

SZENTENDRE VÁROS  
TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSA  
*TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV, HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT ÉS  
SZABÁLYOZÁSI TERV MÓDOSÍTÁS*  
BUDAKALÁSZ „FÉL-ELKERÜLŐ” ÚT KAPCSÁN

---

VÉLEMÉNYEZÉSI DOKUMENTÁCIÓ

---

Budapest, 2021. december

MEGBÍZÓ:



SZENTENDRE VÁROS

ÖNKORMÁNYZATA

2000 Szentendre Városház tér 3.

Polgármester: Fülöp Zsolt

Városi főépítész: Kiss Gabriella

---

Véleményezési dokumentáció Szentendre Város partnerségi egyeztetéséhez

---

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

T: +36 1-612-6684; /1-237-0059

email: [proterra@proterra.hu](mailto:proterra@proterra.hu)

Ügyvezető igazgató: S. Vasi Ildikó



A településrendezési eszközök módosításának kidolgozói:

S. Vasi Ildikó Felelős vezető településtervező, okl. építészmérnök TT/1É-01-2609

*S. Vasi Ildikó*

Szilágyi Csilla Településtervező, okl. településmérnök TT 01-6710

*Szilágyi Csilla*

Auer Jolán Tájépítészet, zöldfelületek, környezetvédelem  
okl. tájépítészmérnök, vezető településtervező MÉK: 01-5003 TK/1, TT/1

*Auer Jolán*

A Településrendezési eszközök módosításához felhasznált útterveket és egyéb az úttervezéssel összefüggő dokumentumokat az UVATERV Zrt. szolgáltatotta

UVATERV Zrt. konzulensei, valamint a felhasznált dokumentumok felelős tervezői:

Paulini Levente

okl. építőmérnök -

Tóth Szilvia

földmérő és földrendező mérnök

Manev Marinov Borisz

környezetvédelmi mérnök

2021. december

## TARTALOMJEGYZÉK:

1. TERVEZÉSI ELŐZMÉNYEK
2. JÓVÁHAGYÁSRA SZÁNT MUNKARÉSZEK
  - 2.1 Településszerkezeti Terv módosítása
  - 2.2 Szentendre építési szabályzatának módosítása
3. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ
  - 3.1 Az érintett terület rövid bemutatása, városon belüli elhelyezkedése
  - 3.2 Az érintett terület a területrendezési tervekben
  - 3.3 Az érintett terület Szentendre város hatályos településrendezési terveiben
  - 3.4 Az érintett terület táji és természeti adottságai, tájrendezési javaslatok kiegészítése
  - 3.5 Közúthálózati, és infrastrukturális adottságok és a tervezett változások
  - 3.6 A módosítások várható környezeti hatásai
  - 3.7 Örökségi vagy környezeti érték sérülésének lehetősége
4. A Településrendezési eszközök módosítása során elérendő célok, a településrendezési eszközök e célból módosítandó elemei
5. A településrendezési eszközökben bekövetkező változások
  - 5.1 Településszerkezeti változások
  - 5.2 Szentendre építési szabályzatának módosulása

## 1. TERVEZÉSI ELŐZMÉNYEK

Hosszú évek óta zajlik a 11. sz. főútról nyugati irányba tervezett térségi szerepkörű összekötő út(ak) tervezése, mely Budakalász, későbbiekben - jelen tervezési fázisban nem érintett szakaszán- Pomáz várost is elkerüli majd.

2010-et megelőzően Budakalász elkerülő út építési engedélyezési tervét a Tetthely-Utiber Konzorcium készítette el. Az engedélyezési terv 2010-ben az érintett települések bevonásával és jóváhagyásával került véglegesítésre. A Budakalász forgalmának tehermentesítése érdekében a megtervezett út 2015. derekán jogerős építési engedélyt kapott.

2016. őszén a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium elrendelte a Budakalász - Pomáz elkerülő út "felének", vagyis a 11. sz. főút és az 1111 j. út közötti szakaszának megvalósítását és egyben a projektet nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházássá nyilvánította.

Budakalász fél-elkerülő út felülvizsgálati tervének kiegészítő feladata volt, melyet az Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 2017. őszén rendelte el a NIF Zrt. számára kiegészítő feladatként:

1. Készítse el a zajvédőfal terveit a szükséges növénytelepítési tervekkel együtt Budakalász védelmére, a Zrínyi utca vonala mentén.
2. Készítse el az 1. sz. ötgágú körforgalom fedvénytervét, hogy csak négyágú legyen, Szentendre nyugati tehermentesítő út csatlakozásának elhagyásával.

A tervezési feladat kibővült 2020-ban azzal, hogy a 11. sz főút tervezési szakaszának határán, a 1108 jelű összekötő úti csomópontjában a balra kanyarodó sávot meg kellett hosszabbítani. A hatékonyabb forgalomlevezetés érdekében a 11. sz. főúton, dinamikus forgalomirányítás mellett úgy kellett kialakítani az üzemi sávot, hogy az időszakosan megnyitható legyen a forgalom számára. Ez teljes értékű üzemi sávot jelentett.

A településrendezési eszközök módosítási igényét fentiekből következően Budakalász „fél-elkerülő” út nevet viselő térségi szerepkörű összekötő út újra tervezése okozza.

Az út megvalósítását lebonyolító Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (a továbbiakban: NIF), illetőleg az út terveit készítő UVATERV Zrt. kezdeményezésére, s általuk történő finanszírozásban Szentendre Város településrendezési eszközeinek módosítása szükségessé vált.

A módosítási szándék bemutatására és a településrendezési szerződés alátámasztására telepítési tanulmányterv készült, melyet Szentendre Város Önkormányzat Képviselőtestülete elfogadott, s az abban szereplő úttervek okozta érdekeltségű területi és szabályozási tervi változtatási igények érdekében a **208/2021. (X. 13.) Kt. sz. határozatában** döntött

- Szentendre Településszerkezeti terve (továbbiakban TSZT),
- Szentendre építési szabályzata (továbbiakban: SZÉSZ) és
- Szentendre Szabályozási Terve (továbbiakban: SZT)

módosításának lehetőségéről Budakalász „fél-elkerülő” útjának 2021. évi terveinek településrendezési tervekben történő megjelenítése érdekében és annak **tárgyalásos úton történő eljárása** megindításáról.

**A projekt fő gazdasági - társadalmi célja Budakalász belterületének tehermentesítése a 11. sz. főút és az 1111 j. út közvetlen közúti kapcsolatának megteremtése.**

Szentendre közigazgatási területének déli részén jellemzően a külterületen haladó 11. sz. főút megjelölt szakaszán okoz a tervezett új út és annak csomóponti kialakítása változást.

Jelen dokumentáció a partnerségi szabályzatban megfogalmazottaknak megfelelően közreadásra szánt anyag, mely a Képviselőtestületi döntést követően partnerségi egyeztetésre kerül.

## **2. JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK**

---

### **2.1 Szentendre Város Településszerkezeti Tervének módosítása** (határozattervezet és mellékletei)

Külön dokumentumban csatolva.

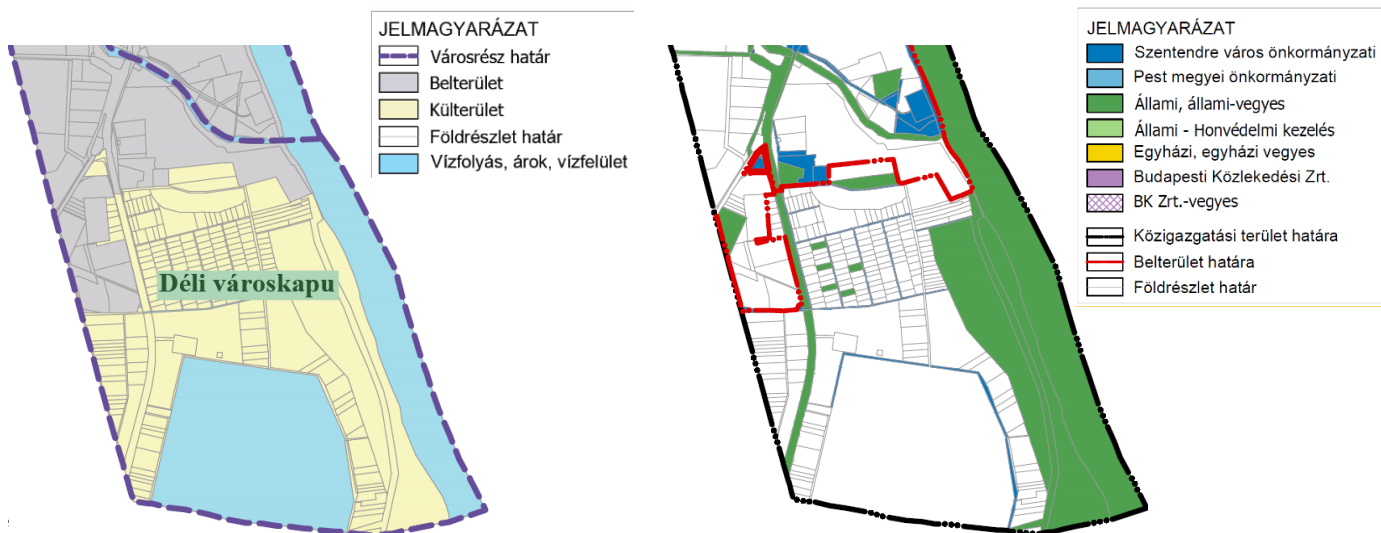
## 2.2 Szentendre Építési Szabályzatának módosítása (rendelettervezet)

Külön dokumentumban csatolva.

### 3. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

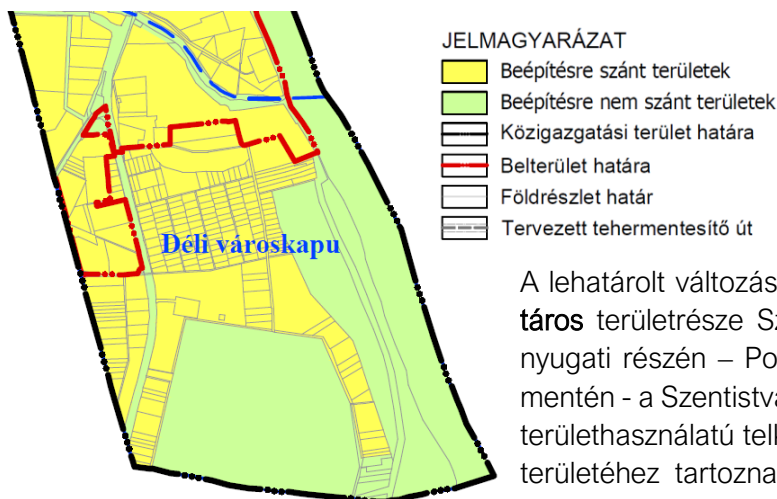
#### 3.1 Az érintett terület rövid bemutatása, városon belüli elhelyezkedése

Szentendre közigazgatási területének déli szegletében, Déli városkapu városrészen található a tervezési terület. A változással érintett terület környezetében a várost nyugatról Pomáz, délnyugatról és délről Budakalász városok területei, míg keletről Duna folyam határolja.



A terület jellemzően magántulajdonban van kivételt képez a vízmű, a 11. sz. főút telke, valamint néhány egyéb kisebb külterületi telek, melyek állami tulajdonban vannak. A terület északi része, a gazdasági területek belterületi telkek.

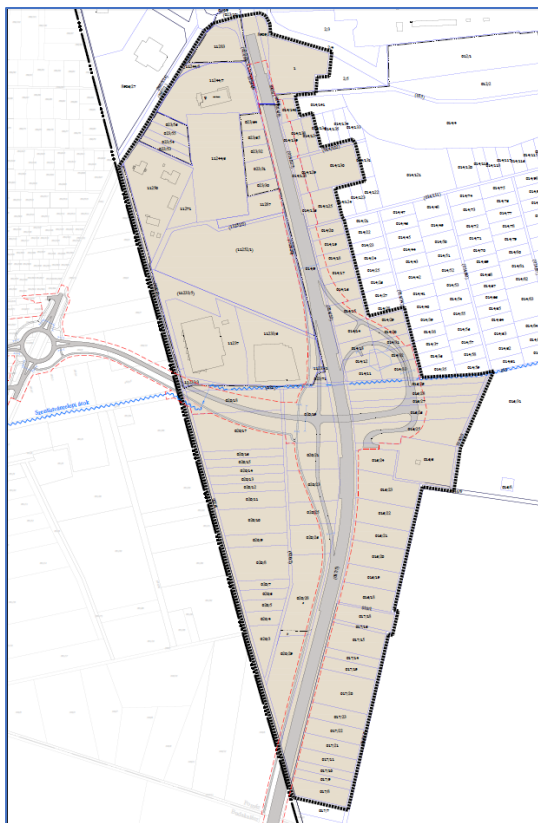
A hatályos tervekben a 11. sz. főút kivételével a teljes tervezési terület beépítésre szánt területként jelenik meg. A tervezési területet épített érték, illetve régészeti le-  
lőhely nem érinti.



