

EGER MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA KÖZGYŰLÉSÉNEK
EGER MEGYEI JOGÚ VÁROS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATÁRÓL SZÓLÓ 4/2016.(II.26.)
ÖNKORMÁNYZATI RENDELETÉNEK
ÉS ANNAK MELLÉKLETÉT KÉPEZŐ HATVANI HÓSTYA VÁROSRÉSZ SZABÁLYOZÁSI TERVÉNEK
MÓDOSÍTÁSA, VALAMINT A 279/2004. (VI. 24.) KÖZGYŰLÉSI HATÁROZATTAL ELFOGADOTT
TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV MÓDOSÍTÁSA

– AZ INTERMODÁLIS CSOMÓPONT ÉPÍTÉSJOGI FELTÉTELEINEK BIZTOSÍTÁSA KAPCSÁN –

Egyeztetési anyag a tárgyalásos eljáráshoz
a 314/2012. (XI. 8.) kormányrendelet és a főépítési tartalmi meghatározás szerint és a
közlekedési engedélyezési terv egyes elemeinek kiegészítésével

2020. október 10.

**A településrendezési eszközök módosítását az
Intermodális csomópont megvalósítása építésjogi kereteinek biztosításához
Eger Megyei Jogú Város Főépítész csoportja készíti**

Eger Megyei Jogú Város Főépítésze: Kacsó János építész

Felelős településtervező:	Wolf Beáta építész, településtervező TT/1-01-2384
Munkatárs, rajzok informatikai feldolgozása:	Szajlai Olimpia építész, területfejlesztési ügyintéző
Munkatárs, egyeztetések:	Janikné Szabó Annamária építész, városrendezési ügyintéző
Tájvédelmi természetvédelmi és környezetvédelmi szakági munkarészek:	Auer Jolán tájvédelmi szakértő és természetvédelmi szakértő SZTV, SZTjV Sz-042/2009 TÁJOLÓ-TERV Kft.
Közlekedési munkarészek, kivonatok:	az Eger MJV vasútállomás intermodális átszálló kapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása (PST:1000.08) Engedélyezési terv és Megvalósíthatósági Tanulmány projekt vezető: Schimmer Erzsébet, Trenecon Kft.
Zajvédelem:	Muntag András környezeti zaj- és rezgésvédelmi szakértő SZKV 1.4. MMK 01-2075
Növénytelepítési fakivágási engedélyezési terv:	Hacsi Tamás okleveles táj- és kertépítésmérnök K-10-0218

**Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének rendelettervezete
Eger Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló
4/2016.(II.26.) önkormányzati rendelet és annak mellékletét képező
Hatvani hóstya városrész szabályozási tervének rész módosításáról,
valamint javaslat a Településszerkezeti Tervről szóló
279/2004.(VI.24.) többször módosított közgyűlési határozat módosítására
az Intermodális csomópont építésjogi feltételeinek biztosítása kapcsán**

MEGALAPOZÓ VIZSGÁLATI ÉS ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ

(314/2012. (XI.8.) kormányrendelet 1. melléklete alapján, és Eger MJV Főépítésze által szükségesnek tartott tartalommal)

ELŐZMÉNYEK

Az egri intermodális közösségi közlekedési csomópont előkészítése NIF Zrt. által bonyolítottan, döntés előkészítő tanulmányterve és **„Eger vasútállomás IMCS átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók fejlesztése”** című tervdokumentáció elkészülte alapján történik. A jelenlegi elképzelés a Hadnagy utca – Ady Endre utca – Sas út – Árpád út - Deák Ferenc utca által határolt tömbök hatályos településrendezési eszközeinek megváltoztatását teszi szükségessé. Az új elképzelés Eger történelmi városi léptékéhez igazodik méretben, a közlekedési létesítmények egymásmellé kerülésében.

