

SZENTENDRE RÓZSA UTCA GAZDASÁGITERÜLET FEJLESZTÉSE



TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

2016. MÁRCIUS

A tanulmányterv készítésének megbízója: A Rózsa utcához kapcsolódó **Ingtalantulajdonosok Csoportja és Szentendre Város Önkormányzata**

Generál tervező: PRO TERRA Kft.
Budapest, 1138 Esztergomi út 18.

T:06/1-237-0059; 06/1-329-6041. Fax:06/1-329-6041; email. proterra@proterra.hu


Ügyvezető igazgató: S. Vasi Ildikó

Közreműködő alvállalkozók:

MOBIL-CITY Bt.


KÉSZ Kft.

A Telepítési Tanulmányterv kidolgozásában résztvevők



S. Vasi Ildikó *Felelős vezető településtervező, okl. építészmérnök* **TT/1É-01-2609**
Szilágyi Csilla *Okl. településmérnök*

Dr. Macsinka Klára *Közlekedéstervező* **TRk-T13-1017 K1d-1-10-17**
Okl. építőmérnök
Pinkóczy Attila *Okl. építőmérnök*



Hanczár Zsoltné *Energia közmű és elektronikus hírközlés* **TE-T-Tell-01-2418**
Okl. építőmérnök, okl. gépészmérnök **TH-T-Tell-01-2418; TV-T-Tell-01-2418**
Hanczár Gábor *Okl. építőmérnök*

TARTALOMJEGYZÉK:

1. Bevezető
2. A telepítési tanulmányterv készítésének előzményei
3. Az érintett terület rövid bemutatása
 - 3.1 A tervezési terület városon belül elhelyezkedése, a terület jellemzői
 - 3.2 A hatályos településrendezési tervekben szereplő meghatározottságai
 - 3.3 A táji és természeti adottságok
 - 3.4 Közúthálózati kapcsolatok, megközelíthetőség
 - 3.5 Közmű állapotok, közműfejlesztési javaslatok
4. A tervezett változások a beépítési terv
5. A terület és a környezet vizsgálati bemutatása, a változások hatásai
 - 5.1 A terület környezetvédelmi értékelése, a javasolt változás várható környezeti hatásai
 - 5.2 A javasolt változás várható infrastrukturális igényei
 - 5.3 Örökségi vagy környezeti érték sérülésének lehetősége
6. A Településrendezési eszközök módosítása során elérendő célok, s a szabályozás e célból módosítandó elemei
7. Összefoglalás

RAJZI MELLÉKLETEK ÉS ÁBRAJEGYZÉK

VIZGÁLATOK	
01_ ALAPTÉRKÉP	
02_ BEÉPÍTÉSI MÉRTÉK	
03_ FUNKCIÓVIZSGÁLAT	
04_ ÖVEZETI VÁLTOZÁSOK	
JAVASLATOK	
01_ TSZT VÁLTOZÁSOK	
02_ SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ	
03_ BEÉPÍTÉSI JAVASLAT	
04_ KÖZLEKEDÉS	
04.1_K-1 Meglévő úthálózat	04.4_K-4 Mintakeresztaszelvények
04.2_K-2 Távlati úthálózat	04.5_K-5 Rózsa u. helyszínrajz
04.3_K-3 Tervezett úthálózat	04.6-K-6 11.sz főút és Rózsa u. csp. helyszínrajza
05_ KÖZMŰVEK-HÍRKÖZLÉS	
05.1_Viziközművek javaslata	05.2_Energia közművek javaslata
CD-ÁBRÁK	
01_Városon belül a vizsgált gazdasági terület	05_Fejlesztési területek
02_Légifelvétel + alaptérkép	06_A vizsgált terület beépültsége
03_A vizsgált terület légin	07_Rózsa-Dózsa_CSP-légin
04_Topo	08_Javasolt telekosztás
09_Gyűjtőút-telekcsera	

1. Bevezető

A telepítési tanulmányterv Szentendre Város Önkormányzat és a Rózsa utca egyes telkeinek tulajdonosi csoportja (a továbbiakban: Fejlesztők) között megkötésre váró településrendezési szerződés megalapozása céljából készült.

A településrendezési szerződés megkötése az épített környezet alakításáról és védelméről (a továbbiakban: Étv.) szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 30/A. §-ban foglaltak szerint:

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

(2) 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 szerződés tárgya elsődlegesen arra terjed ki, hogy a cél megvalósítója által készített telepítési tanulmányterv alapján Szentendre Város Önkormányzata a felülvizsgálat alatt lévő településrendezési eszközök készítése során figyelembe veszi-e a fejlesztési célokat, s azok befogadására alkalmasan készített-e a településrendezési eszközöket.

A telepítési tanulmányterv készítésének további Étv.-én kívüli jogi háttérét a 2013. január elsején hatályba lépő többek között a településrendezési eszközökről is szóló 314/2012.(IX. 08.) kormányrendelet (a továbbiakban: kormányrendelet) képezi.

A kormányrendelet 15. § (1) bekezdése kimondja, hogy

„Telepítési tanulmánytervet kell készíteni:

a) településrendezési szerződés előkészítéséhez,

b) építési beruházás esetén településrendezési eszköz módosításának kezdeményezéséhez, ...”

A kormányrendelet 7. melléklete részletezi a tanulmányterv tartalmi követelményeit, melyet jelen dokumentáció összeállításánál figyelembe lett véve.

A telepítési tanulmányterv egy olyan dokumentum, mely segíti Szentendre Város Önkormányzat Képviselő-testületének döntését abban, hogy egyetért-e a bemutatott fejlesztési elhatározásokkal, s kívánja-e azt a készülő településrendezési tervekben szerepeltetni.

A tanulmány elkészítését kezdeményezők a településrendezési szerződésben meghatározottak teljesítését vállalják a fejlesztés érdekében, míg az Önkormányzat a telepítési tanulmánytervben megfogalmazottak lehetőségének megfelelően módosítja a településrendezési eszközöket.

A tanulmány megismerését, s a benne szereplő településrendezési eszközök módosítására szóló javaslat elfogadását követően meghozott testületi döntés alapján lehet beépíteni a településrendezési eszközökbe a támogatott módosítást, s a város egészére jelenleg készülő véleményezési dokumentációban szerepeltetni azt.

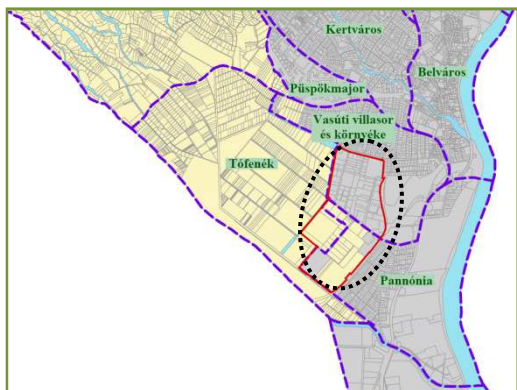
2. A telepítési tanulmányterv készítésének előzményei

A telepítési tanulmányterv készítésére Szentendre Város Önkormányzata és a Rózsa utca déli végén érintett ingatlanok tulajdonosi csoportja kérte fel irodánkat. A felkérés részben a Rózsa utca déli részén található 039/12; 039/18; 039/54-57; helyrajzi számú ingatlanok beépítési feltételeinek tisztázása, részben pedig a Rózsa utca, mint a gazdasági területek legfőbb kiszolgáló és gyűjtő útja, a Rózsa utca kapacitás-tartalékainak a meghatározása okozta. Ezzel együtt járóan javaslatot kell készíteni a Rózsa utca Dózsa Gy. út csomópontjának közlekedést segítő fejlesztésére. Amennyiben a telepítési tanulmányterv keretében készülő közlekedési hatáselemzés megengedhetőnek ítéli az érintett területen a hatályos településrendezési eszközökben megfogalmazottaktól eltérően egyes gazdasági telkek beépülését, hasznosulását akkor az érintett telkekről levehető a „feltételhez kötött beépítés” megjelölés.

Jelen hatályos településszerkezeti terv több területet csak abban az esetben enged fejlesztési célra igénybe venni, ha azok hasznosulása kapcsán keletkező gépjárműforgalom, nem terheli tovább a város belterületét, s ezért az ilyen telkeken csak akkor valósulhat meg a területfejlesztés, ha a várost nyugati irányban megkerülő, illetve tehermentesítő út megépül.

3. Az érintett terület és környezetének rövid bemutatása

3.1 A tervezési terület városon belül elhelyezkedése, a terület jellemzői



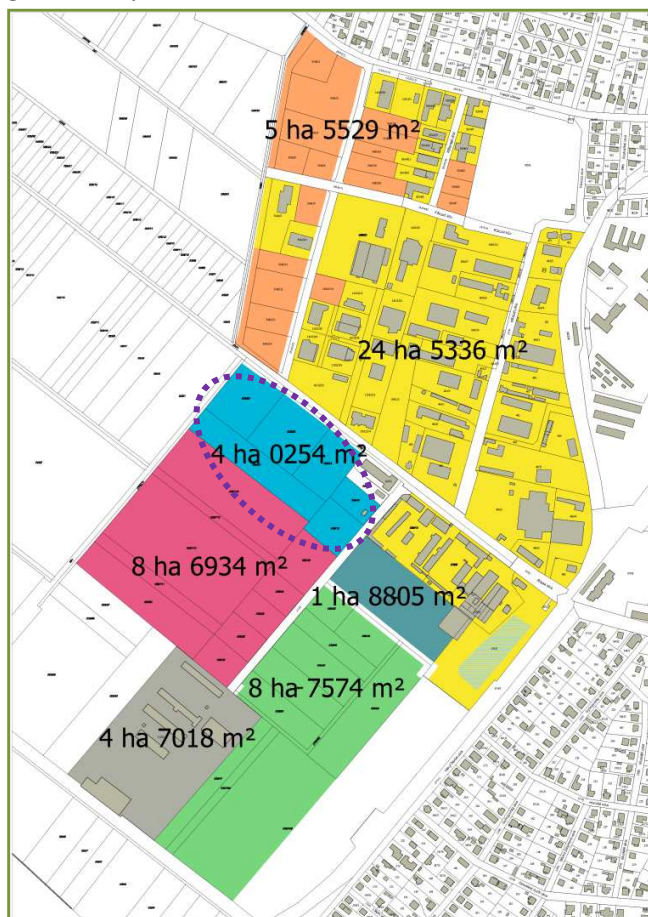
A vizsgálat alá vont 69,8 hektáros terület Szentendre déli részén, a Pannónia városrész valamint a Vasúti villasor és környéke városrész határán lévő jellemzően gazdasági területeket öleli fel. A fejlesztési területek érintik Tófenék városrészt is. A vizsgált területen gazdasági rendeltetésű, s már igénybevett telkek összesen 24,5 hektárt képviselnek, míg a szabályozási terv rendelkezésében építésre előkészített, de még be nem épített terület mintegy 5,5 hektár nagyságú.