A lehatárolt változással érintett terület közel **52,4 hektáros** területrésze Szentendrének. A lehatárolt terület nyugati részén – Pomázzal közös közigazgatási határ mentén - a Szentistvánteleti-ároktól északra gazdasági területhasználatú telkek találhatók, melyek a város belterületéhez tartoznak. A belterületen lévő gazdasági használatú tömböt az új út délről fogja határolni a Szentistvánteleti-árok mentén. A Szentistvánteleti-ároktól délre, valamint a 11. sz. főúttól keletre jelen használat szerint régen nem művelt mezőgazdasági területek képezik a külterületet. A tervezett csomópont délkeleti szomszédságában gázátadó állomás üzemel. Ettől délre a Lupa-tó nagy vízfelülete húzódik a lehatárolt terület mentén.

A terület lehatárolását a módosítandó településrendezési eszközökben bekövetkező változások határozták meg, vagyis hogy valamennyi változással érintett telek legyen biztosan része a lehatárolásnak. A lehatárolt területen belül az alábbi ábrákon piros kontúrral az út áttervezése miatt szükséges állami tulajdont képező területek szerepelnek.





*Tervezési terület lehatárolása alaptérképen*



*Tervezési terület a légifelvételen*

A tervezési terület déli része és a fő úttól keletre lévő keskeny terület külterületi telkeket ölel fel. A délnyugati részen művelés alatti, míg keleti részen látszólag parlag, műveletlen mezőgazdasági területek vannak. Az észak-nyugati területrészt jellemzően a belterülethez tartozik, ahol 4 telek már beépült, de jelentős méretű a használaton kívüli gazdasági terület is. A gazdasági területen üzemel a Mocca Negra szentendrei üzeme, ahol a Bravos kávé pörkölése és csomagolása zajlik. Itt működik továbbá az Aldi Szentendre üzlete is. A tervezési területen belül van a Duna Menti Regionális Vízmű Zrt, Jobbparti Üzemvezetőségének telephelye, valamint több közműtelek, a vízműkutakat és a gázfogadó állomást befogadó telkek.

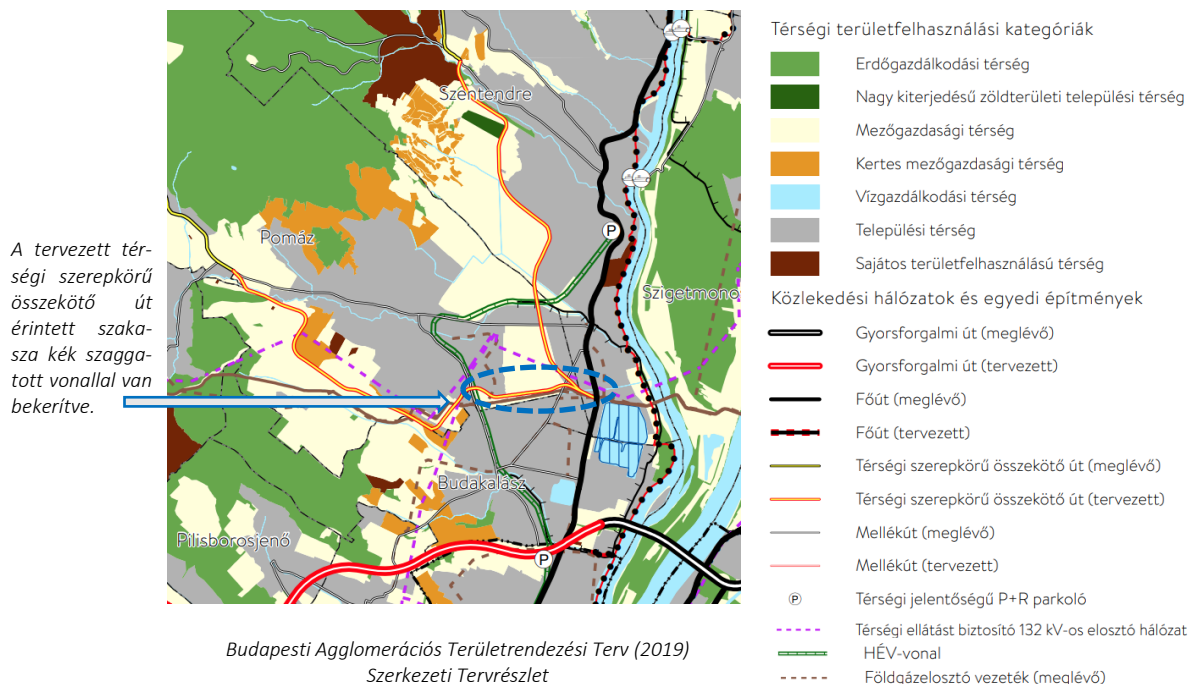
### **3.2 Az érintett terület a területrendezési tervekben**

Szentendrére vonatkozó Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervét (BATrT) a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény Harmadik része tartalmazza. Jelen módosítás tárgyát képező elkerülő utat tartalmazza a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terv Szerkezeti Terve, mint tervezett térségi szerepkörű összekötő utat.

Az összekötő út térségében levő területeket a BATrT „települési térség” besorolású területként tartalmazza.

Az országos és kiemelt térségek közül a módosítással érintett területeket a „vízminőség-védelmi terület övezete” érinti, mivel a területek egy része vízbázis „A” jelű hidrogeológiai védőterületén belül helyezkedik el. Jelen településrendezési eszközök módosítása során vizsgált területet érinti a „Világörökség várományos területek által érintett települések” övezet, de a módosítások területét nem.





### 3.3 Az érintett terület Szentendre város hatályos településrendezési eszközeiben

Szentendre hatályos településrendezési eszközeit képezik:

- a 176/2017. (VII. 27.) Kt. sz. határozattal elfogadott Településszerkezeti terv (TSZT) – kiegészítve több módosító fedvénytervvel.
- a 26/2017. (VII. 31.) önkormányzati rendelettel elfogadott Szentendre Építési Szabályzata (SZÉSZ) és Szabályozási Terv (SZT) – az SZT több esetben szintén fedvénytervekkel egészült ki.

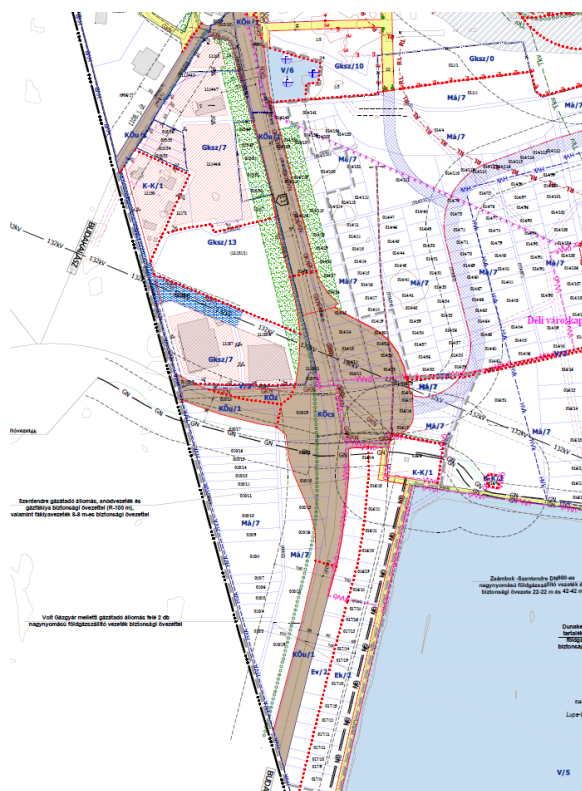
A hatályos településszerkezeti terv és a szabályozási terv egyes területrészein ábrázoltak között különbség van a területhasználatok időszerűsége tekintetében. Ilyen tapasztalható a jelenleg lehatárolt tervezési területen belül is. A szerkezeti terv a megcélzott területhasználatot ábrázolja a tervezési terület délnyugati, valamint az északkeleti oldalán, mely területeken a szabályozási terv a jelen állapotoknak megfelelő területhasználatú övezetet szabályozza. A szabályozási terven a feltételhez kötött kereskedelmi gazdasági terület helyett mezőgazdasági terület övezete szerepel, mely korlátozott építési lehetőséggel rendelkezik, hogy a megcélzott területhasználat létrejöttét ne akadályozza.

A tervezési terület környezetében csak a Budakalászi út menti, tehát a 11. sz. főúttól nyugatra eső terület csomóponttól északra eső területén azonos a szerkezeti tervi területhasználati megjelölés és a szabályozási tervi építési övezeti besorolás. A tervezett külön szintű csomóponttól délre és kelet felé a szerkezeti terven „feltételhez kötött” kereskedelmi gazdasági és különleges beépítésre szánt rekreációs területi fejlesztésre lesz lehetőség, amennyiben a szabályozás feltételei megteremtődnek. Ezek között a feltételek között szerepel a területek feltárását biztosító út kialakítása és megépítése. A keleti területrészt hasznosulását biztosító új útnak a megvalósítását teszi reálissá a most tervezett külön szintű csomópont megépítése. Innen lesz indítható, a csomópont keleti irányú negyedik ágaként az északi, majd - a Duna felé - keleti irányba vezető út. Ez az út biztosíthatná a korábban tervezett Duna-hídon át Szigetmonostor elérését is. A magasabb rendű területrendezési tervek nem jelölték meg a tervezett Duna-híd helyét, de Szentendre településrendezési terve több helyszínen fogadókész a Duna-híd fogadására. **Fentiekre tekintettel Szentendre déli**

városrészének jövőbeni közlekedéshálózati átalakulásában nagy jelentőséggel bír a tervezett csomópont megépülése.



Hatályos TSZT részlete



Hatályos SZT részlete

Szentendre hatályos településrendezési terveiben a tervezett 11. sz. főút szélesítése, a külön-szintű csomópont, valamint a Budakalászt elkerülő út térfoglalása a 2010-ben elkészült és engedélyezett tervek alapján lehatárolt közlekedési célra fenntartott területtel egyezik meg. Látszólag-jelentős eltérést nem mutat a hatályos terv, s a módosítás révén elkészült szerkezeti és szabályozási terv, de részleteiben megvizsgálva észrevehetőek a közterületek és a magánterületek határaiban bekövetkező változások.

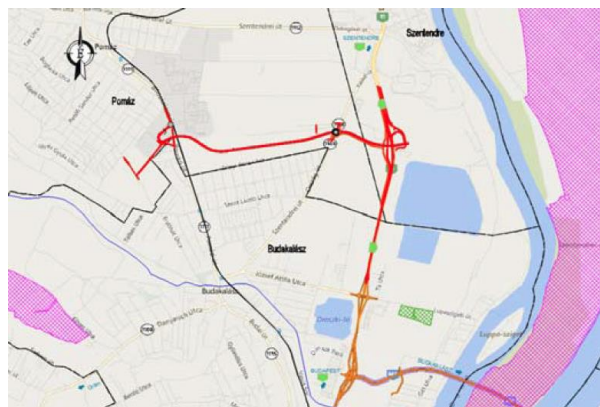
### 3.4 Az érintett terület táji és természeti adottsága, tájrendezési javaslatok kiegészítése

A tervezett elkerülő út Szentendrét a 11. sz. főúton létesíteni kívánt többszintes csomóponttal érinti, majd az abból nyugati irányba induló Budakalász Szentistvántelep részét északról elkerülő új út nyomvonalával.

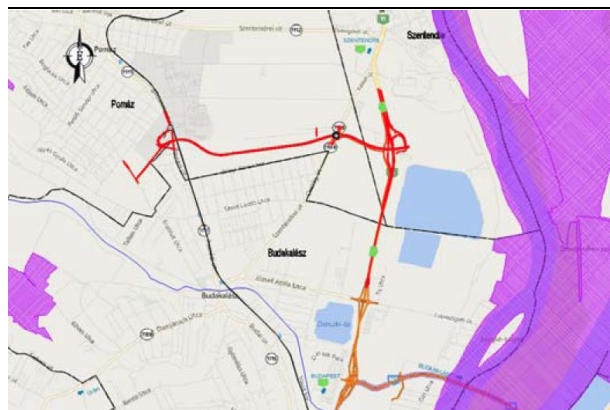
#### Védett, ill. védendő természeti értékek

A módosítással érintett területet **nem érint** országos jelentőségű vagy helyi jelentőségű védett vagy védelemre tervezett természeti terület, a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény 23. § (2) bekezdésében meghatározott ex lege védett természeti terület és érték, illetve a barlangok felszíni védőövezetének kijelöléséről szóló 16/2009. (X. 8.) KvVM rendeletben megállapított barlangok felszíni védőövezete.

