő tervező:

Végh József
okl. építész-mérnök, településtervező
a Magyar Építész Kamara tagja
TT 15-0124

Nagyhaju Attila
okl. településtervező, településtervező
a Magyar Építész Kamara tagja
TT 15-0420

2024. augusztus – szeptember hó