A tágabb környezetet tekintve Szentendre korábbi tele-

pülésfejlesztési elhatározásai ebben a térségben az említett közel 70 hektárost fejlesztési területen kívül további közel 25 hektárt jelöl meg. Ennek csökkentéséhez több tényező vezetett. Egyrészt a 2014-ben elfogadott „Tófenék” szabályozási terv, elsősorban természetvédelmi megfontolásokból, nagy kiterjedésű területen megvonta a gazdasági területhasználat lehetőségét. Ennek kisebb korrekcióját, de összességében további fejlesztési területcsökkenését eredményezi a jelenleg készülő településszerkezeti terv. A területcsökkenés egyik okát az elkerülő/tehermentesítő út nyomvonalevezetésének korrekciója adja, vagyis kisebb mértékben a meglévő gazdasági területek felé történő elmozdítása. A gazdasági területcsökkenés másik okát -a terület délnyugati részén- szintén természet- és tájképvédelmi megfontolások indokolják.

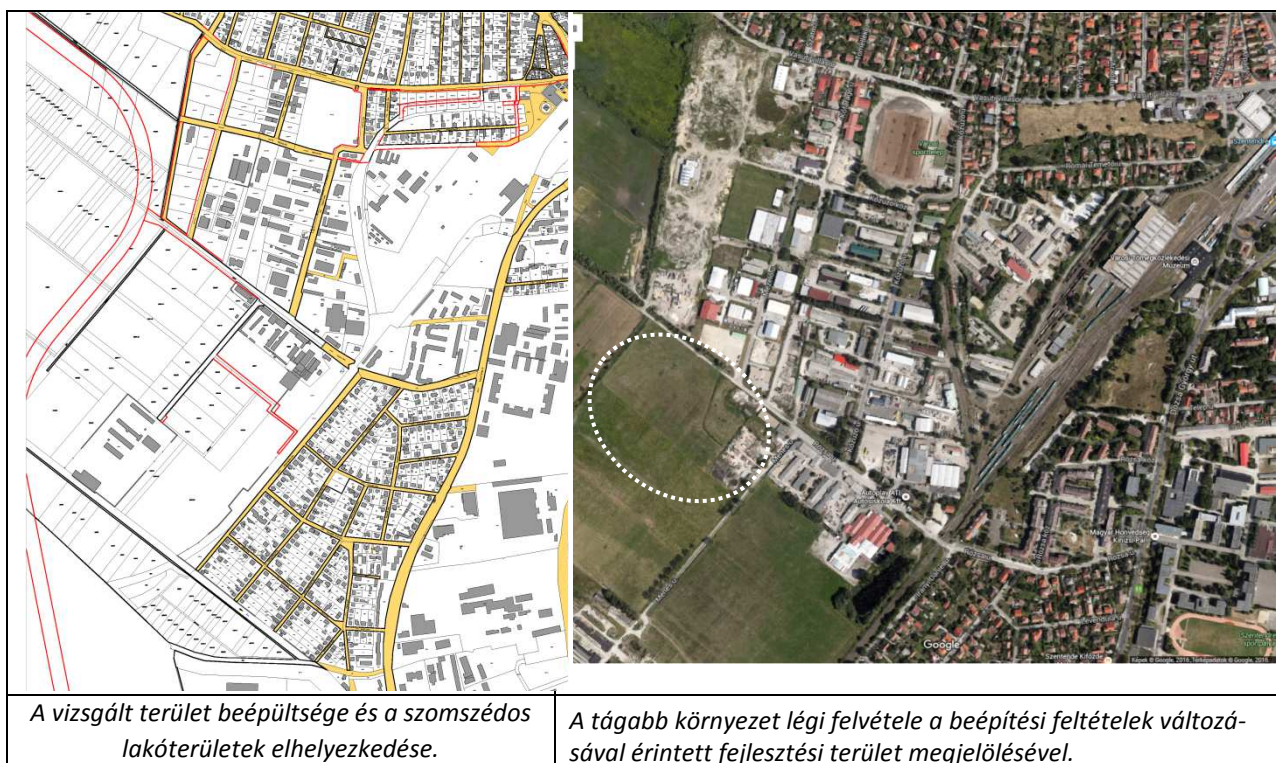
A már beépült gazdasági telkek jellemzően a Rózsa utcától északra találhatóak, míg a Rózsa utcától délre helyezkednek el a fejlesztésre váró területek. A Rózsa utca déli részén a HÉV vágányok és a Rózsa utca kereszteződéséhez kapcsolódva mintegy 4 hektáros terület gazdasági használatban van, de ezek közül is több telek a korábbi „TSZ-időkben” hasznosult, s épült be. A Rózsa utca déli részén az említett gazdasági telek folytatásában található a szűkebb 4 hektáros tervezési terület.

A szűkebb tervezési területet (jelen kialakult formájában 6db telket) északról a Rózsa utca, nyugatról külterületi ingatlanok, illetve árok határolják. Délen mezőgazdasági művelés alatt lévő telkek övezik,



melyek hosszabb távon szintén gazdasági területfejlesztésre tervezettek. Keleten a Ménes utca határolja a fejlesztésre szánt telkeket. A Rózsa utca és a Ménes utca találkozásában két telek nem része a feltételhez kötött beépíthetőségnek. Ezek beépülése még az Óbudai Termelő Szövetkezet működésének idején keletkezett. Korábbi használata bortároló és szeszfőzde volt. A két beépült telek közül az egyik belterületi telek jó állapotú nagyméretű épülettel, mely mára gépjármű szervizelő/karbantartó rendeltetéssel bír. A másik apró telek szintén beépített, de külterületi telek. Ebben az épületben ma is szeszfőzde üzemel.

A területek besorolása	A terület nagysága	A területek egyéb paramétereijellemzői
Beépített működő gazdasági terület	24 ha 5336 m ²	Kiszolgáló utak: Vasúti villasor, Kőzúzó utca, Kőzúzó köz, Rózsa utca, Mézélő utca
Beépítésre váró gazdasági terület	5 ha 5529 m ²	Szabályozott, beépítésre előkészítés alatt lévő telkek.
<i>Összesen</i>	<i>30 ha 0865 m²</i>	
Vizsgálat alá vont és feltételhez kötött be nem épített gazdasági terület	4 ha 254 m²	Hrsz.: 039/12; 039/18; 039/54-57;
További feltételhez kötött szabályozott gazdasági terület	1 ha 8805 m ²	Hrsz.:039/4; Feltétel: tehermentesítő út déli szakaszának kialakítása
Tartalék gazdasági terület (nem szabályozott)	8 ha 6934 m ²	Mezőgazdasági művelés alatt álló területek, melyeknek szabályzási terv készítése után tisztázható a beépítési feltételei.
Sport-rekreációs célú fejlesztési terület	8 ha 7574 m ²	
Működő lovas sport rendeltetésű terület	4 ha 7018 m ²	Jelen kialakult állapotában fenntartható. Fejlesztési igénye esetén szabályozási terv tisztázza annak feltételeit.



A vizsgált terület beépültsége és a szomszédos lakóterületek elhelyezkedése.

A tágabb környezet légi felvétele a beépítési feltételek változásával érintett fejlesztési terület megjelölésével.

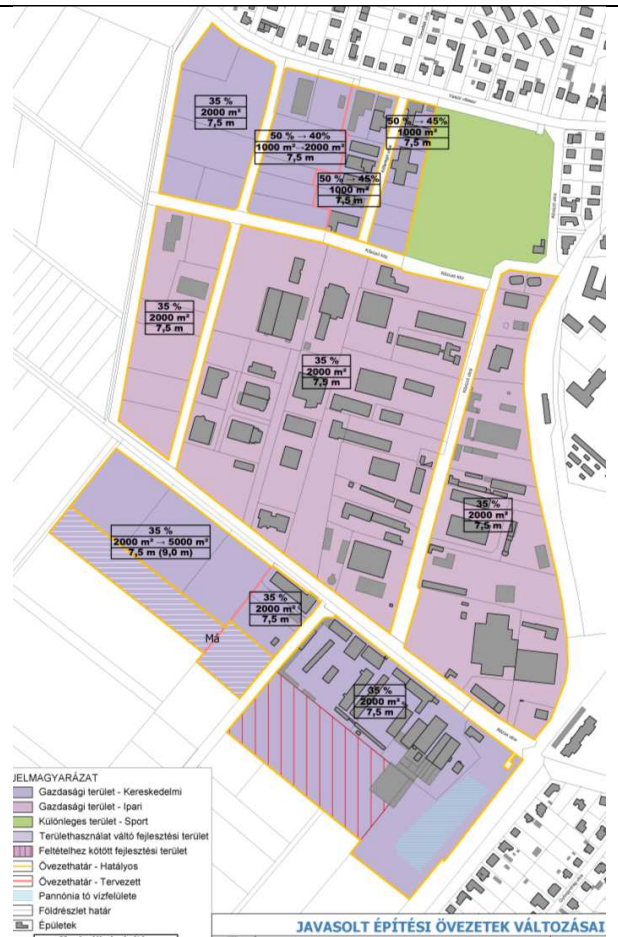


A fejlesztési terület keleti részének (a hrsz: 039/12;039/18; telkeken) 2013-as légifelvételen látható kialakult állapota, nem legalizált gazdasági rendeltetésű területhasználata

A funkció-vizsgálat bemutatja a területhasználat kialakult állapotát, és környezeti hatások szempontjából figyelem felkeltő jelenségeit. Megjelöli a diffúz légszennyezést okozó telephelyeket, valamint a területhasználatban idegen általános iskola létét az iparterületen belül.