A módosítással érintett terület **nem képezi részét** az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet és az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészelekről szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet által meghatározott Natura 2000 hálózat területeknek.



■ nemzeti park; ■ természetvédelmi terület



#### Natura 2000 területek a térségben

Szentendrétől keletre a Szentendrei szigeten található a Duna-Ipoly Nemzeti Park területei, mely a 11. sz. főúton tervezett csomóponttól mintegy 1,5 km-re húzódik.

Szentendrén a tervezett 11. sz főúti csomóponttól keletre minegy 800 méterre található a Duna és ártere (HUDI20034), mely a Natura 2000 különleges természetmegőrzési terület.

#### Ökológiai hálózat területei

A módosítással érintett területet **nem érintik** a BATrT-ben meghatározott ökológiai hálózat területei (magterület, ökológiai folyosó, puffterület).



#### A módosítással érintett terület élőhelyei

Az elkerülő útra készített Előzetes vizsgálati dokumentáció (továbbiakban: EVD) készítése során élőhelytérkép is készült.

11. sz főút és Budakalász "fél-elkerülő" út építéséhez Élőhelytérkép (forrás: EVD)

#### Jelmagyarázat

OB	T1
OB x OD	T9
P2a	T10
P6	U3
S7	U4
	U11

#### Előforduló elemek:

OB = jellegtelen üde gyepek és magaskórósok

OD = lágyszárú özönfajok állományai

P2a = üde cserjések

S7 = nem őshonos fajú facsoportok, erdősávok és fasorok

T1 = egyéves, intenzív szántóföldi kultúrák

U4 = telephelyek, roncssterületek és hulladéklerakók

U11 = út- és vasúthálózat



### A módosítással érintett terület tájhasználat

A módosítással érintett csomópont Szentendre belterületi, beépített területeinek déli helyezkedik el. A terület síkvidéki jellegű. A szentendrei tervezett csomópont területén üde gyepterület található, amely részben már kezd becserjésedni, főként a területet keresztező nagyfeszültségű távvezeték alatt. A fás vegetáció a főút mentén és azt keresztező Szentistvánteleti-árok mentén található. Az árok mentén főleg nyárfa és zöld juhar települt, míg a főút mellett megjelenik a fehér akác, a tamariska és a bálványfa.

Az tervezett útpálya szélétől 100-200 m között sávban fajtól és élőhelytől függően változik, mivel a fragmentáció és az elszigetelődés az egyes élőhelycsoportokra eltérő mértékben hat. A tervezett közúti fejlesztés közvetlen hatásterülete a tervezett nyomvonal és annak közvetlen környéke, mintegy 20-50 m széles sávban. Ebben a sávban érvényesülnek a tervezett út közvetlen hatásai, úgymint az élőhelyek pusztulása, a zavarás és a szennyeződések. A közvetett hatásterület az útpálya szélétől 100-200 m között fajtól és élőhelytől függően változik, mivel a fragmentáció és az elszigetelődés az egyes élőhelycsoportokra eltérő mértékben hat.

A csomópont térsége fejlesztési területként szerepel Szentendre Településszerkezeti tervében. A csomóponttól észak-nyugatra már részben beépült, északkeletre és délnyugatra tervezett kereskedelmi, szolgáltató gazdasági területek helyezkednek el.

Az elkerülő út engedélyezési-kiviteli tervek növénytelepítési tervet tartalmaznak, amelyek megvalósítása a tájban új művi elemként megjelenő létesítmény tájbaillesztését segítik elő

### Tájképvédelmi területek, védendő tájkarakterek

A módosítással érintett területet nem érinti a BATrT-ben lehatárolt „tájképvédelmi terület” övezete. A módosítással érintett terület nem tartozik a TSZT-ben meghatározott védendő tájkarakterű területek közé.

### **3.5 Közúthálózati, és infrastrukturális adottságok és a tervezett változások**

A tervezési területen jelenleg a 11. sz. főút egyes időszakokban ugyan fennakadásokkal, de működik. A 11. sz. főút az érintett külterületi szakaszon 2x2 sávós, középen beton elemekkel elválasztott, csökkentett forgalmi sávokkal (3,00-3,50m) rendelkezik. A 11. sz. főút mentén annak nyugati oldalán kiépített kerékpárút húzódik. A főút változással érintett szakaszán útcsatlakozásként csak a földgázátadó állomás megközelítését biztosító út található.

A tervezett beruházás a Szentendrei szakaszon módosítás alá vont területen legfeljebb a már működő gazdasági területek forgalmának lebonyolításában érzékelhető nehezítő tényezőnek az, hogy még nem épült meg a régen várt Budakalász elkerülő útjának megépítésével együtt járó külön szintű csomópont.

Szentendre közigazgatási területén a 11 sz. főút és a Pomázra vezető 1111 j. út új kapcsolatát adja a Budakalász „fél-elkerülő” útja. Ennek Szentendre területére eső 500 méter hosszú keleti szakasza, valamint annak a 11. sz. főúton kialakítandó külön szintű „indító” csomópontja képezi a közúthálózati változást. A 11. sz főút mentén a meglévő kerékpárút korrigált nyomvonalra kerül, míg az új összekötő út mentén szintén új kerékpárút épül. A beavatkozások következtében a 11. sz. főút által igénybe vett terület határa mintegy 1450 m hosszon változik, jellemzően kiszélesedik a meglévő közterület, a 11. sz. főúttal párhuzamosan néhány méter szélességű többlet területet kell igénybe venni közlekedési célra.

Budakalász „fél-elkerülő” út felülvizsgálati tervének kiegészítő feladata volt, melyet az Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 2017. őszén az alábbiakban rendelt el a NIF Zrt. számára:

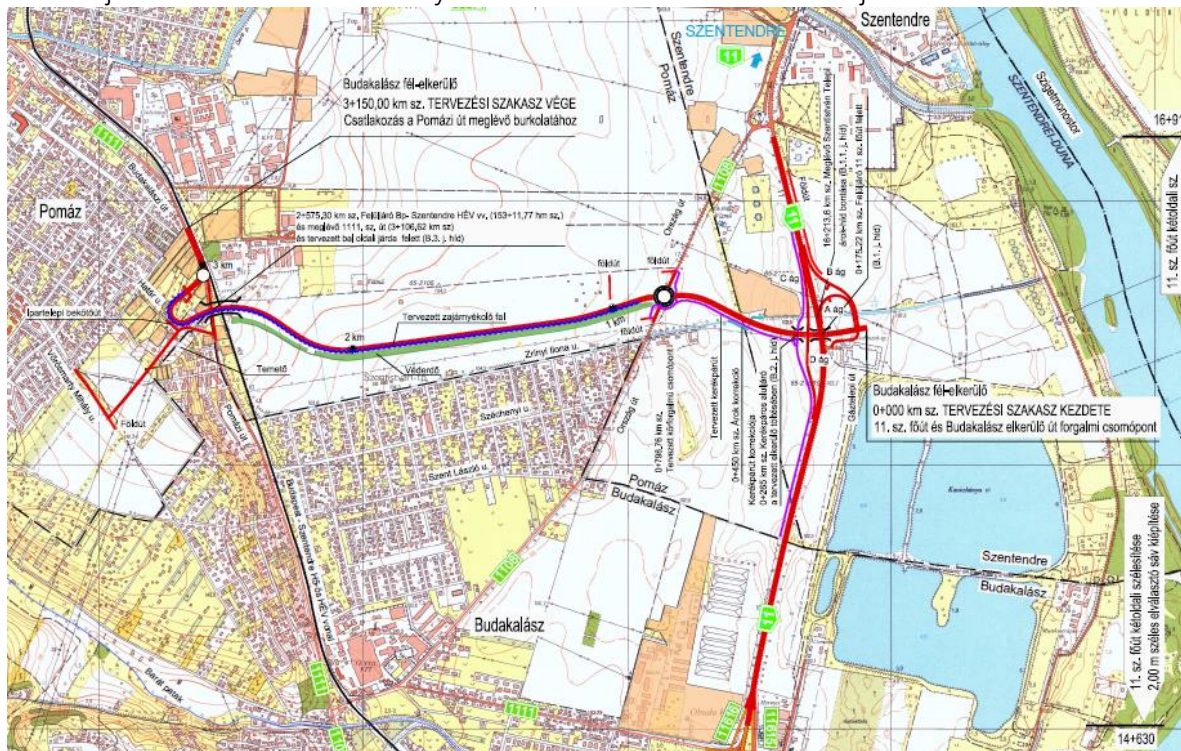
1. El kell készíteni a zajvédőfal terveit a szükséges növénytelepítési tervekkel együtt Budakalász védelmére, a Zrínyi utca vonala mentén.
2. El kell készíteni az 1. sz. ötgú körforgalom fedvénytervét, olyan módon, hogy csak négyágú legyen, Szentendre nyugati tehermentesítő út csatlakozásának elhagyásával.

A tervezési feladat kibővült 2020-ban azzal is, hogy a 11. sz főút tervezési szakaszának határán, a 1108 jelű összekötő úti csomópontjában a balra kanyarodó sávot meg kellett hosszabbítani. A hatékonyabb forgalomlevezetés érdekében a 11. sz. főúton, dinamikus forgalomirányítás mellett úgy kellett kialakítani az üzemi sávot, hogy az időszakosan megnyitható legyen a forgalom számára. Ez teljes értékű üzemi sávot jelentett.

A 1108 jelű (Országút u.) körforgalmú csomópontjánál (Pomáz területére eső csomópont), az egyeztetések során olyan konszenzus alakult ki, illetve a Megbízó diszpozíciója úgy fogalmazódott meg, hogy a korábbi ötgú csomópont ötödik, csonka ágát el kellett hagyni. Emiatt a korábbi csomóponti geometria annyit változott, hogy az immár négyágú csomópont szabályos kialakítású lett. Ezzel hosszú időre elhalasztásra került Szentendre tehermentesítő útjának a Pomázi területre eső ezen szakaszának kiépítése.

A Budakalász „fél-elkerülő” szakasz a 11-es számú főút a tervezett külön szintű csomópontjából indul és nyugati irányban, egy jobb és bal ív kombinációval,  $R=30$  m sugarú körforgalmú csomóponttal éri el a 1108. jelű Ország utat (ez már Pomáz közigazgatási területén jelentkezik). További szakaszon végbement változások Szentendrét nem érintik. A körforgalom után még mindig nyugati irányban egy kis törésszögű  $R=750$  m sugarú jobb ívvel ráfordul a területre jellemző ingatlankiosztások irányára, és a meglévő földutakkal párhuzamosan egyenesen halad az 1+954 km szelvényig. Ezt követően ismét egy jobb, majd bal ív következik. A bal ívben helyezkedik el a HÉV és a 1111. jelű út fölött tervezett felüljáró is. A felüljárót követően a Budakalászi temető előtt a nyomvonal élesen jobbra fordul és egy  $R=45$  m sugarú ívvel, közel 180 fokos ívet ír le, majd eléri a 1111. jelű utat, amihez  $R=45$  m sugarú bal ívvel csatlakozik.

Fenti teljes hosszban ismertetett nyomvonal követhető az átnézeti rajzon.



↑ A Szentendre-Pomáz és Budakalász területét érintő új elemek átnézeti rajza



Pomáz és Szentendre területén együttesen a tervezett beruházás során érintett teljes terület kiterjedése **36,51 ha**, melyen az alábbi többnyire Szentendrére is érintő útépitési feladatokat kell végrehajtani:

- A Budakalász „fél-elkerülő” út a 11. sz. főút és az 1111. j. út között, mely új létesítmény.
- A 11. sz. főút szabványos átépítése, meglévő tevékenység módosítása.