Jelen eljárással Eger Önkormányzata a Településszerkezeti Tervről szóló 279/2004.(VI.24.) közgyűlési határozat módosítását, valamint Eger Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatának (továbbiakban: HÉSZ) és Hatvani hóstya városrész Szabályozási Tervének rész módosítását indította el az Egri Intermodális csomópont részeként megvalósuló **távolsági és városi buszközlekedés**, valamint a vasúti közlekedés összekapcsolása, együttműködésének hatékonyabbá tétele érdekében. **A módosítás alapja az elkészült döntés előkészítő tanulmányterv, és az erre alapozott engedélyezési terv**, ami elsősorban a közlekedéstervezéshez kapcsolódó szempontokat tárja fel:

- a közlekedési létesítményeket, a buszpályaudvar egyes elemeit (az érkezés leszállás állásait és az indulás felszállás állásait) az új elképzelés egymás mellé helyezi, a közösségi buszközlekedést a Vasút utca kibővített helyére helyezi, a vasútállomás előterébe nyugatra. Létrejön a MÁV tulajdonú telken egy új parkoló és kiszolgáló út Hadnagy utcai kicsatlakozással észak felé, megmarad a fejpályaudvar és a meglévő állomás épület. Délre a Sas út irányába a buszokat parkoltató állások valósulnak meg egy körforgalmas végfordulóval. A kapcsolódó fejlesztési, épületépítési lehetőség a korábbi településrendezési eszközökben megfogalmazott elképzeléssel szemben nem a közlekedési létesítmények (áthelyezett vasúti vágányok) fölé, hanem mellé kerülnek.
- Szempont a P + R parkolók biztosítása, ami a közösségi közlekedési eszközök használatára serkent és azokat is kiszolgálja, valamint a meglévők megszüntetéséből fakadó hiányt pótolja 2 helyen a Hadnagy utca közelében. A várostól távolabb lévő munkahelyek elérhetőségét segíti az új kiszolgáló és parkoló út, valamint az Ady Endre utcához kapcsolódó P+R és B+R.
- Szempont Eger történelmi léptékhez való igazodás is. A hatályos terven megfogalmazott cél volt a központi nagy buszpályaudvar teljes áthelyezése a Hadnagy utcára, Intermodális csomópontként. Az építési övezeti besorolás lehetővé tette az új buszpályaudvar lefedését és a föléépítést 18m-30m-es épületmagassággal. Ezt a gondolatsort a város és a fejlesztő NIF Zrt. mára már elvetette (jelen fejlesztés keretében a buszpályaudvar csak részlegesen kerül a vasútállomástól nyugatra tervezett helyre, a Vasút utca helyére, a Barkóczy utcai

buszpályaudvar is megmarad megosztott kapacitással, csökkentett forgalommal, csökkentett terheléssel). Előtérbe került a buszpályaudvari decentrum és a vasútpályaudvari létesítmények egymás mellé helyezése.

- A meglévő fejpályaudvar teljes lerombolásának és teljes átépítésének elkerülése a történeti folytonosságot jelenti és segíti a távolsági buszközlekedés és a vasúti közlekedés összehangolását, a közös forgalomirányítást a megújuló állomás épületében.

Jelen módosítás célja olyan területfelhasználás és építési övezet választása, ami csökkenti a telekalakítási telekátrendezési kényszert és be tudja fogadni az új Intermodális csomópontot és központját. Ehhez a közterületi közlekedési területek, a kötöttpályás közlekedési terület és az építési telkek átrendezése szükséges az Intermodális központ igényeinek megfelelő új közlekedési övezettel. Az Intermodális csomópont részeként az új decentrumi buszpályaudvar a Vasút utca helyére kerül a célzott használathoz igazodó új terület-felhasználási és új közlekedés övezeti besorolással.

Az „Egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről” szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet kiemelt beruházként nevesíti az egeri Intermodális csomópontot – 3.56. Eger Megyei Jogú Város vasútállomás intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása a NIF Zrt., mint építető megvalósításában.

„A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről” szóló 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet szerint „**a településrendezési eszköz egyeztetése tárgyalásos eljárás szerint történik**, amennyiben a településrendezési eszköz készítése vagy módosítása a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló törvény hatálya alá tartozó ügy tárgyát képező építési beruházás megvalósítása miatt indokolt”

Jelen egyeztetési dokumentáció a 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 42. § (1) bekezdésében meghatározott végső szakmai **véleményezési szakasz lefolytatásához**, valamint a partnerségi egyeztetés lefolytatásához készült.