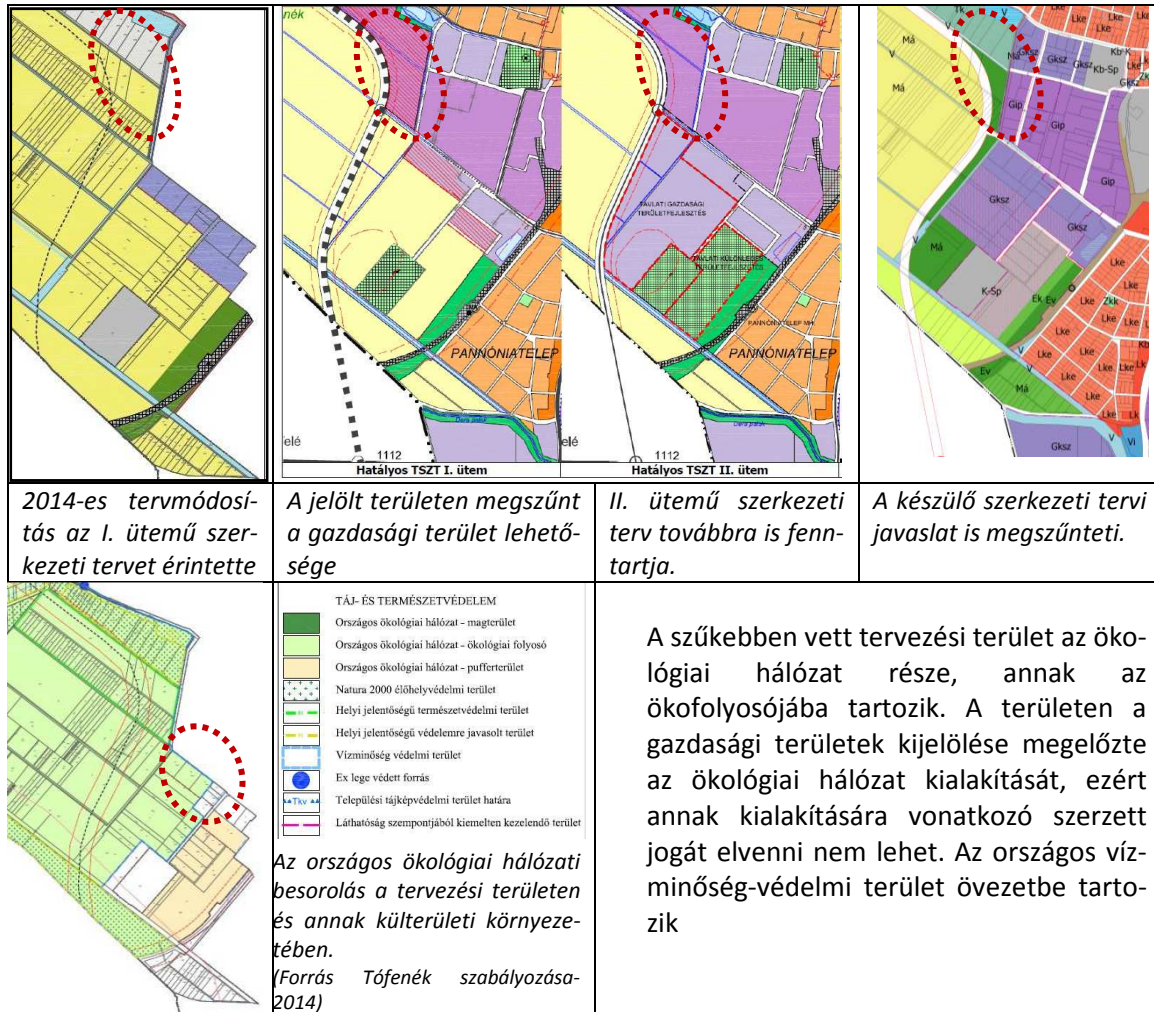
A beépítési mérték vizsgálata a területen bemutatja, hogy milyen mértékben éltek a maximális beépíthetőséggel a hasznosult telkek. Meg kell állapítani, hogy nem tudnak élni (egy-két kivételtől eltekintve) a túlzóan magas beépítési lehetőséggel.



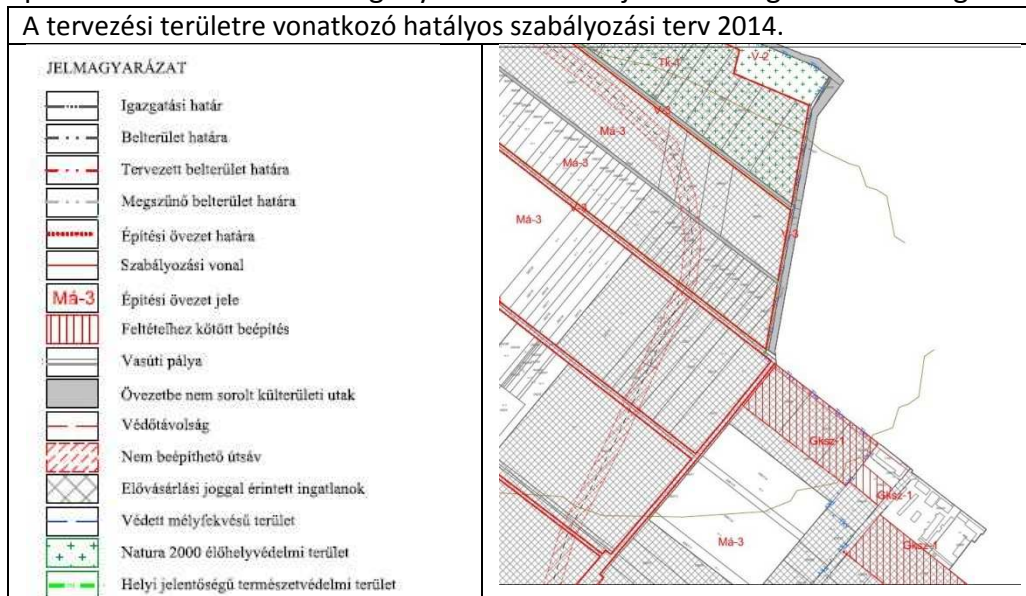
A Vasúti villasor menti gazdasági telkeknél javasolt a beépítési mértéket 5%-kal csökkenteni, mivel nem reális egy gazdasági területen az 50%-os beépítés. Szükség van manipulációs területre és zöldfelület kialakítására is.

3.2 A hatályos településrendezési tervekben a tervezési terület meghatározottságai

A hatályos településrendezési tervekben a vizsgált terület más-más rendelkezéssel bír, attól függően, hogy milyen időtávra szóló szerkezeti tervet vizsgálunk.



A fejlesztésre szánt területre vonatkozó helyi építési szabályzat előírásaiban és az építési övezet paramétereiben változási igény merült fel a fejlesztés megvalósíthatóságát segítően.



A hatályos szabályozási terv a fejlesztési terület jelentős részén (Gksz1 jelű) kereskedelmi gazdasági terület kialakítására ad lehetőséget, de 4 telek esetében feltételhez kötött beépíthetőséggel. A terület délnyugati, kisebb részén (Má-3 jelű) mezőgazdasági területhasználatot jelöl a szabályozási terv. A teljes területre elővásárlási jog van bejegyezve Szentendre Város Önkormányzata javára.

A helyi építési szabályzatban az előforduló építési övezet és övezet építési paramétrei:

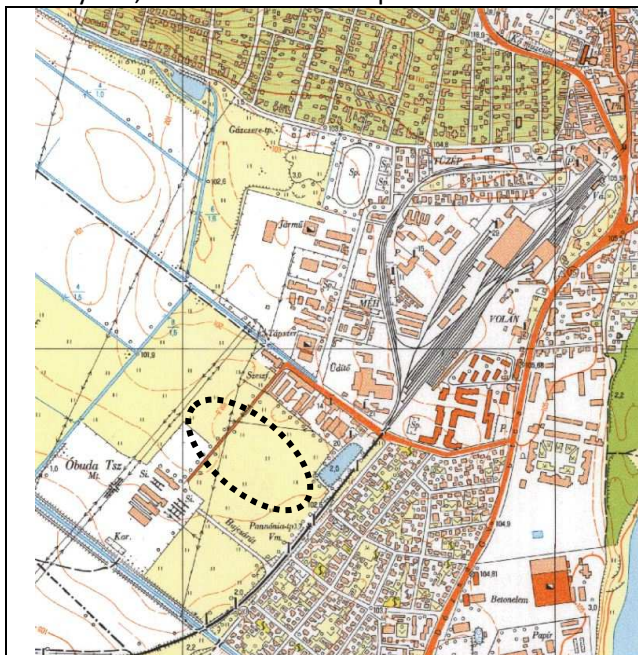
Sajátos terület használat	Övezeti jel	Beépítés módja	Megengedett legkisebb telekterület (m ²)	Megengedett legnagyobb beép. (%)	Megengedett legnagyobb építmény-magasság (m)	Megengedett legnagyobb szintterületi mutató	Legkisebb zöldfelület (%)	Kialakítandó új telek legkisebb		Megjegyzés
								szélessége (m)	mélysége (m)	
Kereskedelmi szolgáltatató	Gksz-1	szabadon álló	2000	35	7,5 (3,5)*	0,8	30	25,0	35,0	*- min. ép. mag.