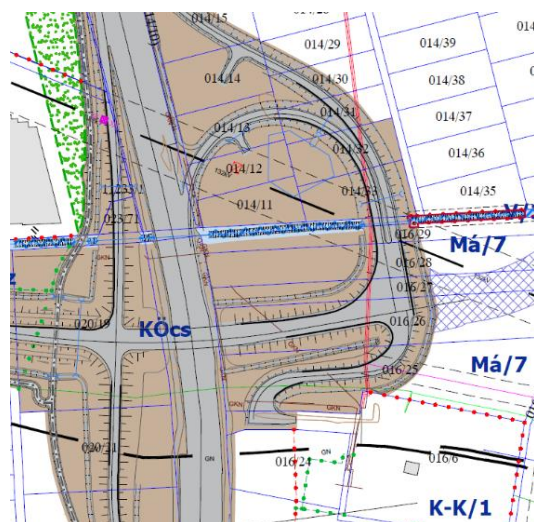
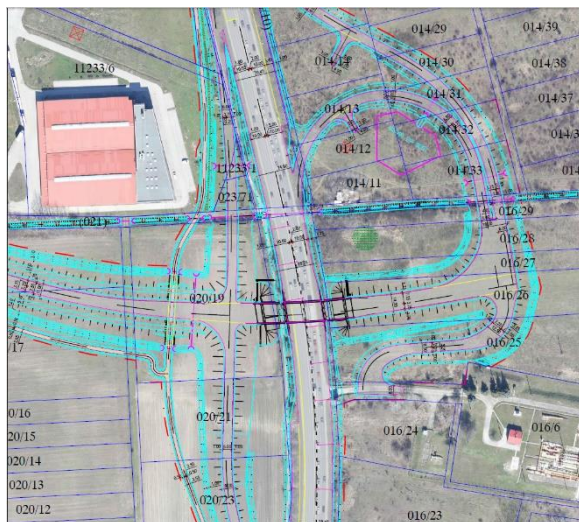
A 11. sz. főút szabványos kialakítása érdekében szükséges beavatkozásra mintegy 2,2 km hosszon kerül sor, mely a közlekedés biztonságosabbá tétele miatt, valamint a tervezett Budakalász „fél-elkerülő” út külön szintű csatlakoztatása miatt van szükség. A tervezett burkolati kiépítés nem változtat a 11-es út meglévő magassági és helyszínrajzi viszonyain. A 11. sz. főút korona szélessége 24,0 m

- Új csomópontok, hídműtárgyak

Szentendre területén a 11-es számú főút negyed lóhere-fél rombusz alakú tervezett külön szintű csomópontja két nem szokványos elemet tartalmaz. Az egyik a Duna irányába induló csonka ág, ami a csomópont távlati folytatását teszi lehetővé a Duna irányába, valamint a volt oroszraktanya területén kialakuló „déli iparterület” feltárását is kedvezőbb helyzetbe hozó útkapcsolatra ad lehetőséget majd. A csomópontban felfestéssel biztosítható a csomóponti ágak kiemelt iránya addig, amíg a csomópontban tovább nem épül a Duna felé megindított csonka ág. A csonka ágat a tovább építésig el kell korlátozni.

A másik nem szokványos elem egy üzemi lehajtó ág a csomópont mellett üzemelő gázátadó telephely felé. A telephelyet jelenleg a 11-es útról közvetlenül lehet elérni. Ez a megoldás azonban a nagy forgalom, illetve a keskeny padka miatt balesetveszélyes. Jelenleg a telepre az osztott pálya miatt csak Budapest irányából lehet behajtani és csak Szentendre felé lehet elhagyni. A tervezett új csomópontból a helyszínrajzon ábrázolt módon lehet biztosítani a gázfogadó megközelíthetőségét. A gázfogadó felé vezető út csak engedéllyel rendelkezők számára lesz használható. A gázfogadó lejárója így alárendelt irány lesz.

A 11. sz. főút felett olyan felüljáró épül, melynek 14,6 m a hídszélessége, 54,86 m szerkezeti hossza. További hídműtárgy kerül kiépítésre a Szentistvántelepi-árok átvezetése fölött, valamint a 11. sz főúton mintegy 20 méteres hosszon, továbbá a kerékpárút korrekciója felett közel 37 méteres hosszon.

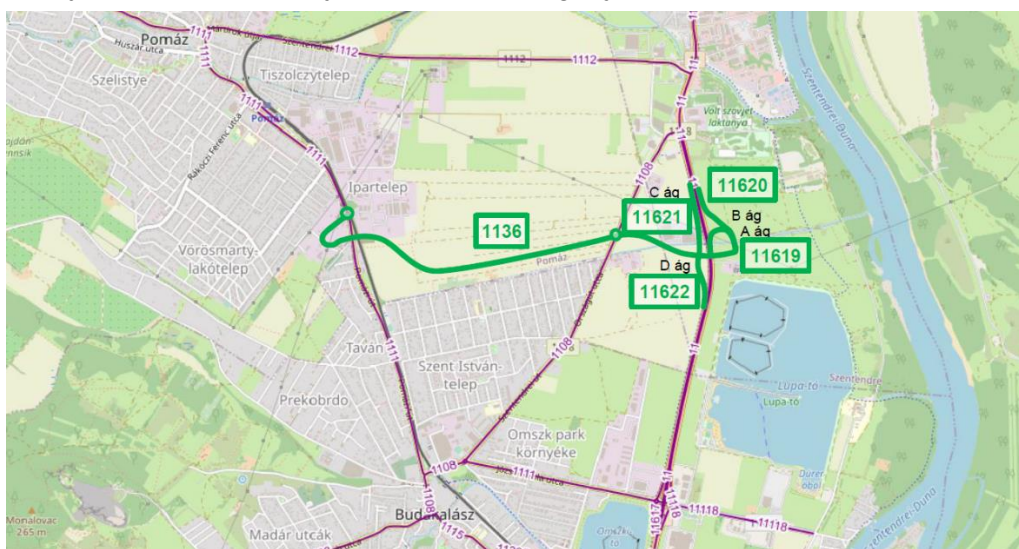


- A tervezett kerékpárutak tekintetében tervezési feladat volt a 11. számú főúttal párhuzamosan új kerékpárút megtervezése. Azon a szakaszon kellett új kerékpárutat tervezni, ahol a 11-es út szélesítése miatt a nyugati oldalon a meglévő kerékpárutat el kell majd bontani. Ugyancsak a beruházás programja szerint lett megtervezve a 11-es úttal párhuzamosan haladó (új) kerékpárút és a meglévő Országút u. (körforgalom) közötti kerékpárút. Az új

kerékpárút a Budakalász elkerülő úttal párhuzamosan annak déli oldalán való vezetéssel került megtervezve, majd Pomáz területén elérve az új körforgalmat azt teljesen körüljárva rögzült a nyomvonala. A körforgalomnál a kerékpárút az Északi oldalon a Szentendrei ágba köt be, míg a déli oldalon a Budakalász területén lévő Zrínyi utcába.

- Földút létesítése a beruházással érintett teljes területen összesen 670 méter hosszban jelentkezik, mely új létesítmény. A tervezett út által elzárt területek, illetve egyes ingatlanok megközelíthetősége miatt földutakat, útlejárókat és kapubejárókat is kellett tervezni. Szentendre területén ilyen földút a 11. számú főút jobb oldalán a tervezési szakasz északi végénél jelentkezik, mely az út szélesítése miatt vált szükségessé, amely a kiszolgáló újtuktól elvágott telkek megközelítésére szolgál.

A létrejövő új úthálózati elemek új útszámozásokat igényelnek az alábbiak szerint:



### A forgalmi helyzet változása

Az UVATERV Zrt. által készített „Előzetes vizsgálati dokumentáció” számításai szerint

„2034-re a környék lakosságának várható növekedése, valamint a motorizáció további növekedése következtében a forgalom növekedni fog a térségben. Tekintettel arra, hogy a csúcsidőszakban már most is a kapacitáshatárt elérő forgalom bonyolódik a környező utakon, a növekedés leginkább a csúcsidő kitolódását fogja jelenteni, hosszabb ideig fog torlódni a forgalom.

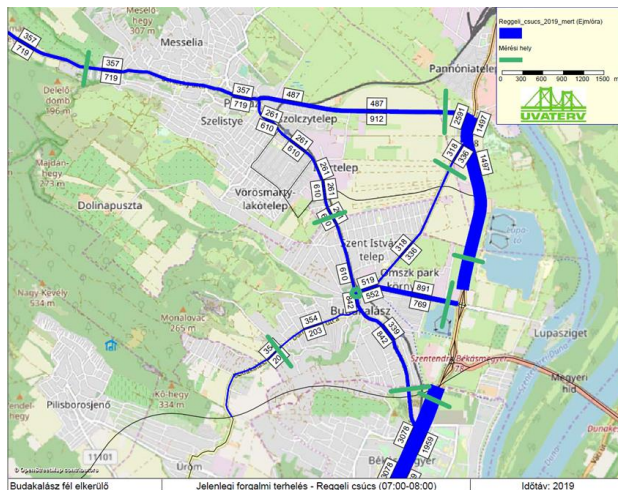
Az új elkerülő leginkább a Budakalászon áthaladó forgalom számára jelent újabb lehetőséget, tehermentesítve a 1112. j. út és a 1111. j. út forgalmát, utóbbi esetében egyes szakaszokon 26-44%-os csökkenést eredményezve. Azonban az elkerülő út ellenére a forgalom egy része továbbra is Budakalászon keresztül fog közlekedni, kikerülve a 11. sz. főúti torlódást.”

Alábbiakban bemutatásra kerül a 2019-es forgalomszámlálási adatok alapján a reggeli csúcsban és délutáni csúcsban hogyan alakul a forgalmi helyzet.

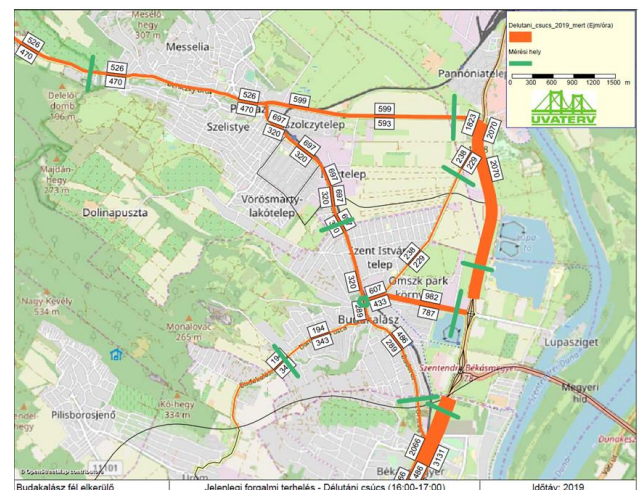
Majd bemutatásra kerül az elkerülő út nélküli helyzetben miként alakul 2022-re majd 2035-re prognosztizálva a forgalmi helyzet.

„Vele” esetben kiépül a Budakalász fél elkerülő a 11. sz. főút és Pomáz, Vörösmarty utca között. A következő ábrákon látható a forgalmi helyzet, és a forgalom átertelődése az átadás évében, valamint az azt követő 15. évben.

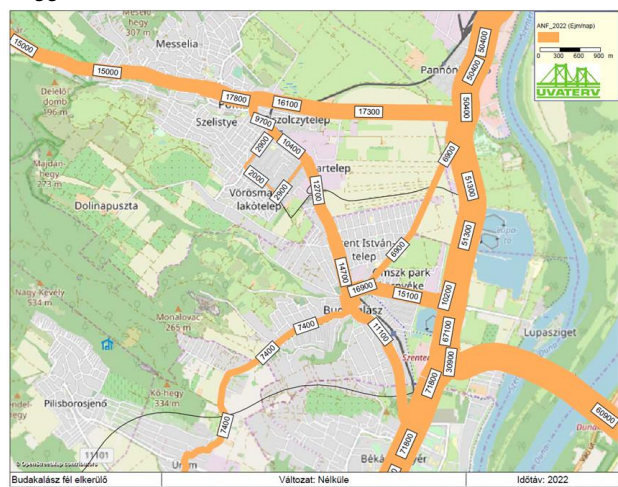




Reggeli csúcsban mért adat 2019



Délutáni csúcsban mért adat 2019



Forgalmi helyzet nélküle eset - 2022

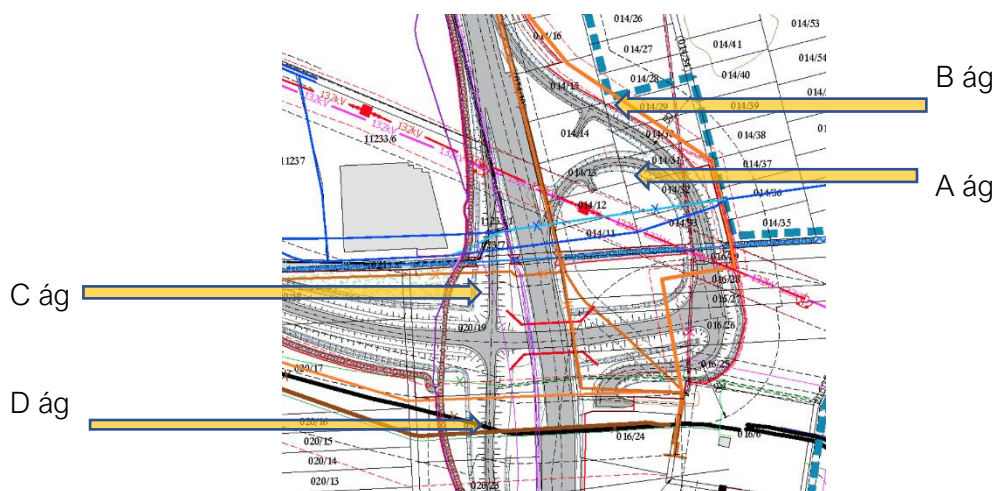


Forgalmi helyzet nélküle eset - 2037

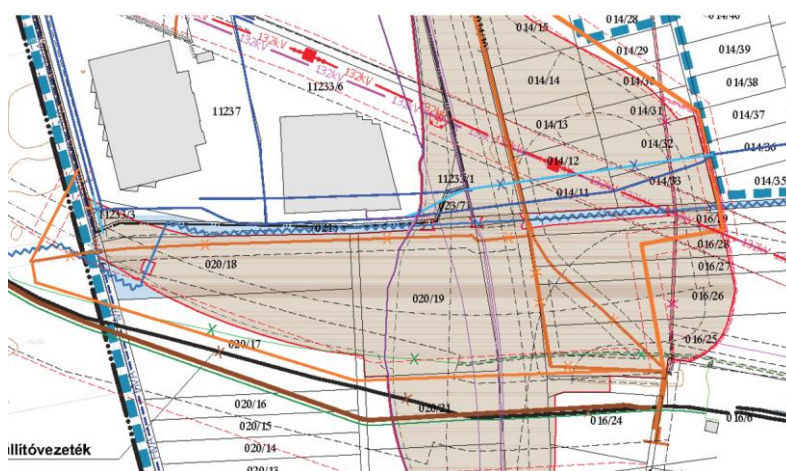
## A közműhálózatokba történő beavatkozások