A hatályos településrendezési eszközök lehetővé teszik az Intermodális csomópont megvalósíthatóságát. A tervi állapothoz képest többletterhelés a területen nem jelentkezik, mivel a hatályos településrendezési eszközök a központi Barkóczy utcai buszpályaudvar teljes kitelepítését rögzítik Intermodális csomópontként a Sas út – Árpád út – Deák Ferenc utca – Hadnagy utca – Ady Endre utca által határolt tömbök helyén. A szabályozás pontosítására, a korábban elképzelt funkciók tömbökön belüli átrendezésére kerül sor a kapott adatszolgáltatások alapján. Az Intermodális csomópont közlekedési engedélyezési tervi részéhez előzetes környezeti hatásvizsgálat nem készül a környezetvédelemért felelős kormányhivatali szervvel történt előzetes egyeztetés és megállapodás alapján. Az engedélyezési terv részeként környezetvédelmi fejezet elemzi a várható hatásokat. Ez képezi az alapját jelen módosítás részeként készülő hatáselemzésnek is.

A fentiekben túl az alátámasztó munkarész az épített környezetre gyakorolt változás elemzésére a levegőtisztaság, valamint a zajszint várható környezeti hatásaira is kitér. Mivel a településszerkezeti és szabályozási tervi változás a korábbi tervi állapothoz képest nem jelentős, a részterületet érintő módosításhoz csak a javaslati munkarész részeként készül szűkített tartalmú környezeti értékelés. A központi buszpályaudvar is megmarad, így az Intermodális csomópontnál a tervi állapot felét elérő kapacitás igény jelenik csak meg forgalomnövekedésben, és az ebből származó környezeti terhelésben az I. ütem, a decentrum megvalósításánál.

Jelen módosítás kapcsán külön örökségvédelmi hatástanulmány nem készül. A HÉSZ a régészeti lelőhelyek és műemlékek vonatkozásában a településképi arculati kézikönyv és településképi rendelethez kapott adatszolgáltatással kiegészült, aktualizálttá vált. A települési örökségvédelmi hatástanulmány is elkészült 2019. év őszére. A módosítással érintett telkeken országosan védett épület, nyilvántartott régészeti lelőhely nincsen. A Szeszfözde utca déli oldalán vannak helyi védelemre javasolt, illetve helyi egyedi védelem alá vont lakóházak, megmaradó épületek. Itt, sem a szabályozás sem az építési övezeti besorolás nem változik, csak annyiban hogy a lakórendeltetés is megengedett maradjon. Helyi egyedi védelem alá tartozik a vasútállomás felújítandó épülete is. A helyi védettség a külső megjelenés, tömegarány megtartását követeli meg, de a belső korszerűsítést és az Intermodális csomópont befogadását lehetővé teszi. Így indokolatlan a módosításhoz települési örökségvédelmi hatástanulmány készítése.

TERVKÉSZÍTÉS CÉLJA, INDOKLÁSA

A tervekészítés célja a 15 éve rögzített Intermodális központ megvalósíthatóságának biztosítása.

Az ortofotón látható hogy a vasúti területeken a teherpályaudvari vágányokat már felszámolták, az iparvágányi szakaszok már megszűntek. Helyére gyalogos és kerékpárút épült, ami a Raktár utcát és a Vasút utcát köti össze. A Vasút utca északi oldalán a használaton kívüli



élelmiszeripari épületeket lebontották, a telephelyet megszüntették. A terület előkészítése abba a fázisba jutott hogy az Intermodális csomópont egyes elemeit teljesen újra lehet gondolni. A telekszerkezeti jelenlegi állapot átszerkesztését teszi szükségessé az új elképzelés. Az új távolsági és városi szintű buszállomás (a hatályos szabályozási tervvel (SzT) szemben) a Hadnagy utca mellől a Vasút utcára és az Állomás térre kerül át ezeknek a helyére. Így az állomás épületéhez a Hadnagy utca felé és a Sas út felé is szükséges egy észak déli tengelyű közlekedési úthálózati kapcsolat. Ez a vasúti pályaudvar és a buszállomás parkoló igényét a kapcsolódó építési telkek részleges kiszolgálását és a várakozó buszok tárolását is

tudja szolgálni. A fenti elképzelés megvalósításához a településrendezési eszközök újragondolása szükséges a TSzT, a HÉSZ és az SzT szintjén is.