Övezeti jel	Beépítés módja	Beépíthető legkisebb telekterület (m ²)	Kialakítható legkisebb telekterület (m ²)	Megengedett legnagyobb beép. (%)	Megengedett legnagyobb terepszint alatti beép. (%)	Megengedett legnagyobb építmény-magasság (m)	Megengedett legnagyobb szintterületi mutató	Legkisebb zöldfelület (%)	Kialakítható új telek legkisebb		Megjegyzés
									Szélessége+ (m)	Mélysége+ (m)	
Má-3	SZ	20.000	20.000	0,5%	0%	4,5	0,005	90	100	150	

3.3 A táji és természeti adottságok

Természeti adottságok, tájhasználat, tájszerkezet

Természetföldrajzi tekintetben Szentendre város magasabban fekvő területei a Visegrádi-hegység kistáj részét képezik. A Visegrádi-hegység az Észak-Magyarországi-középhegység vonulatához tartozik. A Visegrádi-hegység kistájhoz tartozó területeket a domblábi háta és lejtők domborzattípusok jellemzik, melyek völgyekkel sűrűn tagoltak. A jellemző tszf-i magasság 200-700 méter közötti. A szűkebben vett tervezési terület rendkívül mélyen fekszik, a jellemző tszf-i magasság 101-102, alacsonyabb, mint a Dunamenti ipari területek.



A tágabb vizsgálati terület északi határán futó a Vasúti villasor képezi dombláb vonalát, ott kezdődik a Tófenék síkterülete. A tágabb környezet területének fokozatos gazdasági, majd ipari hasznosítása összefüggött a XIX. század végén a vasút kiépítésével, s annak megindításával Budapest felé.

A tervezési terület részben Szentendre külterületéhez tartozik, annak is a Pomázi úttól délre eső sík területéhez. A Tófenékre jellemző mélyfekvésű terület része. Csatlakozik továbbá a már működő, ill. kiépülés alatt lévő ipari területekhez.

A közvetlen és a tágabb környezetének **tájkaraktere** a nyugati és a déli határon a eépítés mentes természeti állapotú mezőgazdasági terület.

Védett, védendő táji-, természeti értékek, területek

- az országos jelentőségű tájképvédelmi területnek nem része, de része a települési tájképvédelmi területnek.
- *nemzeti és nemzetközi természetvédelmi oltalom alatt álló vagy védelemre tervezett terület, érték, emlék*

A tervezési területen belül országos és helyi jelentőségű védett természeti terület **nem** található. A terület **nem** áll semmilyen nemzetközi természetvédelmi oltalom alatt, így a Natura 2000 területeknek sem része.

- *ökológiai hálózat*

A nemzeti ökológiai hálózat területét az Országos Területrendezési Terv (OTrT) határolja le. Az OTrT-ben lehatárolt nemzeti ökológiai hálózat területe a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervekben kerül differenciálásra. Az ökológiai hálózat területét a területrendezési tervek; magterületek, ökológiai folyosó és pufferterületek övezetekként differenciálják tovább.

A szűken vett **tervezési terület és környezete** része a Nemzeti Ökológiai Hálózatnak. Annak az ökofolyosójába tartozik.

3.4 Közúthálózati kapcsolatok, megközelíthetőség:

A Rózsa utca nyugati végének északi és déli oldalán gazdasági területek fejlesztése tervezett. A fejlesztések típusa, mérete és ütemezése a terület közlekedési hálózatának fejlesztési lehetőségeitől függ.

A tervezési terület megközelíthetősége:

A Rózsa utca a város délnyugati részének egyik fontos feltáró útja (útkategória: B.VI.d.C.), amely a 11. sz. főúttal közvetlen kapcsolatban áll (jelzőlámpás csomóponti kiépítés). A városon észak-déli irányban áthaladó 11. sz. (Budapest – Esztergom - Tát) másodrendű főút az országos főúthálózat eleme, így közvetlen térségi kapcsolatokat biztosít a város számára.

A tervezési területtől észak-keletre, kb. 1200 m távolságban található Szentendre HÉV-állomás, délkeletre pedig 500 m távolságban a Pannónia-telep megállóhely. A HÉV-vonal közvetlen kötőpályás kapcsolatot jelent a főváros felé. A végállomás mellett helyezkedik el a város buszpályaudvara, ahonnan a térségi (helyközi) és helyi buszjáratok is indulnak.

Ennek megfelelően a tervezési terület megközelíthetősége közúti és közösségi közlekedési szempontból is megfelelő.

A térségi kerékpárút a tervezési területtől kb. 500 m távolságban, a Dózsa György út keleti oldalán halad (közös gyalog- és kerékpárútként), de jelenleg a 11. sz. főút keresztezése csak a kijelölt gyalogátkelőhelyen oldható meg biztonságosan.

Jelenlegi állapot:

A Rózsa utca a Kőzúzó utcán keresztül jól kiépített, közvetlen kapcsolatban áll a Vasúti villasorral, amely gyűjtőút és a tőle északra fekvő lakóterületeket köti össze a HÉV-végállomással és a közvetlen városközponti és Duna parti kapcsolatot jelentő Duna korzóval. A Rózsa utcán szintbeni keresztezés található a HÉV-vágányokkal.

A Rózsa utca a 11. sz. főút és Irányi Dániel utca között lakóterületi utcaként megfelelően kiépített, 6 m széles burkolt útpályával, kétoldali járdával, zöldsávokkal, helyenként parkolósávokkal kiépített útszakasz. Az Irányi Dániel utca biztosít közvetlen összeköttetést a Rózsa utcától északra lakók számára a Pannónia-telep HÉV-megállóhelyhez és ez az útszakasz a Pannónia-telep lakóterületének fő megközelítő útja is.

Az Irányi Dániel utca és a Kőzúzó utca között a Rózsa utca kiépítése megváltozik, gazdasági területet tár fel, burkolatának szélessége 4,5-5 m, járda nélkül, rendezetlen keresztmetszettel halad. A Kőzúzó utca és a Mézélő utca között a szabályozási szélesség és az útburkolat szélessége is

csökken, a burkolat erősen leromlott állapotú, közvilágítás nincs kiépítve. Az útburkolat szinte a déli kerítések vonalába esik.

A Mézélő utcától nyugatra eső Rózsa utcai útszakasz már nincs kiépítve, a forgalom keskeny földúton haladhat. Az út északi oldalán széles (10-11 m szélességű) nyílt árok mellett halad, amelyben egy elzáró műtárgy is található. Az utca északi oldalán fekvő ingatlanoknak nincs kapcsolata a Rózsa utcával, kivéve az utca végén üzemelő hulladéktelepet.

3.5 Közműállapotok, közműfejlesztési javaslatok

A Rózsa utca környezetében tervezett gazdasági területfejlesztések közműellátására a teljes közműellátás kiépítése szükséges. A terület meglévő, már beépített telkeinek közműellátására, foltszerű fejlesztéssel kisebb-nagyobb szakaszokon már közműhálózatok is létesültek. A legnagyobb kiépítettséggel a villamosenergia ellátás áll rendelkezésre a területen. A legkevésbé kiépített a szennyvíz és csapadékvíz elvezetés.

Víziközművek

A telkek teljes közműellátásához a vezetékes ivóvízhálózat hiányzó szakaszait meg kell építeni. A szociális vízellátás mellett a megfelelő oltóvíz ellátás biztosítása érdekében legalább NA150-es átmérőjű körvezetékes hálózati rendszer kiépítése szükséges. Meg kell jegyezni, hogy ha a szükséges tűzivíz igény a közhálózatról nem biztosítható, akkor az egyes telkek beépítésénél a többlet tűzivíz igény kielégítésére telken belül tűzivíz tároló medence létesítéséről is gondoskodni kell. A gazdasági hasznosítású telkeknél a fenntartási költségek csökkentése érdekében a nem ivóvíz minőségű vízellátásra célszerű helyi vízbeszerzést kiépíteni. A helyi vízbeszerzés kialakítása engedély köteles. Évi 500 m³ vízkivételig, az első vízadó rétegből a létesítési engedélyt a jegyzőtől, ezt meghaladóan a vízügyi hatóságtól kell kérni.

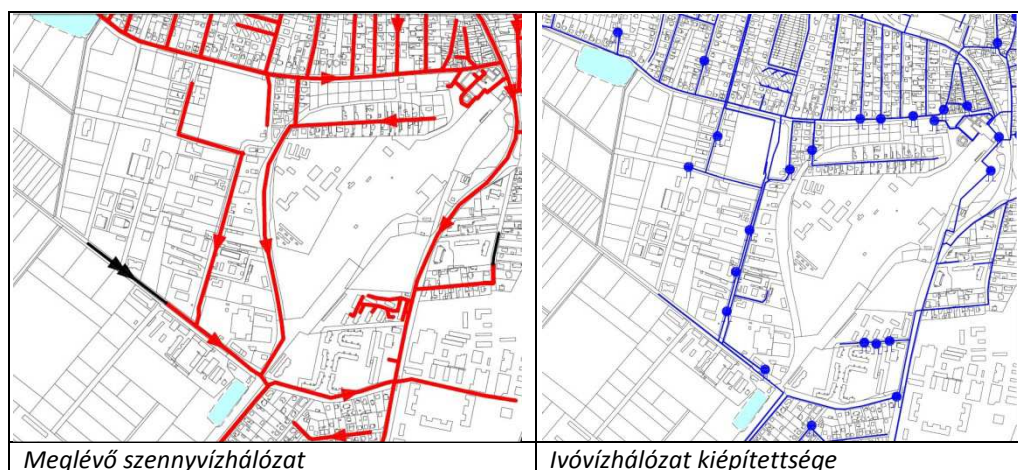
A szennyvízelvezetés a kiépített közhálózati csatlakozás lehetőségétől függően gravitációs illetve nyomott is lehet. A nyomott csatlakozás kiépítési igénye esetén telken belüli átemelő létesítése szükséges.

A Rózsa utca térségéből a csapadékvizek elvezetésére nyíltárkok és zárt csapadékcatorna is található. A területről elvezetett csapadékvizek végbefogadója a Duna illetve a Duna mellett üzemelő árvízi átemelő. A terület fejlesztése során a meglévő burkoltság jelentős növekedése várható, amely egyrészt növeli a lefolyást képező csapadék mennyiségét illetve gyorsítja az összegyűlt vizek levonulását, így nagyobb csúcshozam kialakulásához vezet. Ezt telken belüli záportározók létesítésével kell ellensúlyozni. A telken belüli záportározók túlfolyó vizét késleltetve és fékezetten lehet a közhálózatba kivezetni.