A tervezési területen belül a beruházás által érintett területen számos nagyhálózati közmű halad keresztül, illetve egyes közműszolgáltatók telephelye, állomása is a tervezési területen helyezkedik el. A meglévő gázvezetékek kiváltására a 11. sz. főút mentén, a tervezett csomópontban is szükség van, míg új vezeték építésre az új útszakasz mentén. Az elektromos légvezeték kiváltására csak a tervezett különszintű csomópontban van szükség.

A tervezett csomópont négy ágra van osztva A, B, C és D jelű ágakra. Az A és B jelű ágak a 11. sz főút keleti oldalán, míg C és D jelű ágak a nyugati oldalán vannak. Valamennyi ágat érintik a közművek kiváltásai. az A jelű ágban csak az elektromos légvezeték kiváltása, vagyis annak eredményeként új tartóoszlop elhelyezése történik.



A nagynyomású gázvezetékek kiváltásai a D jelű ágot érintik míg a nagyfeszültségű vezeték kiváltása az A, B és C jelű ágakat.



### Jelmagyarázat

melevő	bontandó	tervezett
		vízvezeték
		FGSZ vezeték
		gázvezeték (középnagynyomás)
		bányahírközlés (BH-K)
		132kV légvezeték (132 kV)
		légvezeték (22 kV)
		távközlési kábel



A beruházással összefüggésben Szentendre közigazgatási területére esően közműkiváltások tervezettek az alábbi helyeken:

<p><b>Budakalász "fél-elkerülő"</b></p> <p>0+283.07 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p>0+284.07 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p>0+517.66 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p><b>Kerékpárút a Budakalász "fél-elkerülő" mellett</b></p> <p>0+028.50 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p>0+029.50 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p>0+269.40 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p>0+664.11 km sz. Tervezett FGSZ vezeték</p> <p><b>Kerékpárút a 11. sz. főút mellett</b></p> <p>0+569.04 km sz. Tervezett FGSZ vezeték</p> <p>0+598.10 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p>0+599.07 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p>0+600.10 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p>0+798.95 km sz. Tervezett 120 kV-os elektromos légvezeték</p> <p><b>C ág kezdete</b></p> <p>0+137.21 km sz. Tervezett 120 kV-os elektromos légvezeték</p>	<p><b>D ág kezdete</b></p> <p>0+044.11 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p>0+045.19 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p>0+046.12 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p><b>11. sz. főút</b></p> <p>15+972.04 km sz. Tervezett FGSZ vezeték</p> <p>15+999.03 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p>15+999.90 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p>16+001.03 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p>16+179.49 km sz. Tervezett 120 kV-os elektromos légvezeték</p> <p><b>Gáztelepi út</b></p> <p>0+136.65 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p>0+137.88 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p>0+138.76 km sz. Tervezett nagynyomású gázvez.</p> <p><b>A ág</b></p> <p>0+080.40 km sz. Tervezett 120 kV-os elektromos légvezeték</p> <p>0+255.96 km sz. Tervezett 120 kV-os elektromos légvezeték</p> <p><b>B ág</b></p> <p>0+046.22 km sz. Tervezett 120 kV-os elektromos légvezeték</p>
--	--

#### Gázellátás vezetékei:

A 11. sz. főutat lekeresztezik, valamint vele párhuzamosan haladnak nagyközépnomású (DN 200 PE és NÁ 200) gázvezetékek. a 11. sz. főút 16+100 és 16+800 közötti km szelvényben a vezetékek kiváltása szükséges. A nagyközépnomású vezetékek kiváltása összességében minegy 830 méter hosszon szükséges, az átadó állomástól egészen a 1108 j. utat is lekeresztezőn. A kiváltott szakaszon a vezetékek egymással párhuzamosan egymástól 1,0 m-es távolságban, új nyomvonalon haladnak.

#### Villamos légvezeték

A tervezett főúti csomópontot lekeresztezi (120) 132kV-os elektromos légvezeték is. Ennek egy tartóoszlopa kiváltásra kerül, helyette kettő oszlop megépítése szükséges. Egyik a Bravos területére a másik a csomóponton belülre kerül. Szintén elektromos vezeték kiváltására van szükség a gázátadó állomás északi oldalán, ahol a gáztelepi útnál a (20) 22 kV-os légvezeték tartó oszlopának áthelyezésével a további vezeték földkábelbe kerül, s halad tovább déli, és északi irányba a 11. sz. főút mentén.

#### Víziközművek

A tervezett kétszintű csomópontot annak közel geometriai középvonalán kelet-nyugati irányban lekeresztezi azt a Szentistvántelepi-árok, mely Pomáz felől a Duna felé hivatott a csapadékvizeket levezetni.

A tervezési terület nyugati részén (alábbi légifelvételen piros szaggatott vonallal keretezve) a Szentendre Város Önkormányzatának tulajdonát képező Szentistvántelepi-árok mentén és környezetében illegális szemétkerakás és jogtalan területhasználat - gépjárműtárolás – tapasztalható, melyek a nyílt árok szennyezését okozhatják.

A tervezett csomóponti létesítmények, útburkolatok csapadékvíz-elvezetése élővízbe vezetés nélkül, tározómedencék, valamint szikkasztó árkok segítségével valósul meg. A Szentendre Regionális Déli Vízbázis hidrogeológiai „A” védőterületén csapadékvíz elhelyezését (szikkasztását) szolgáló műtárgy nem fog megvalósulni, vízzáróan burkolt árkok kerülnek kialakításra. Szentistvántelepi-árok 3méteres parti sávjának biztosítása a vonatkozó kormányrendeletben meghatározott módon lesz kialakítva.

A tervezett út az alábbi ábrán láthatóan fogja lekeresztezni a Szentistvántelevi árkot.



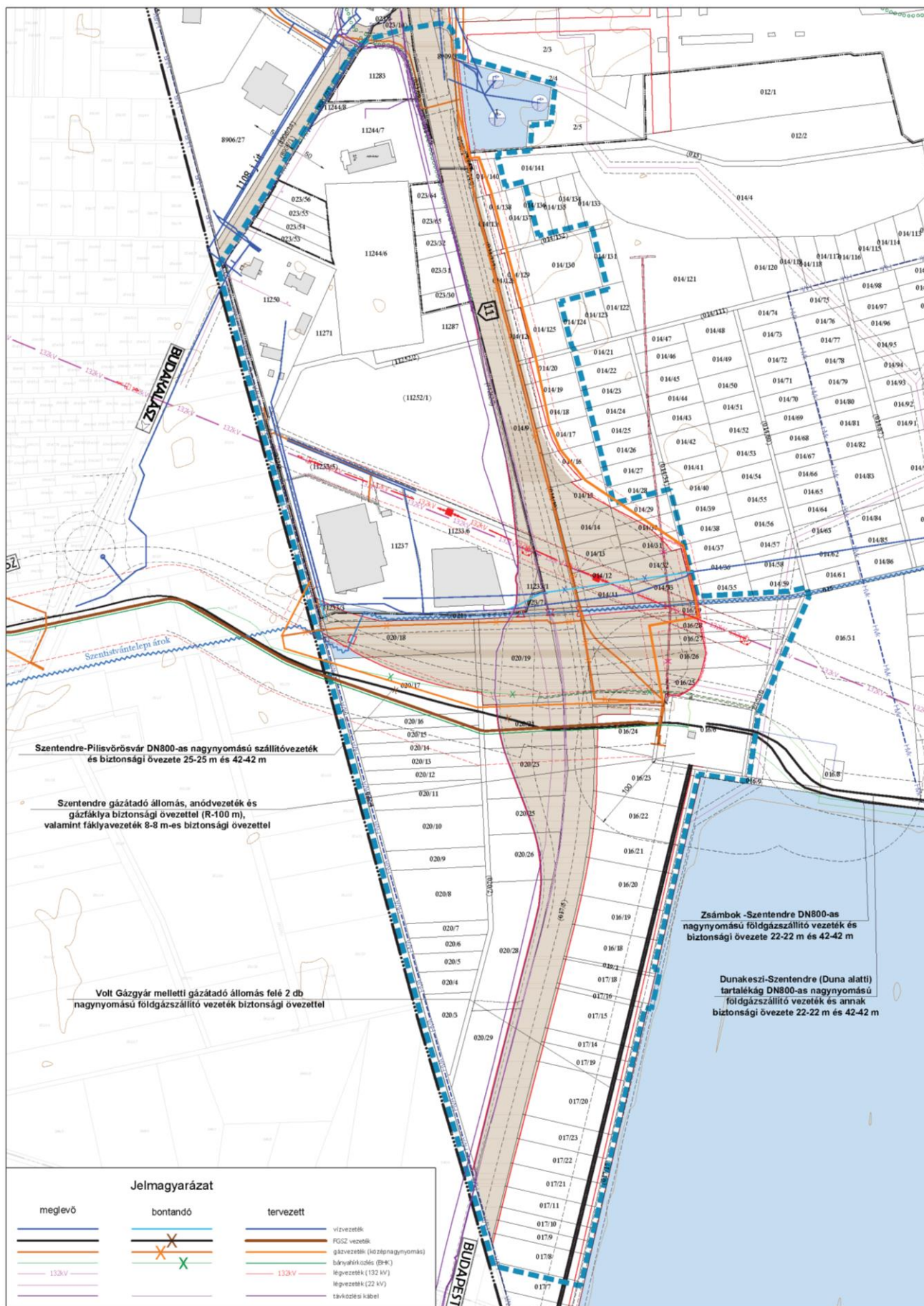
A tervezett csomópontban a vízelvezető árok egy szakaszának kiváltása, valamint a csomópont keleti ágainak csapadékvíz tárolását biztosító medence a fenti ábrán látható

### Vezetékes elektronikus hírközlés

A meglévő elektronikus hírközlési kábelek is kiváltásra kerülnek a 0+148,99 km szelvénytől kezdődően az északi irányba haladóan, majd a külön szintű csomópontban és környezetében. Hasonlóan az üzemi hírközlési kábel (ÜHK) is áthelyezésre kerül egy szakaszán a 11. sz. főút mentén. Az üzemi hírközlési kábel a Budakalászi csomópontig a főút keleti oldalán fut, majd ott áttér a főút keleti oldalára, s halad tovább északi irányba. Az új külön szintű csomópontot nyugatról kerüli a kerékpárút mentén több hírközlés szolgáltató vezetékéi is, melyek szintén áthelyezésre kerülnek a főút nyugati oldalán.

Az alábbi rajzon láthatóak a településrendezési tervek módosításának tervezési területén belül az egyes meglévő és áthelyezésre kerülő közművezetékek.





### 3.6 A módosítások várható környezeti hatásai

A tervezett elkerülő út megvalósításához a környezeti hatásvizsgálat és az egységes környezet A tervezett elkerülő útra vonatkozóan előzetes vizsgálati eljárás került lefolytatásra. Az eljáráshoz az Előzetes vizsgálati dokumentációt (továbbiakban: EVD) az UVATERV Út- és Vasútervező Zrt. Környezetvédelmi és Környezetrendezési Tervező Iroda készítette 2020. márciusában. **Az előzetes vizsgálati eljárás során** a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, természetvédelmi és Bányafelügyeleti Főosztálya **megállapította** (Ü.i.sz.: PE-06KFT/07911-32/2020.), **hogy a Budakalász „fél elkerülő” út és kapcsolódó létesítményeinek jelentős környezeti hatása nincs**, környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatását nem tartotta szükségesnek.

A várható környezeti hatásokat az EVD és saját értékeléseink alapján mutatjuk be. Az élővilágra és a tájra gyakorolt hatásokat a 3.4. Az érintett terület táji és természeti adottságai, tájrendezési javaslatok kiegészítése c. fejezet mutatja be.

#### A földtani közeg és a talaj védelme

Szentendre tervezési területtel érintett településrészen a domborzati adottságai következtében sem a víz, sem a szél talajromboló hatásainak, deflációnak és erózióknak nem kitett terület. A tervezési területet nem érinti sem csúszásveszélyes, sem felszínmozgásos terület. Az EVD vizsgálatai szerint az út üzemének, üzemeltetésének várhatóan nem lesz jelentős hatása a földtani közegre.

#### A felszíni és a felszín alatti vizek védelme

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 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet alapján fokozottan, kiemelt érzékeny vízminőség-védelmi terület övezetén fekszik, továbbá nitrát érzékeny terület a város területe. A földtani közeg és a felszín alatti vizek szennyeződés-érzékenysége, védelme szükségessé teszi, hogy az építési tevékenységgel érintett területek, továbbá mindennemű tevékenység folytatása csak a talaj és a felszíni vizek szennyezését kizáró módon történhet.

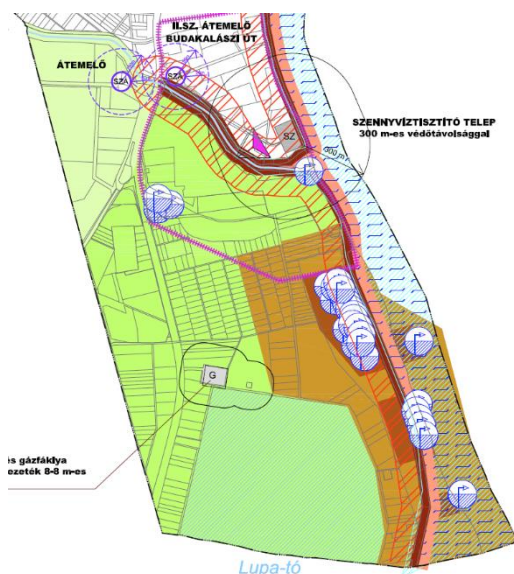
A tervezett elkerülő út és a 11. sz. főút a meglévő Szentendre Regionális Dél Vízbázis „A”, illetve „B” jelű hidrogeológiai védőidom területén halad. Ezek elkerülése nem lehetséges.

A tervezett módosítások területei érintik Szentendre Regionális Dél Vízbázis „A” hidrogeológiai védőidomát. A fél-elkerülő út Szentendre Regionális Dél Vízbázis hidrogeológiai „B” védőterületét érinti. Az új kerékpárút érinti mindkettő védőterületet.

Az „A” hidrogeológiai védőidom területén az útról lefolyó csapadékvizet vízzáró árokban kell a befogadóig vezetni. A „B” hidrogeológiai védőidom területén lehetséges a szikkasztás, melynek feltételeit az EVD és az EVD-t lezáró határozat meghatározta.

A vízbázis „A” hidrogeológiai védőidom területén sem a meglévő Szentistvántelepi-árokba, sem a talajba nem történik szikkasztás.

A beruházás által érintett felszíni víztest a Szentistvántelepi-árok, melynek befogadója Duna. Az árok vonalvezetésének korrekciója szükséges Szentendre közigazgatási határa közelében, ahol lekeresztezi az elkerülő út az árkot. Kismértékű meder korrekció szükséges a kereszteződés megfelelő szögének kialakítása érdekében. A beruházás során a 11. sz. főút vizét a Szentistvántelepi-árok miatt nem lehet déli irányba vezetni. Az összegyűlt vizek az új csomópont hurokágában létesülő vízzáróan burkolt és méretezett 1000 m<sup>3</sup>-es párologtató medencébe kerülnek bevezetésre.



VÍZVÉDELEM	
	vízű
	vízűkút
	termál kút
	ivóvízbázis belső védőterülete
	ivóvízbázis külső védőterülete
	ivóvízbázis hidrogeológiai védőidom "A" zóna
	ivóvízbázis hidrogeológiai védőidom "B" zóna

Forrás: Szentendre TSZT – T-3 Védelmek és korlátozások Környezetvédelem (2017)

### A levegőtisztaság védelme

A levegőtisztaságot kedvezően befolyásolja a Duna és árterének közelsége, valamint a környezet alacsony beépítettsége, melyek az átszellőzést segítik.

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 tartozik:

A „B” zóna-besorolás a levegőterheltség egészségügyi határértékének meghaladását jelenti. A fenti adatokból látható, hogy a zóna-besorolás szerint a levegőterheltség a nitrogén-dioxid és a szálló por (PM10) benz(a) pirén tekintetében a határérték és a túréshatár között van.

	SO <sub>2</sub> Kén-dioxid	NO <sub>2</sub> Nitrogén-dioxid	CO Szén-monoxid	szilárd PM <sub>10</sub>	Benzol	Talaj-közeli ózon	PM <sub>10</sub> Arzén (As)	PM <sub>10</sub> Kadmium (Cd)	PM <sub>10</sub> Nikkel (Ni)	PM <sub>10</sub> Ólom (Pb)	PM <sub>10</sub> benz(a)- pirén (BaP)
Budapest és környéke	E	B <sup>1</sup>	D <sup>2</sup>	B	E <sup>3</sup>	O-I <sup>4</sup>	F <sup>5</sup>	F	F	F	B

Az EVD-ben elvégzett modellezések szerint a 11.sz. főút mentén a szennyezőanyagok koncentráció értékei jelenleg az úttengelytől mért 142 m-re csökkennek határérték alá. Távolabban (2034) az elkerülő út meg nem építése esetén a 11. sz. főút várhatóan 229 m-re csökkennek határérték alá a várható szennyezőanyag koncentráció. Az elkerülő út megépítése esetén az 11.sz. főút mentén az M0 és elkerülő út közötti szakaszon 254 m-re, az elkerülő út és az 1108 j. út közötti szakaszon 213 m-re csökken határérték alá a várható mértéke.

Az új elkerülő út mentén, már a vizsgált referenciátávolságnál —az úttengelytől 10 m-re— is teljesülnek a levegőminőségi határértékek.

Az EVD és az EVD-t lezáró határozat levegőtisztaságvédelmi szempontból intézkedést nem javasolt.

<sup>1</sup>B csoport: azon terület, ahol a levegőterheltségi szint egy vagy több légszennyező anyag tekintetében a levegőterheltségi szintre vonatkozó határértéket és a túréshatárt meghaladja.

<sup>2</sup>D csoport: azon terület, ahol a levegőterheltségi szint egy vagy több légszennyező anyag tekintetében a felső vizsgálati küszöb és a levegőterheltségi szintre vonatkozó határérték között van.

<sup>3</sup>E csoport: azon terület, ahol a levegőterheltségi szint egy vagy több légszennyező anyag tekintetében a felső és az alsó vizsgálati küszöb között van.

<sup>4</sup>O-I csoport: azon terület, ahol a talaj közeli ózon koncentrációja meghaladja a célértéket.

<sup>5</sup>F csoport: azon terület, ahol a levegőterheltségi szint az alsó vizsgálati küszöböt nem haladja meg.



### Zaj- és rezgés elleni védelem

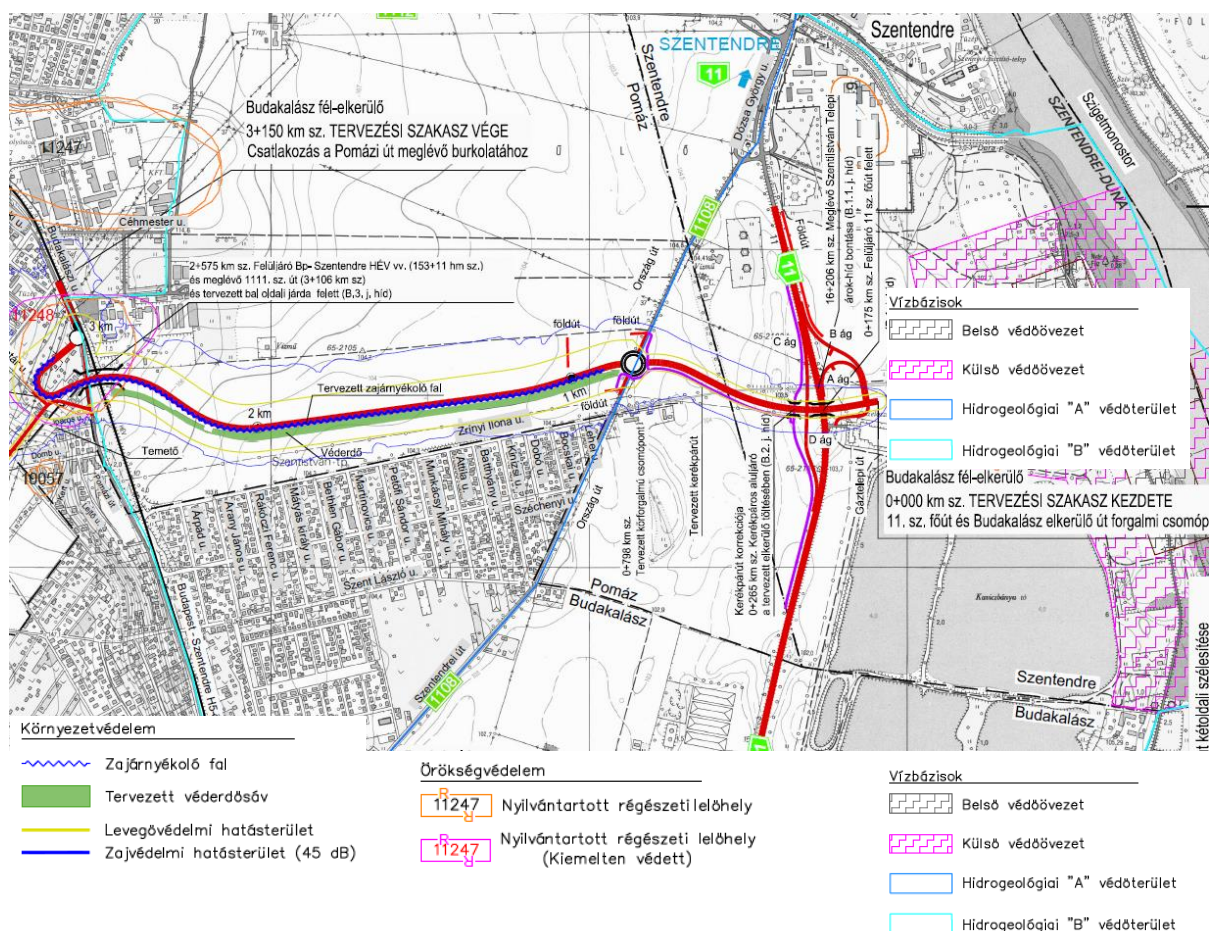
A zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet (továbbiakban: Zajh.R.) 3.sz. melléklete a közlekedéstől származó zajterhelési határértékeket a zajtól védendő területeken. A rendelet kimondja, hogy a 3.sz. mellékletében szereplő határértékeknek: új tervezésű, vagy megváltozott területfelhasználású területeken kell teljesülniük.

Az EVD-ben elvégzett modellezések szerint Szentendre közigazgatási területén a tervezett elkerülő út térségében zajvédelmi létesítmény elhelyezése (pl. zajárnyékoló fal) nem szükséges. A 11.sz. főút szabványos kialakítása következtében a várható forgalom és ebből következően az attól származó zajterhelés nagysága nem fog változni.

Felhívjuk a figyelmet, hogy a csomópont térségében tervezett fejlesztési területek beépítésekor, az új épületek oly módon helyezhetők el, hogy a Zajh.R.-ben meghatározott védendő homlokzatok előtt az előírt határértékeknek teljesülniük kell.

### Hulladékgazdálkodás

Az út üzemelése során keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékok összegyűjtésre kerülnek —kivéve a helyben hagyható kaszálékot— és ezt követően a vonatkozó jogszabályok szerint hulladékkezelőknek kerülnek átadásra.