Szintén csapadékvíz elvezetéssel kapcsolatos probléma a Rózsa utcai meglévő nyílt árok, amely tározási és szikkasztási funkciót is ellát. Alvízi irányban, a dunai torkolatnál üzemelő árvízi átemelő miatt nem javasolható az árok zárttá tétele, mert az a tározó kapacitás csökkenésével járna, és kedvezőtlen hatása lenne az átemelőre, illetve az átemelő túlterhelését okozhatná.

A geodéziai felmérések alapján 5-10 cm-es fenékesés tapasztalható az árok felső és alsó szakasza között, amely kevesebb, mint 1‰ lejtést jelent. Ilyen kis esésű zárt csatorna kiépítése szintén nem javasolt.

A nyílt árok karbantartása és rendszeres tisztítása szükséges. A geodéziai felmérés szerint az árok jelenlegi széle helyenként belelóg az út telkébe, ezért az árok rendezése szükséges. Az árok rendezésénél a rézsűket úgy kell kialakítani, hogy azok az árok saját telkén belül maradjanak.



Energiaközművek

A területen már kiépített középvezettségű, 22 kV-os hálózat több helyen is telkeken, illetve telkek felett halad keresztül. Ezek a föld felett oszlopokon haladó és földalatti kábelek jelenlétét, mint kialakult állapotot kell kezelni. A nyomvonalak számára a helybiztosítást vezetékjog biztosítja. Amennyiben az egyes telkek tervezett beépítésével ütköznek a nyomvonalak, akkor az ütköző szakaszokat a szolgáltatóval egyeztetve ki kell váltani. A kiváltást annak kell finanszírozni, akinek érdekében a kiváltás történik. Az új hálózatok illetve a kiváltások építésére földkábeles fektetés javasolt.

A korszerű termikus energiaellátásra a földgázellátás kiépítése javasolt, amely a meglévő hálózat továbbépítésével biztosítható.

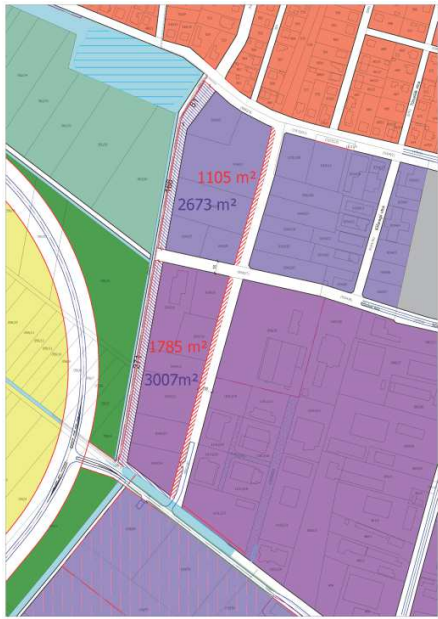
A csarnokok, irodák esetében az energiaellátási költségek csökkentése érdekében nagy hangsúlyt kell fektetni megújuló energiaforrások hasznosítására is. A tervezési területen ezek közül a hőigények kielégítésére a föld energiája hasznosítható talajszonda, hőszivattyú használatával. A hő- és villamosenergia igény közhálózati vételezésének csökkentésére alkalmazható a napenergia aktív hasznosítása. A fotovoltaikus energiatermelés az éves közhálózati vételezést csökkenti, azonban a közhálózati kapcsolatot a csúcsigényre szükséges méretezni, kiépíteni. Fotovoltaikus megújuló energiahasznosítás esetén AD-VESZ rendszerű csatlakozást kell létesíteni a közhálózat felé.

Elektronikus hírközlés

A kiépített hálózati rendszer hiányzó szakaszait az igények jelentkezése függvényében a szolgáltató saját beruházásként építi ki. A szolgáltatás alanyi jogú, így a hálózatfejlesztést egyéni megállapodással a szolgáltató biztosítja.

4. A tervezett változások a beépítési terv

A tervezett változás abban jelentkezik, hogy a gazdasági területként szabályozott és feltételhez kötött beépítésű területen megszüntetve a feltételes beépítést meghatározni az építési paramétereket, továbbá a gazdasági területet kiegészítően hatályos terven mezőgazdasági területként szabályozott két telket szintén a gazdasági területhez kapcsolni, s annak megfelelően szabályozni.

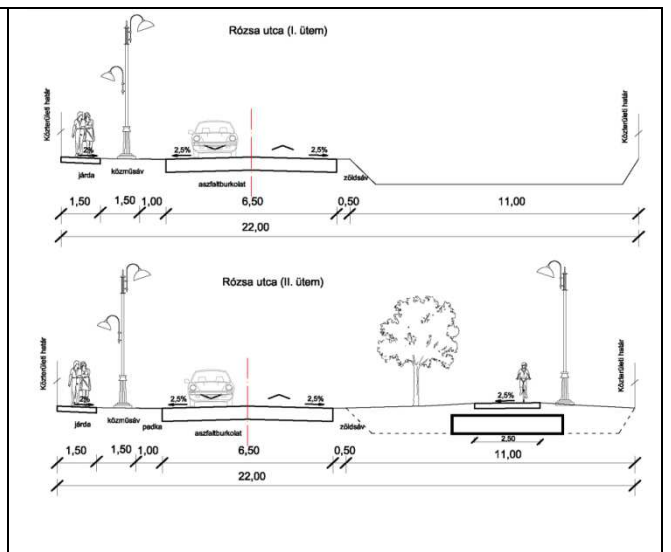


A kialakult gazdasági területen, de még be nem épített területrészen szükséges a terület nyugati határán tervezett gazdasági feltáró utat megszüntetni, mivel azt teszi lehetővé a Rózsa utca és a tehermentesítő útszakasz csomóponti kialakítása (annak túlzott közelsége). Az út megszüntethető mivel az általa kiszolgálni tervezett telkek keleti oldalán egy másik út is tervezett a megszüntetésre javasolt úttal pár-huzamosan. Ez utóbbi utat a korábban jelölt és már rendelkezésre álló 12,0 méteres úttelek helyett 18,0 m széles gyűjtőútként javasolja a tervezés kialakítani. A gyűjtőút területének kiegészítése a megszűnő kiszolgáló út gazdasági területté alakulásával, egyszerű telekcserevel biztosítható. Megjegyzendő, hogy közel duplája a gazdasági területté alakítható úttelek területe, mint, amekkorára területet igényel a gyűjtőút szélesítése.

Szükséges a Rózsa utca szélesítése is a déli gazdasági terület rovására, mintegy 6,0 méteres sávban. A szélesítési méret okát az adja, hogy a Rózsa utca észak oldalán a fejlesztési területtel szemkört egy nagy méretű és átmeneti záportároló szerepét is betöltő nyílt árok van, mely mellett ki kell tudni alakítani a déli oldali gazdasági területeket kiszolgáló utat és közműhálózatokat.

A javasolt változások a területen olyan beépítést feltételeznek, melyek egy új telekszerkezettel valósíthatók meg, s azok beépülését segítően kiépülnek a közlekedési és közműellátási

hálózatok. A beépítésre váró telteken helyhez kötötten kötelező zöldfelület kialakítás is szükséges, melynek környezetvédelmi hatásain kívül fontos szerepe van az épületek, egyéb építmények tájba illesztésében.



5. A terület és a környezet vizsgálati bemutatása, a változások hatásai

5.1 A terület környezetvédelmi értékelése, a javasolt változás várható környezeti hatásai talaj¹



A tervezési terület síkvidéki, így nem érinti sem csúszásveszélyes, sem felszínmozgásos terület. Ha a talaj növényzettel való borítottsága nincsen, akkor szélerózióknak kitett helynek tekinthető.

A város közigazgatási területe az NdKI KDV adatszolgáltatása szerint **nitrátérzékeny** besorolású. Talajszennyezést okozó tevékenység nem végezhető, szennyvizek szikkasztása nem engedélyezhető.

Talajtani adottságait tekintve a területen folyóvízi agyag található, ami azt jelzi, hogy a Duna ártere a folyószabályozás előtt a területre is ráhúzódott. A genetikus talajtípusa a lápos réti talaj, kisebb területen savanyú, nem podzolos barna erdőtalaj. Ebből fakadóan az átlagosnál jobb minőségű talajnak tekinthető. A gazdasági terület hasznosítása helyhez kötött, ezért ennek figyelembe vétele szükséges a talajvédelmi szempontok érvényesítése során.

felszíni és a felszín alatti vizek



A felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2000. (III.17.) Korm. rendelet és a felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet szerint Szentendre közigazgatási területe, és jelen tervezési terület is a szennyeződésekre „**érzékeny terület**” besorolású.

A vizsgált terület időszakos vízfolyásokkal határolt, illetve mesterségesen létrehozott csatornák és árkok övezik. Ezek a tófenék korábbi nagyobb kiterjedésű vizes területeinek lecsapolása céljából lettek kialakítva.

A vizsgált terület termál karszt felszín alatti vízbázis felett helyezkedik el. Ezek a felszín alatti vizek különösen érzékenyek a külső szennyeződésekre.

A földtani közeg és a felszín alatti vizek szennyeződés-érzékenysége, védelme szükségessé teszi, hogy az újonnan beépítésre kerülő területek, továbbá mindennemű tevékenység folytatása csak a talaj és a felszíni vizek szennyezését kizáró módon történhet.

levegőtisztaság és védelme

A légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló 4/2002. (X.7.) KvVM rendelet Szentendre városát Budapest és környéke zónacsoportba sorolta. Szentendre közigazgatási területe az egyes légszennyező anyagok szerint az alábbi zóna-csoportokba tartozik²:

	<i>SO₂</i> Kén dioxid	<i>NO₂</i> nitrogén-dioxid	<i>CO</i> szén-monoxid	szilárd PM ₁₀	Benzol
Bp. és környéke	E	B	D	C	E

A táji-, természeti értékek védelme szükségessé teszi, hogy a környezetállapot változására érzékenyebben reagáló területeken szigorúbb levegőtisztaság-védelmi követelmények érvényesüljenek.

A területre tervezett fejlesztési szándék megvalósulása után, időszakosan legfeljebb rendkívül kismértékű közlekedési eredetű levegőszennyezésre lehet számítani. A légszennyezés mértéke az említettek okán a megengedett határértéket nem fogja meghaladni

¹ Forrás: Tófenék környezeti vizsgálata 2014.