Az elkerülő út környezetvédelmi átnézeti helyszínrajza (forrás: EVD)

### **Környezeti vizsgálat lefolytatásának és települési környezeti értékelés készítésének szükségessége**

Az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet (továbbiakban: SKVr.) szerint településrészre készülő településrendezési terv esetében a várható környezeti hatások jelentőségének függvényében döntendő el, hogy környezeti vizsgálat lefolytatása, és környezeti értékelés készítése szükséges-e. A településrendezési eszközök esetében készítendő Települési környezeti értékelés tartalmát a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) kormányrendelet (továbbiakban: 419.R.) 2. melléklet 2. pontja tartalmazza.

A projektekre előzetes vizsgálati eljárás került lefolytatásra. A „**Budakalász-Pomáz út „félének” (11. sz. főút és az 1111 j. út közötti szakaszának) megvalósítása, Előzetes vizsgálati dokumentáció**”-t az UVATERV Út- és Vasúttervező Zrt. készítette el 2020. márciusában a NIF Zrt. megbízásából. **Az előzetes vizsgálati eljárást határozattal zárta le a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, természetvédelmi és Bányafelügyeleti Főosztálya (Ü.i.sz.: PE-06KFT/07911-32/2020.), amelyben megállapította, hogy a „fél elkerülő” út és kapcsolódó létesítményeinek jelentős környezeti hatása nincs**, környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatását nem tartotta szükségesnek.

Az EVD készítése és az előzetes vizsgálati eljárás során feltárássra kerültek a várható környezeti hatások és meghatározásra kerültek a szükséges intézkedések. A beépítésre szánt területek lehatárolása csak a szabályozási vonal kismértékű változása miatt (közterület csökkenése) módosul. A módosításokkal érintett területek természetvédelmi, vagy tájvédelmi érdekű területeket nem érintenek. Szentendre közigazgatási területén környezetvédelmi létesítmények (pl.: zajvédő fal) elhelyezése nem válik szükségessé.

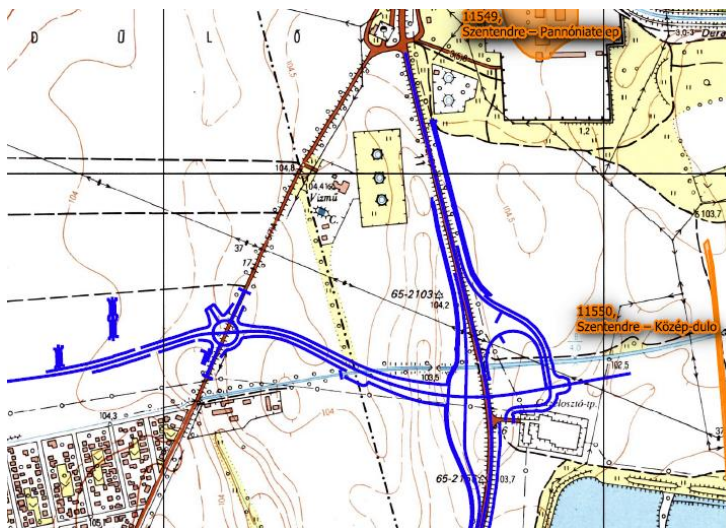
A fentiek alapján az Önkormányzat úgy látja, hogy a módosítások jellege és mértéke nem teszi szükségessé a településrendezési eszközök módosítás tájrendezési, zöldfelületi és környezetvédelmi szakági alátámasztó munkarészein túlmenően további környezetvédelmi jellegű munkarészek elkészítését, SKVr. szerinti környezeti vizsgálat lefolytatását és a 419.R. szerinti Települési környezeti értékelés készítését.

### **3.7 Örökségi vagy környezeti érték sérülésének lehetősége**

Szentendre Duna partja miatt és a római Limes vonalán való elhelyezkedése következtében a hatályos szabályozási terven jelöltek szerint Világörökség várományos területtel rendelkezik. A beruházással érintett terület világörökség várományos helyszín védőövezetén belül helyezkedik el (VVvö jellel rózsaszínű vonallal lehatárolt terület).



A beruházással érintett területen és 250 méter széles övezetében a közhiteles nyilvántartás, a múzeumi adattári, szakirodalmi, térképészeti kutatások során 8 ismert (nyilvántartott) régészeti lelőhelyhez kapcsolódó adatot gyűjtöttek az előzetes régészeti dokumentációban leírtak szerint.



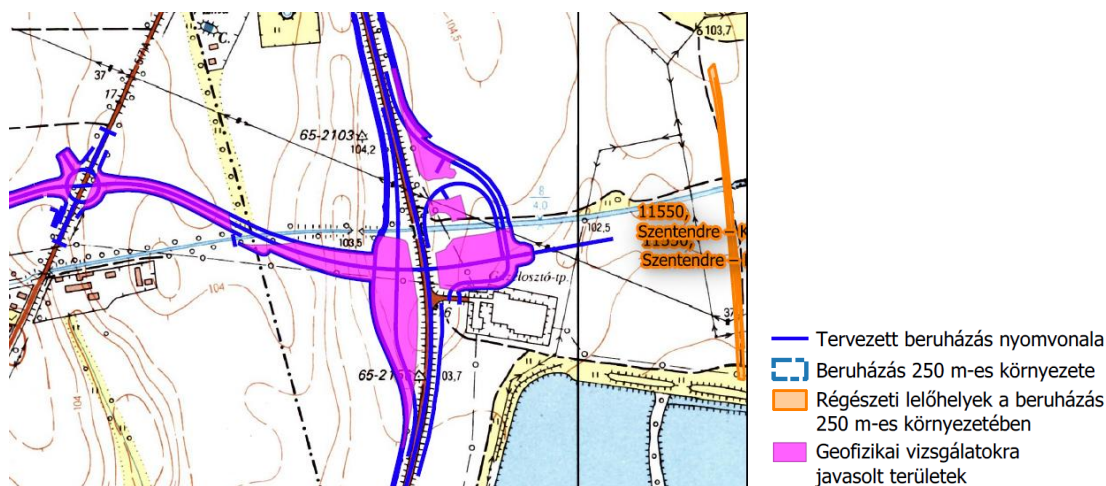


Ebből kettő eset vonatkozik Szentendre területére. Ezek a Szentendre – Pannóniatelep (nyilv.tart. sz.: 11549), valamint a Szentendre – Közép-dűlő (nyilv.tart. sz.: 11550), mindkettő a beruházás pufferzónájában található.

Előzetes Régészeti Dokumentáció készült a beruházás által érintett területre 2018-ban (készítette: Sarkadi Gergely). Ekkor a 11. sz. főúton létesülő új elemek környezetében geofizikai vizsgálatok elvégzésére javasolt területeket jelölt meg a tanulmány készítője, mivel a terepbejárás a területen beépítettsége, vagy kutatásra alkalmatlan bozótos, gyepes területeket jelentett.

Amennyiben a beruházást megelőzően nem készül geofizikai vizsgálat, akkor a földmunkák végzése során a terepmozgatásokhoz régészeti szakfelügyelet biztosítását lehet igényelni.

Fentiek figyelembe vétele mellett a régészeti örökség sérelme nélkül valósulhat meg a beruházás. A tervezési területen építészeti érték nem található, ez által sérülésének lehetősége nem áll fenn.



#### 4. A településrendezési eszközök módosítása során elérendő célok, a szabályozás e célból módosítandó elemei

Az elérendő cél a településrendezési eszközök módosításával az útépítés településrendezési jogi háttérének biztosítása, a településrendezési eszközökben a tervezett beruházásnak megfelelő területhasználati és szabályozási elemek megjelenítése.

A településrendezési eszközök módosításának elemei:

- módosítani szükséges a Településszerkezeti Tervet,
- módosítani szükséges a Helyi Építési Szabályzatot
- ezzel összefüggésben a szabályozási tervet,

A hatályos településrendezési eszközök ugyan már tartalmazzák az új csomóponti kialakítást, azonban az elkerülő út felülvizsgálati terveiben megváltozott a csomópont geometriája, a tervezett kerékpárutak vonalvezetése, melyek módosulást idéznek elő a településrendezési tervekben is.

#### 5. A településrendezési eszközökben bekövetkező változások

##### 5.1 Településszerkezeti tervi változások

A hatályos tervek közül a településszerkezeti terv módosítására szükség van a szerkezeti leírásban, a településszerkezeti tervlapon és egyéb szerkezeti tervi mellékletekben. A területfelhasználási határokon történik jellemzően változás, bár néhol alig kimutathatóan. A területhatár változások majdnem minden tervezési területen előforduló területfelhasználási egység határait érintik.

A szabályozási terv és a településszerkezeti terv összhangja csak úgy teremthető meg, ha a

közútfejlesztéssel érintett valamennyi területi módosulást leképezi a településszerkezeti terv is. Ez által biztosított, hogy a hatályos tervek alkalmassá váljanak a fejlesztések befogadására.

Mivel a beruházással érintett terület geodéziai felmérésre és kiviteli tervekre alapozott útépitési határokat jelölnek meg, s ezzel összefüggésben kicsinyke mértékben ugyan, de módosulnak a területfelhasználási határok. A településszerkezeti tervi változások zöme meglévő, vagy tervezett gazdasági területek közlekedési területekké való változását jelenti, a közlekedési területek növekedése miatt.

Az érintett területen új területfelhasználási forma a gázátadó állomás és annak területi kiterjesztése tekintetében jön létre. A hatályos tervben a gázátadó állomás beépítésre szánt közműterületként (K-K jelöléssel) van besorolva, valamint nem a gázátadó állomás műtárgyai által tényleges igénybe vett területen van jelölve. Ezért megnövelve közműterületi lehatárolást a nyugati irányba a valóságos építési igényt jobban lefedő beépítésre nem szánt közműterületbe (Kb-K jelöléssel) javasolt sorolni a gázátadó állomást. A változás során ugyanazon jellegű területhasználat területfelhasználási jelében egy „b” jelölés mutatja, hogy beépítésre nem szánt területről van szó. Ez Szentendrán a településszerkezeti kategóriák között egy új területfelhasználási formát képez, mivel ez idáig csak beépítésre szánt közműterületet tartalmazott a terv.

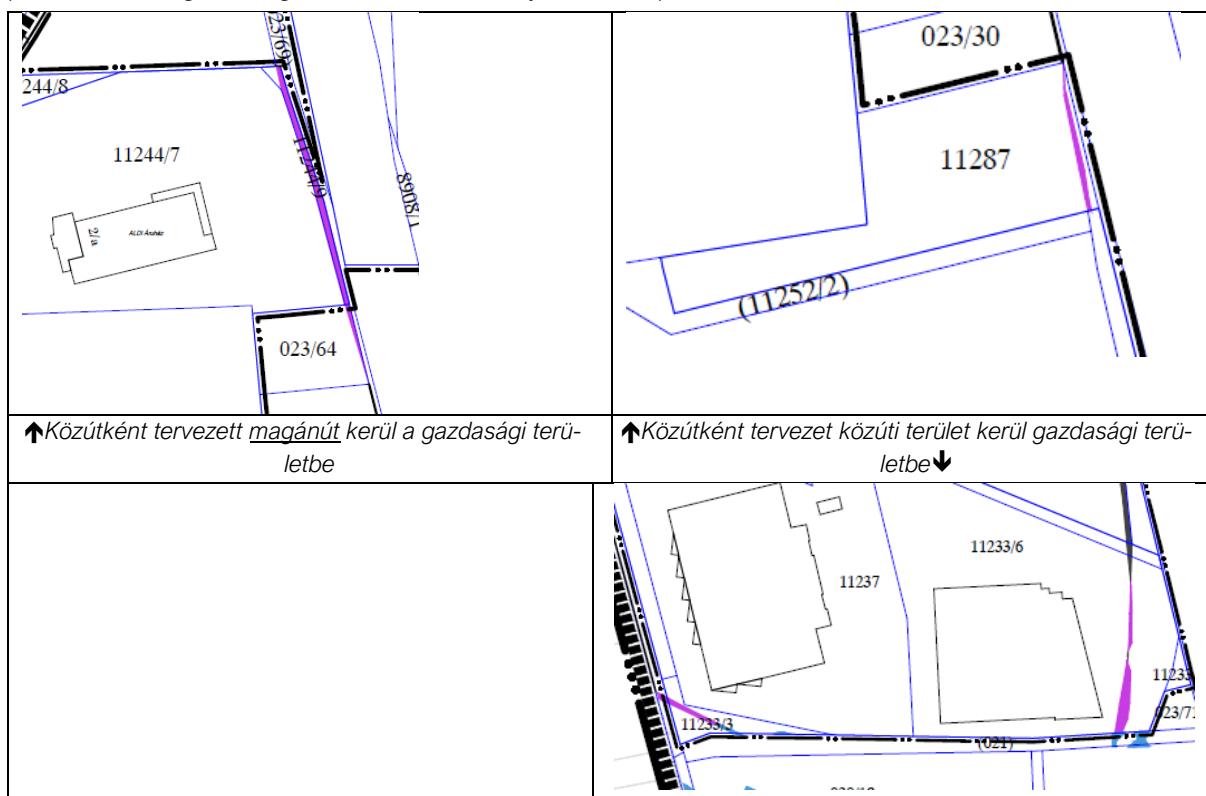


gós építési igényt jobban lefedő beépítésre nem szánt közműterületbe (Kb-K jelöléssel) javasolt sorolni a gázátadó állomást. A változás során ugyanazon jellegű területhasználat területfelhasználási jelében egy „b” jelölés mutatja, hogy beépítésre nem szánt területről van szó. Ez Szentendrán a településszerkezeti kategóriák között egy új területfelhasználási formát képez, mivel ez idáig csak beépítésre szánt közműterületet tartalmazott a terv.