² E zóna: a légszennyezettség a felső és az alsó vizsgálati küszöb között van

B zóna: a légszennyezettség a légszennyezettségi határértéket és a tűrőhatárt is meghaladja

D zóna: a légszennyezettség a felső vizsgálati küszöb és a légszennyezettségi határérték között van

F zóna: a légszennyezettség az alsó vizsgálati küszöböt nem éri el

zaj- és rezgésterhelés

A zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 2.sz. melléklete tartalmazza az üzemi tevékenységből származó, 3.sz. melléklete a közlekedéstől származó zajterhelési határértékeket a zajtől védendő területeken.

A rendelet kimondja, hogy a 3.sz. mellékletében szereplő határértékeknek:

- új tervezésű, vagy
- megváltozott területfelhasználású területeken kell teljesülniük.

A tervezési területen üzemi tevékenységű zajterhelés és közlekedés fokozódásával ebből fakadó zajterhelés is keletkezhet.

hulladékkezelés

A keletkező **kommunális szilárd** hulladékot a település szervezett hulladékszállítási rendszerén keresztül rendezetten kell gyűjteni és környezetvédelmi engedéllyel rendelkező kijelölt hulladéklerakó helyre kell elszállítani.

A keletkező **veszélyes hulladékokat** az ártalmatlanításig, ill. az elszállításig a vonatkozó jogszabályokban előírt módon, hulladék fajtánként elkülönítetten kell gyűjteni és környezetszennyezés nélkül tárolni. A veszélyes hulladékok elszállítását kizárólag környezetvédelmi engedéllyel rendelkező cég végezheti.

5.2. A javasolt változás várható infrastrukturális igényei

Közlekedés:

Forgalmi terhelések

A meglévő forgalmi helyzet felmérése céljából március 10-én, 7.00 és 11.00 h között forgalomszámlálást végeztünk a fejlesztéssel érintett úthálózat három csomópontjában. A számlálás idején tiszta száraz idő volt, 7-13 C°-os hőmérséklettel.

A forgalom számlálásba bevont csomópontok:

- Rózsa utca - Dózsa György út (11. sz. főút) jelzőlámpával irányított kereszteződés
- Rózsa utca – Kőzúzó utca kereszteződés
- Vasúti villasor – Kőzúzó utca kereszteződés

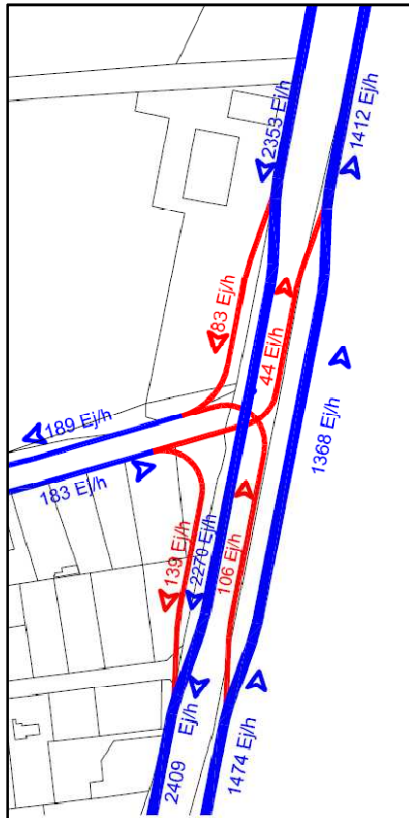
A forgalomszámlálási adatok feldolgozása után az alábbi megállapítások tehetők:

- A Budapest irányába tartó forgalom a 11. sz. főúton a vizsgált időszakban (délelőtti órák) minimálisan csökkenő tendenciát mutat.
- A Rózsa utca - 11. sz. főút csomópontjában kicsi a főútról balra kanyarodási igény. Ennek valószínűsíthető oka a csomópont nem megfelelő működése (a balra kanyarodó sáv és zöldidő hiánya). A közlekedők igyekeznek más útvonalat találni, mivel a csomópont áteresztő képessége ebben az irányban rendkívül alacsony.
- A Rózsa utca – Kőzúzó utca csomópontjában és a Vasúti villasor – Kőzúzó utca csomópontjában is nagyarányú forgalomnövekedés tapasztalható 7:45 h és 8:15 h közötti időszakban. Ennek valószínű oka a településre jellemző iskolakezdési forgalom (a szülők autóval hozzák a gyerekeiket).
- A Vasúti villasor – Kőzúzó utca csomópontjában az átlagos idővesztés minimális, az alárendelt útról csúcsórán is 5-15 mp-en belül ki lehet fordulni.
- A Rózsa utca – Kőzúzó utca csomópontjában a Rózsa utca külső szakasza a rossz burkolat minőség ellenére is számottevő forgalmat bonyolít különösen 7:45 h és 8:15 h között. Ennek lehetséges oka a területen található magániskola által keltett forgalom.
- A Rózsa utcáról a 11. sz. főút irányába erős forgalom tapasztalható.

A forgalomszámlálás eredménye is igazolja, hogy csúcsforgalom idején jellemző, hogy a Vasúti villasorról a Kőzúzó utcán keresztül a Rózsa utca irányába sokan próbálják kikerülni a HÉV-végállomás mellett elhelyezkedő zsúfolt csomópontot. A Rózsa utca - 11. sz. főút kereszteződésében még bőven van kapacitástartalék, de a Vasúti villasor – 11. sz. főút csomópontjában már hosszabbak a várakozási

idők. A Rózsa utcai jelzőlámpás forgalomirányítással kiépített kereszteződés csúcsidőben is jól használható. A 4 órás számlálási időszakban tapasztaltak szerint óránként maximum 1-2 olyan periódus volt, amelyben 1 várakozó jármű nem tudott az első zöldidőben kikanyarodni a Rózsa utcából a 11. sz. főútra. Jelenleg a jelzőlámpás csomópont két fázissal (egy fázis a 11. sz. út forgalma számára, 2. fázis a Rózsa utca felől érkezők számára), 110 másodperces periódusidővel működik, ebből a 11. sz. forgalmának zöldideje: 70 s, a Rózsa utcában várakozók zöldideje 15 s. A Rózsa utcában 7, esetenként 8 gépjármű is átért a 15 s alatt.

Csomópontok forgalomterhelési ábrái:



11. sz. főút – Rózsa utca csomópont

Útszakaszok kapacitáskihasználtsága:

11. sz. főút

Mértékadó óraforgalom: MOF=3883Ejm/h

Kapacitáskihasználtság:

$3883 / 4800 = 80,9 \%$ (megfelelő szolgáltatási szint figyelembe vétele),

$3883 / 6400 = 60,7 \%$ (eltűrhető szolgáltatási szint figyelembe vétele)

Rózsa utca

Mértékadó óraforgalom: MOF=372Ejm/h

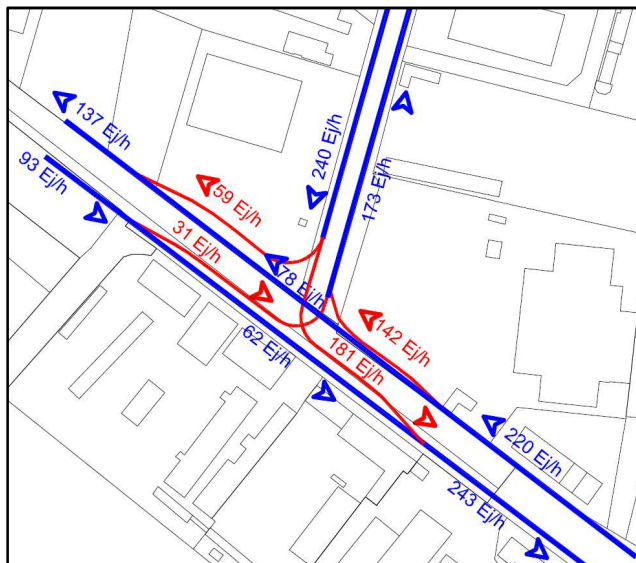
Kapacitáskihasználtság:

$372 / 1000 = 37,2 \%$ (megfelelő szolgáltatási szint figyelembe vétele),

$372 / 1200 = 31,0\%$ (eltűrhető szolgáltatási szint figyelembe vétele)

Vagyis a csomópontban a folyópálya szakaszok kapacitástartaléka jelentős forgalomnövekményt is be tudna fogadni, de a jelzőlámpás forgalomirányítás (és a környező lakóterületek lakóinak és környezetének védelme) határt szab a csomópontban még lebonyolódni tudó többlet-forgalom mértékének.

Rózsa utca – Kőzúzó utca csomópont



Útszakaszok kapacitáskihasználtsága:

Rózsa utca

Mértékadó óraforgalom: MOF=463Ejm/h

Kapacitáskihasználtság:

$463 / 1000 = 46,3 \%$ (megfelelő szolgáltatási szint figyelembe vétele),

$463 / 1200 = 38,58 \%$ (eltűrhető szolgáltatási szint figyelembe vétele)

Kőzúzó utca

Mértékadó óraforgalom: MOF=413Ejm/h

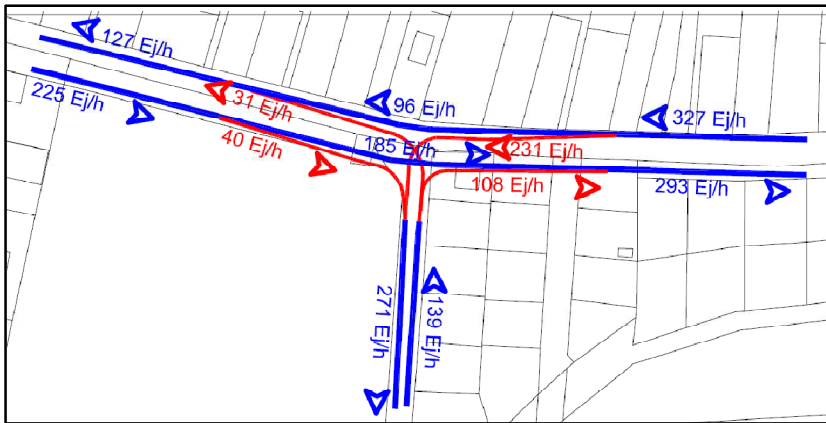
Kapacitáskihasználtság:

$413 / 1000 = 41,3 \%$ (megfelelő szolgáltatási szint figyelembe vétele),

$413 / 1200 = 34,7 \%$ (eltűrhető szolgáltatási szint figyelembe vétele)

Vasúti villasor – Kőzúzó utca csomópont

Útszakaszok kapacitáskihasználtsága:



Mértékadó óraforgalom: MOF=620Ejm/h

Kapacitáskihasználtság:

$620 / 1000 = 62,0\%$ (megfelelő szolgáltatási szint figyelembe vétele),

$620 / 1200 = 51,67\%$ (eltűrhető szolgáltatási szint figyelembe vétele)

A fentiek szerint jelenleg az útszakaszok mindegyikénél jelentős kapacitástartalék (további forgalmakat befogadó képesség) mérhető, még a 11. sz. főút esetében is. A Rózsa utcában a teherforgalom aránya kb. 32 %, de ennek jelentős része kis tehergépjármű. A nehéz tehergépjármű forgalom aránya kismértékű (12 %).

A csomóponti kapacitászámítás szerint a 11. sz. főúton a jelenlegi forgalmi terhelés mellett már régén szükség lett volna a balra kanyarodó sáv kiépítésére, de a csomópont jelenleg is megfelelően működik, tekintve, hogy a Rózsa utcában mérhető forgalom nem éri el a 11. sz. főút forgalmi volumenének 10 %-át sem.

Tervezett állapot – a gazdasági területek beépítésének ütemezhetősége, feltételei

A gazdasági terület fejleszthetősége a keltett forgalom nagyságától függ és attól, hogy a meglévő közúthálózat hogyan tudja befogadni ezt a forgalmat. Amikor a meglévő hálózati elemek már nem képesek lebonyolítani a többletforgalmat, új fejlesztési területek csak akkor jöhetnek létre, ha szükséges közúthálózati fejlesztésekkel párosulnak.

A keltett forgalmak lebonyolításának alapkérdése, hogy milyen útvonalon tudja elhagyni a területet, illetve a várost. Jelenleg a Rózsa utca és ahhoz kapcsolódva a Vasúti villasor jelenti a kapcsolatot a fejlesztési terület számára a térségi úthálózattal és a városközponttal is.

A fejlesztések ütemezésénél, a beépítési arányok meghatározásánál fontos szempont az is, hogy a Pannóniatelep HÉV-megálló mellett, az Irányi Dániel utcában P+R parkolók kiépítése tervezett. A parkoló legjobb megközelítését szintén a Rózsa utca biztosítja.

Egy további közúti kapcsolat tervezett a Rózsa utca és a Vasúti villasor között (18 m szabályozási szélességgel), amely felső szakaszának tervei (igaz csak 12 m szélességűre) elkészültek.

I. ütem

A Rózsa utca nyugati végén, az utca déli oldalán elhelyezkedő ingatlanokon szeretnék a tulajdonosok elindítani a fejlesztést. Mivel a Rózsa utca ezen szakaszán a nyílt árok miatt a közút elhelyezésére csak keskeny szélesség áll rendelkezésre, a telkek beépítéséhez a szabályozási szélességet meg kell növelni (16 m-ről 22 m-re) és az útpályát ki kell építeni.

A fejlesztési terület beépíthető méretének (a fejlesztési ütem nagyságának) korlátja, hogy a terület megközelítési lehetőségét jelenleg a Rózsa utca és (nem közvetlenül) a Vasúti villasor jelenti, mindkettő a 11. sz. főúthoz kapcsolódik. A Vasúti villasor (belterületi gyűjtőút) lakóövezeteken halad keresztül, a HÉV-végállomás közvetlen megközelítését biztosítja és jelenleg is nagyobb forgalmi terhelést visel, mint a Rózsa utca, így ennek forgalmi terhelhetőségével csak korlátozottan számolunk. A fejlesztés I. ütemének beépítési arányát a 11. sz. főút – Rózsa utca csomópontjának és a környező

úthálózatnak kapacitástartaléka határozza meg. Jelentős tényező, hogy a Rózsa utca egy szakaszán lakóingatlanok helyezkednek el, így a gazdasági kiszolgáló forgalom mértékét a környezeti terhelés (zaj- és légszennyezés) is meghatározza.

Az úthálózat jelenlegi forgalmi terhelésének vizsgálata szerint a fejlesztési területet feltáró és kiszolgáló úthálózat mindegyik eleme (jelentős) kapacitástartalékot mutat (megfelelő szolgáltatási szint).

Minimális kapacitástartalékok:

11. sz. főút:	19 %
Rózsa utca:	54 %
Vasúti villasor:	49 %
Közúzó utca:	59 %

A fentiek szerint **a terület beépíthetőségének mértékét I. ütemben a 11. sz. főút és a Rózsa utca csomópontjának forgalmi viszonyai, további terhelhetősége határozza meg.**

A jelzőlámpával szabályozott csomópont jellemzői:

- két fázisban működik
- periódusidő: 110 s
- Rózsa utcai zöldidő: 15 s

A csomópont még reggeli csúcsórában (legnagyobb forgalmi igénybevétel időszaka) is megfelelő forgalmi lefolyást mutat.

A megfigyelt 4 óra alatt mindössze két periódust tapasztaltunk, amelyben a Rózsa utcában várakozó járművek egyike nem tudott egyetlen zöldidő alatt kikanyarodni a főútra.

Általánosan 6-8 gépjármű jutott át a kereszteződésen a 15 másodperces zöldidő alatt. Ez az arány megfelel az átlagosan figyelembe vehető 2-2,5 másodperces követési időnek.

Rózsa utcai zöldidő 1 óra alatt: 491 s (periódusok száma x 15 s)

Egy órában az összes zöldidő alatt kanyarodni képes forgalom (minimális várakozási idő figyelembe vétele): 223 Ejm/h ($t=2,2$ s)

Rózsa utcáról kanyarodó forgalom jelenleg: 183Ejm/h

Várakozási idő növelése nélkül befogadható többletforgalom: $223-183=40$ Ejm/h

Azaz a Rózsa utca felől még 40Ejm forgalom érkezik a csomópontba 1 óra alatt anélkül, hogy a várakozási idők növekednének, vagyis megváltozna a csomópont szolgáltatási színvonala.

Amennyiben a csomópont jelenlegi megfelelő szolgáltatási színvonalának minimális csökkenése elfogadható és számolhatunk azzal, hogy minden harmadik jármű csak a második zöldidőben jut át (a várakozási idő növekszik),

további 100 Ejm/óra forgalmi terhelés engedhető még meg a csomópontban (egyirányban).

Figyelembe véve a Rózsa utca egyes szakaszainak szűkebb szabályozási szélességét és a környező lakóterületek jellegét a szolgáltatási szintet nem csökkentő 40Ejm/h forgalmi növekedést vesszük figyelembe a további számításnál.

Feltételezve, hogy a forgalomnövekmény oka a betelepülő gazdasági funkciók lesznek és a forgalomkeltést a funkciókhoz építendő parkolófelületek nagyságából számoljuk, az alábbi következtetésekre jutunk:

Feltételezett funkciómegoszlás a területen: 70 % gyártó/ipari kapacitás + 30 % raktározás.

5 órás átlagos parkolási forgást számolva (parkolóban mérhető átlagos tartózkodási idő), a 40 Ejm/h forgalom $40 \times 5 = 200$ parkolóállás által keltett forgalomként tekinthető.

Parkolási igények az OTÉK szerint:

4. számú melléklet a 253/1997. (XII. 20.) Kormányrendelethez

Az elhelyezendő személygépkocsik számának megállapítása

Egy személygépkocsi elhelyezését kell biztosítani:

11. ipari (üzemi) önálló rendeltetési egységgyártó, szerelőhelyiségeinek minden megkezdett 200 m²-e után,

12. raktározási önálló rendeltetés egység raktárhelyiségeinek minden megkezdett 1500 m²-e után,
Az I. ütemben beépíthető (nettó) alapterület (a parkolási igényekből számolva):

$$0,7 \times T / 200 + 0,3 \times T / 1500 = 200$$

T = 54054 m² beépíthető (nettó) alapterület

A biztonság javára tévedve, ezt bruttó alapterületként figyelembe véve és átlagos 35 %-os (egyszintes) beépítéssel számolva összesen 154.440 m²-nyi gazdasági terület működése kezdhető meg a fenti feltételekkel az I. fázisban.

Figyelembe véve, hogy a lakóterület zavarását minimalizálni szándékozunk, valamint az esetleg a közeljövőben kiépítendő, kb. maximum 50 férőhely-kapacitású P+R parkoló megvalósítását a Pannónia telep megállónál, javasoljuk, hogy az I. ütemben megengedhető gazdasági területi beépítés mértékét **100.000 m² alapterületben** határozza meg az önkormányzat. Ez a csökkentés már figyelembe veszi azt a tényt is, hogy a forgalom egy része teherforgalom lesz, vagyis az egységjárműben számolt forgalom nagyságnál kisebb lesz a megfelelő járműszám (mivel a teherautók 1,4 – 2,5 egységjárművet képviselnek).

A kapacitászámítás más funkció-megosztással is vizsgálható, de alapvetően kimondható, hogy **sem kiskereskedelmi, sem logisztikai funkciók befogadására nem alkalmas a terület addig, amíg csak a 11. sz. főút felé adott a közúti kapcsolat.**

A Rózsa utca és a Vasúti villasor újabb közúti kapcsolatát (a Kőzúzó utcával párhuzamosan haladó feltáró út) a mellette fekvő gazdasági területek beépülésével párhuzamosan kell kiépíteni. Forgalomtechnikai kialakítással kell egyértelművé tenni, hogy a forgalom fő iránya a Rózsa utca és nem a Vasúti villasor.