Keletkezik új beépítésre szánt terület is, amikor a hatályos terven közlekedési területként jelölt terület gazdasági területté válik.

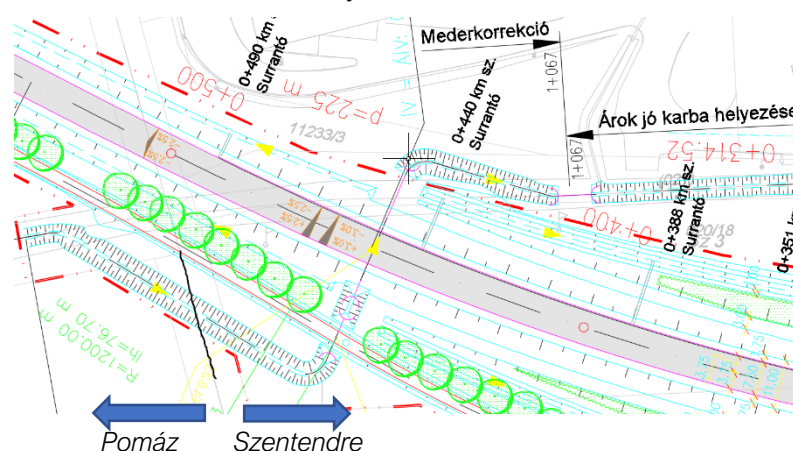
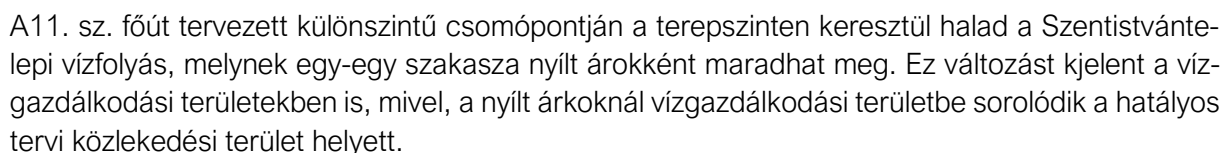
Az alábbi esetekben jönnek létre új beépítésre szánt területek

(Lila felülettel a gazdasági területek növekményei láthatók)



↑Közütként tervezett magánút kerül a gazdasági területbe

↑Közütként tervezet közúti terület kerül gazdasági területbe↓



Vízgazdálkodás terület növekményt eredményez az említett árok Szentendre nyugati közigazgatási határa közelében történő mederkorrekció miatt. Összességében mintegy 150 méter hosszön történik mederkorrekció az árok és az elkerülő út kereszteződésében, ennek egy része Pomáz területére esik.

**Szentendre építési szabályzata** (továbbiakban: SZÉSZ) több pontján módosul. Bekerülnek a SZÉSZ mellékleteket felsoroló szakaszába a módosítás alá vont szabályozási tervi szelvények új megnevezése, illetve a szabályozási fedvényterv.

A **szabályozási terven** a tervezési területen belül az alábbi övezetek és építési övezetek fordulnak elő, melyek közül egyesek határait érintően kisebb módosulások fognak bekövetkezni:

- *kereskedelmi gazdasági területek* **Gksz/7** és **Gksz/13** jelű építési övezetei;
- *közműszolgáltatás különleges területe* **K-K/1** jelű építési övezete;
- *a közlekedési övezetek*: országos közúthálózat elemeit jelentő övezet **KÖu/1** jelöléssel; a **KÖu/3** jelű helyi kiszolgáló utak övezete; a **KÖcs** jelű a különbszintű közúti közlekedési csomópont övezete;
- 
- *mezőgazdasági területek* **Má/7** jelű területhasználati váltásra tervezett általános mg.-i terület övezete;
- *vízgazdálkodási területek* **V/3** és **V/6** jelű övezetei;
- *közjóléti erdő* **Ek/2** jelű övezete;
- *véderdő* **Ev/2** jelű övezete
- *különleges beépítésre nem szánt közlekedési terület* **Kb-Kö** övezete

**A tervi változások jellemzően a szabályozási terven a szabályozási vonalak és övezeti határok helyének módosulásait jelentik.**

Az útépítéssel összefüggésben szabályozási tervi változások a következők. Meg kell állapítani, hogy az övezeti besorolások eltérnek egyes területrészekben a szerkezeti tervi területfelhasználásokhoz képest. Ez abból adódik, hogy vannak olyan területek, amelyek övezeti besorolása a változás alá vont terület környezetében más, mint a településszerkezeti terven jelöltek. Mivel egyes fejlesztésre szánt területeken a változás időszerűsége még nem következett el, ezért vannak olyan tervezett gazdasági területek, melyek csak a távlatban válhatnak gazdasági területté, vagyis feltételekhez kötött azok területhasználati változása. Ilyen feltételes területhasználat váltó terület a 11. sz főúton tervezett csomópont ÉK-i és DNy-i környezetében lévő területek. Ezek mindaddig általános mezőgazdasági övezetbe vannak sorolva, míg a közúti és közmű kiszolgálás feltételei meg nem teremődnek.

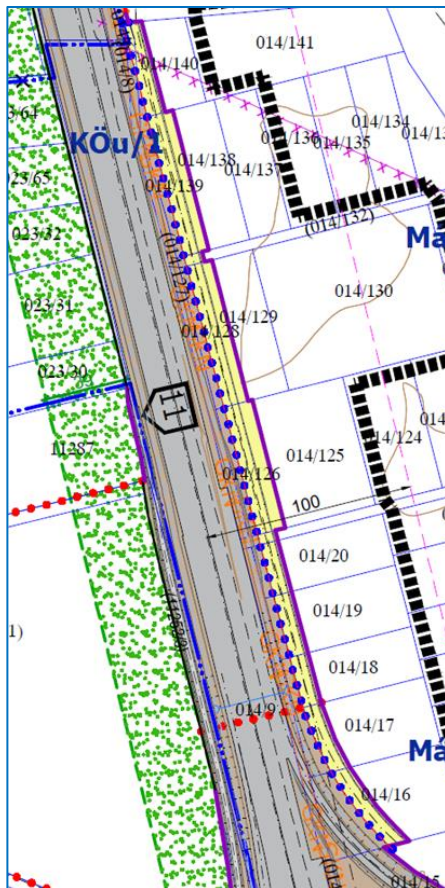
A szabályozási tervi változások elsősorban a tervezett szabályozási vonalak (a köz- és a magán-terület határa) helyének módosulása, valamint egyes övezeti határok helyének változása tekintében jelentkeznek. A kerékpárút nyomvonal részben változott a csomóponttól északra, míg délre a teljes tervezési szakaszon új kerékpárút készül. A kerékpárutak továbbra is a KÖu/1 jelű övezet részét képezik. Megmarad a csomópontban a KÖz jelű közlekedési zöldfelület övezete.

Új elemként került be a szabályozási tervbe a 11. sz. főút keleti oldalán futó jelen besorolás szerint mezőgazdasági telkeket kiszolgáló tervezett út, mely hasonlóan Szentendre szabályozási tervének többi részén övezetbe nem sorolt útként jelenik meg, csupán sárga kifestéssel van jelölve, mint a jelentősebb mezőgazdasági utak a város külterületének egyéb részein. A 11. sz. főút burkolatát és a mezőgazdasági kiszolgáló utat vízelvezető árok választja el, valamint köztük kismértékű szintbeni különbség van, hiszen a főút a mezőgazdasági területekhez képest feltöltésben épült.

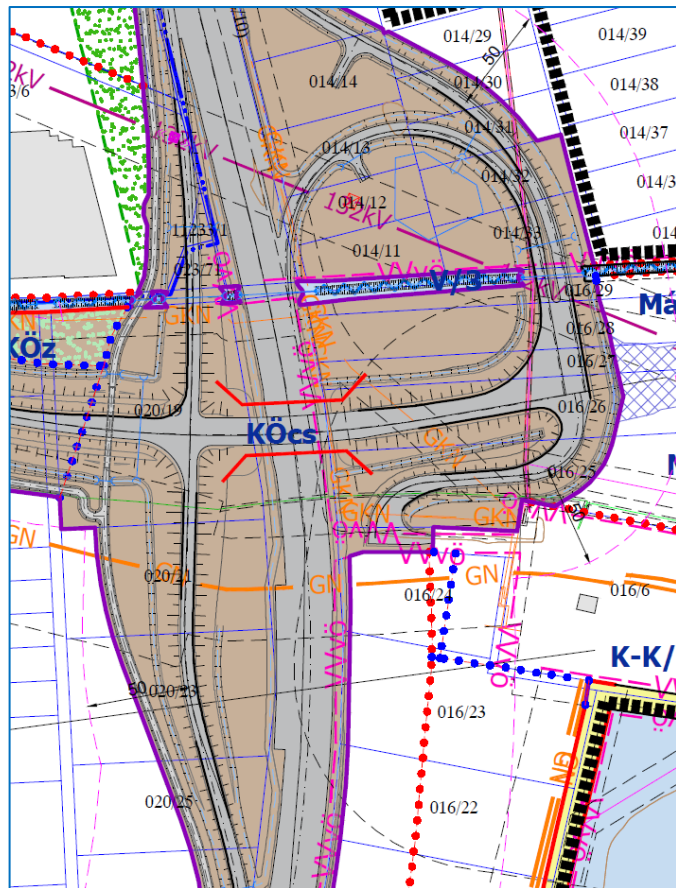
A szabályozási terv változásai részletekben bemutató ábrákon láthatóan az értelmezés érdekében

- ahol új szabályozási vonalak, új közterületi határok jönnek létre ott lila vastag vonallal vannak jelölve a közterületi határok, a megmaradó tervezett közterületi határok piros vonallal jelöltek,
- ahol új övezeti határok keletkeznek ott a kék színű pöttyözött vonal jelöli azokat megkülönböztetve a terven változatlan piros színű pöttyözött övezeti határoktól.

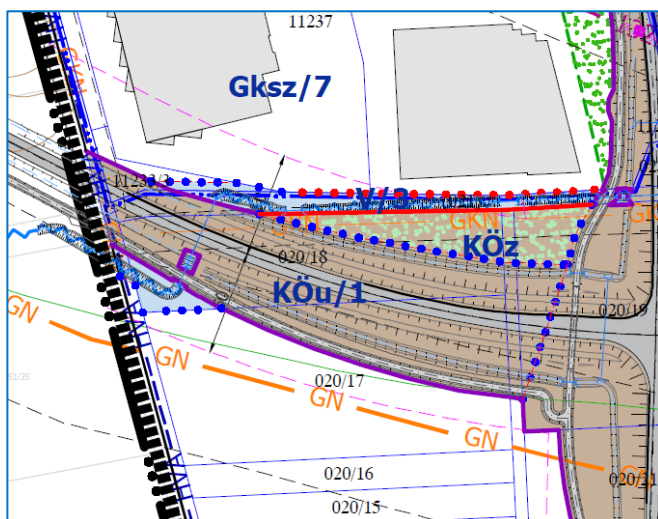




11. sz főút keleti oldalán a mezőgazdasági területek kiszolgálását képező földút biztosítása miatti területi növekmény (sárga szín a kék pöttyözéssel jelölt övezeti határ mentén



A különbszintű csomópontban a vízgazdálkodási területbe kerülő árok körül szabályozási vonal jelenik meg, mivel a közterületből kerül ki a vízgazdálkodási terület.



Az elkerülő út 11. sz. főúttól induló szakaszán szinte minden elemében változnak a szabályozási terven az övezeti határok és szabályozási vonalak.

A vízgazdálkodási terület módosult területi határt kap, a közlekedési zöldterület övezeti határa is változik.

Az út déli határán új szabályozási vonal jön létre a területi növekedés miatt.





PRO-TERRA Kft. -TAJOLÓ-TERV Kft.