További javaslatunk, hogy Vasúti villasoron a teherforgalom nappali közlekedése (különleges helyzetben) maradjon megengedett a közúthálózat további fejlesztésének megindulásáig (I. ütem). A HÉV-végállomás mellé tervezett P+R parkoló megépítése, illetve a kapcsolódó intermodális csomópont megvalósítása komoly forgalmi változásokat fog hozni, amely hatással lesz a gazdasági terület működésére is.

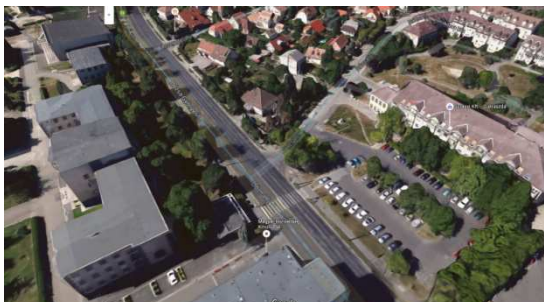
II. ütem

A gazdasági terület **további fejlesztése akkor lehetséges és elfogadható** közlekedési és környezetvédelmi szempontból, ha újabb, nem a 11. sz. főút felé adott megközelítési lehetőség épül ki.

Egyetlen megfelelő, lakóterületeket elkerülő és számos szempontból fontos nyomvonal a tervezett tehermentesítő út Dobogókői út és Rózsa utca közötti szakaszának 2x1 forgalmi sávok kiépítése, amely a 11. sz. főút városi szakaszának elkerülésével, teherforgalmat befogadni tudó területeken keresztül ad kapcsolatot a térségi úthálózattal. 1600 m úthossz kiépítése szükséges, amelynek egy szakasza (620 m) Pomáz település területére esik.

Javasoljuk, hogy az útszakasz megvalósítással, közös érdekekkel és a lehetséges finanszírozással kapcsolatos egyeztetések mielőbb kezdődjenek el a két település, valamint Szentendre és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, illetve a Nemzeti Infrastruktúrafejlesztő ZRt. között.

A 11. sz. főúton, a Rózsa utcai kereszteződésben hiányzó balra kanyarodósáv kiépítési szükségessége nem köthető közvetlenül a gazdasági területek fejlesztéséhez, de mindenképpen szükségesnek látjuk a csomópont szolgáltatási színvonalának fejlesztését a II. ütemű beépítések megindulása után.



A Tehermentesítő út első szakaszának javasolt megvalósítása nemcsak a gazdasági terület fejlődése szempontjából, hanem a város teljes déli részének megközelítése miatt is fontos és mielőbbi feladat. Az új útszakasz megszüntetné a város teljes függését a 11. sz. főút (mint egyetlen térségi közúti kapcsolat) működőképességétől.

5.3 Örökségi vagy környezeti érték sérülésének lehetősége

A területen épített értékek nincsenek, régészeti lelőhely a tervezési területen szintén nem ismert.

6. A Településrendezési eszközök módosítása során elérendő célok, s a szabályozás e célból módosítandó elemei

Az elérendő célok az alábbiak:

- fejlesztési területekkel rendelkező gazdasági területen biztosítani a munkahelyteremtés érdekében a kedvező ipartelepi kínálatot,
- segíteni a gazdasági terület működőképességét mind az úthálózat, mind pedig a közműhálózatok fokozatos kiépülésével,
- a Rózsa utca, mint egyetlen fő megközelítési irány mellett minél előbb elérni a tehermentesítő út déli szakaszának megvalósítását, a Pomáz Szentendrei út és a Rózsa utca összekötésével.

A településrendezési eszközök módosításának elemei:

- módosítani szükséges a településszerkezeti tervet
- előzőekkel összefüggésben a szabályozási tervet,
- a Helyi Építési Szabályzatot.

Szerkezeti tervi változások és a szabályozási koncepció – javaslat a szerkezeti terv és a szabályozási terv kialakítására

A településszerkezeti változás elsődlegesen az érintett fejlesztési területek kijelölésében és azok beépítésének feltételhez rendelése tisztázásában jelentkezik.

A szerkezeti tervi változások a gazdasági terület belső úthálózatának hierarchiájában is jelentkezik. Gyűjtőút szerepet kap egy eddig ki nem épített út, mely a Vasúti villasort és a Rózsa utcát köti össze. A gyűjtőút szabályozási szélessége 18,0 méterben állapítandó meg, melyen kerékpárút építésére is biztosítható terület.

A hivatali kerékpárút a Vasúti villasor felől, illetve a Kőzúzó köz felől elvezet a különleges sportterületre javasolt fejlesztési terület érintésével a Pannóniatelep megállóhoz.

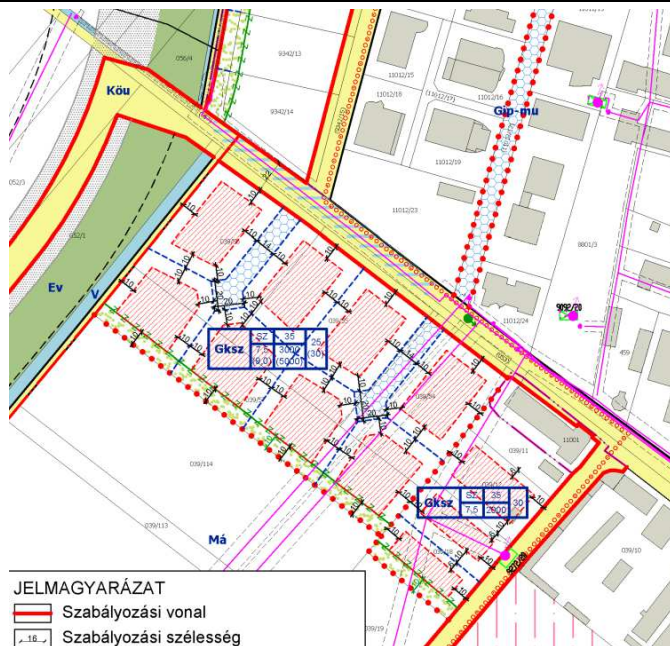
Új kereskedelmi gazdasági építési övezet beiktatását javasolja a tanulmány. Nagyobb méretű kialakítható telek meghatározásával, valamint az építmény magasság alternatív kezelésével. Az új gazdasági övezetben, ha a beépíteni kívánt gazdasági telek mérete eléri az 5000 m²-es nagyságot, továbbá a kötelező zöldfelületi arányt 5%-kal nagyobb mértékben biztosítja, akkor az épület magassága 7,5 méterről 9,0 méterre emelhető.

Nem telepíthető a gazdasági területen jelentős forgalmat vonzó rendeltetés (raktár-, vagy kamionbázis, logisztikai központ), amíg a tehermentesítő út első szakasza meg nem valósul. A szakaszos kialakításhoz fele szélességű útterülettel is biztosítható (40m helyett, 20m-en) a tehermentesítő út az érintett területen.

A szabályozási koncepció: a területhasználati változásokkal együtt a helyi építési paraméterek az alábbiak szerint javasoltak:

A helyi építési szabályzatban az előforduló építési övezet és övezet építési paramétrei:

Sajátos terület használat	Övezeti jel	Beépítés módja	Megengedett legkisebb telekterület (m ²)	Megengedett legnagyobb felszíni és felszín alatti beép. (%)	Megengedett legnagyobb épület magasság (m)	Legkisebb zöldfelület (%)	Kialakítandó új telek legkisebb		Megjegyzés
							szélessége (m)	mélysége (m)	
Kereskedelmi szolgáltató	Gksz	szabadon álló	3000 (5000)	35	7,5(9,0) (3,5)*	25 (30)	40,0	60,0	*- min. ép. mag.



Szükséges a Rózsa utca és a Dózsa Gy. utcai csomópont átépítése, sávbővítéssel együttjáró fejlesztése.

Javasolt megszüntetni a lakóterületen átvezető Rózsa utcában az út menti parkolást, a kedvezőbb áthaladás segítésére, ill. a gazdasági terület forgalmának zavartalan lebonyolítása érdekében.

7. Összefoglalás

A telepítési tanulmánytervben megfogalmazott jelentősebb megállapítások és ajánlások a következők melyek a fejlesztések során szem előtt tartandók, s fejlesztés támogatásáról szóló döntés meghozatalához segítségül szolgálnak:

1. Szükséges a Pannóniatelep-i gazdasági területek úthálózati fejlesztése a tanulmánytervben javasoltak szerint.
2. A fejlesztések megvalósítása során mind a tájképi, mind pedig a településképi megjelenésre figyelemmel kell lenni. A területek alakítása, a választott építési mód meghatározása során a tájbaillesztést, a fejlesztésre váró telkek kötelező zöldfelületeinek időben történő kialakításával, a használatos színek és tömegformák alkalmazásával javasolt biztosítani.
3. A gazdasági területek telkein belül minden eszközzel segíteni és biztosítani szükséges

- a csapadékvíz visszatartást, jelentősebb burkolt felületek esetén esetleg annak telken belüli záportárolóban való gyűjtésével.
4. A gazdasági telkek elektromos árammal és hírközlési vezetékekkel történő ellátása csak földkábelben keresztül történhet.
 5. Talajszennyezést okozó tevékenység nem végezhető, szennyvizek szikkasztása nem engedélyezhető a területen.
 6. A fejlesztés megvalósulása révén különböző hulladékok keletkeznek, melyek kezelése, helyi hasznosítása esetleg elszállítása megoldandó.
 7. A célok megvalósulását a településrendezési eszközök módosításával lehet építésjogi-
lag biztosítani.
 8. A településrendezési eszközök közül módosítani kell a településszerkezeti tervet, a szabályozási tervet és a helyi építési szabályzatot.
 9. A településszerkezeti változások következtében a város biológiai aktivitási értékének romlása nem áll elő.

A telepítési tanulmányterv elfogadó határozatának javaslati szövege:

- A Rózsa út menti gazdasági területek tulajdonosok csoportja által kezdeményezett fejlesztési területek tehermentesítő út kiépítésének feltételéhez kötött építési korlátozás megszüntetése támogatható.
- A telepítési tanulmánytervben a vizsgált területre vonatkozóan javasolt településszerkezeti tervi és szabályozási tervi változások a településrendezési eszközökbe beépülhetnek.