TERVEZÉSI ALAPTÉRKÉP

A településrendezési eszközök módosítása az állami alapadatok felhasználásával készül, a földhivataltól korábban megvásárolt és a jelenlegi jogszabályi környezet szerint megkapott, a tervező részére adatszolgáltatásként átadott földhivatali ingatlan-nyilvántartási alaptérkép digitális 2018. évben aktualizált állományára. A digitális alaptérkép magassági adatokat nem tartalmaz, de a tervezési alaptérkép kiegészül a korábbiak szerint, az M = 1 : 10 000 topográfiai térkép magassági szintvonalaival és adataival.

A HADNAGY U. – ADY ENDRE U. – SAS ÚT – ÁRPÁD ÚT – DEÁK FERENC ÚT ÁLTAL HATÁROLT EGYBE KEZELENDŐ TÖMBÖK JELENLEGI ÁLLAPOTA, HASZNÁLATA

A területen 4 db eltérő alakú és kiterjedésű tömb helyezkedik el. A határoló utak közül a TSzT szerint és a közlekedéshálózati besorolása szerint az Árpád út II. rendű főút, az országos

főúthálózat része, átkelési szakasza. A Sas út is és a Vasút utca is az országos mellékúthálózat része összekötőútként és bekötőútként. A Sas út TSzT szerinti besorolása városi főút. A Deák Ferenc út és a Hadnagy utca városi gyűjtőút.

A többi utca nincs közlekedési terület-felhasználásba sorolva. A határos területfelhasználás részét képező kiszolgáló út a Szeszfőzde utca, a Raktár utca és az Ady Endre utca. A terület nyugati része a XX. század folyamán fokozatosan alakult ki és épült be. 80-100 éve épült épületek ugyanúgy megtalálhatók, mint az elmúlt 10-30 évben átépített, felújított épület. Az elmúlt években számolták fel, bontották el a Vasút utca északi oldalán lévő üzemi telephely épületeit.

A rendeltetés is vegyes. Emeletes lakóépületek földszintes családi házak épp úgy megtalálhatók, mint közösségi, intézményi, kereskedelmi - szolgáltató rendeltetések, szállások, apartman-házak, lakóházi társasházak. Az Állomás tér és az Ady Endre utca között maradtak meg a vasúti területek, északnyugat - délkeleti tengellyel hosszan elnyúló formában. Részben állami tulajdonban az üzemi területek maradtak (a vágányok, váltók, kitérők), részben MÁV tulajdonban az önálló telkek, egy részük beépítetlen egy részük raktárokkal beépített. A raktárak többsége kereskedelem - szolgáltatás részére bérbe adottan használt, a szolgálati lakások privatizáltak.

Az idegenforgalmi buszparkoló a Petőfi térről kitelepült, részben az Ady Endre utca Érsekkert felőli részére. Megőrzése az Intermodális csomópont megvalósulása után is szükséges valahol a közelben. A buszparkoló mellett személygépkocsi parkoló is működik. A 2004-ben elfogadott TSzT a 4 tömböt egységesen átalakuló területként kezeli, mindegyiket az Intermodális csomópont céljára tartja fenn vegyes terület-felhasználásként kötöttségek megkötések nélkül.

A TERÜLETRENDEZÉSI TERVEKKEL VALÓ ÖSSZEFÜGGÉSEK VIZSGÁLATA

Eger területére a hatályos térségi tervek közül:

- egyrészt a 2018. évi CXXXIX. területrendezési törvény által meghatározott „Magyarország és Egyes Kiemelt Térségeinek Területrendezési Terve” (MEKTrT, vagy területrendezési törvény Trtv.),
- másrészt Heves Megye Területrendezési Terve /HMTTrT/) is vonatkozik.

Az Intermodális csomópont együtt tervezendő területen belüli helyének meghatározására döntés előkészítő tanulmányterv és közlekedési építési engedélyezési terv is készült. Ez képezi a településrendezési eszközök módosításának az alapját.

A módosítással érintett tömbök a kialakult belterület települési térségén belül található, a Belvároshoz közel, a Hatvani hóstya északi határánál, a város hosszan elnyúló belterületének súlyvonalában. Az érintett tömbökben a beépítésre szánt és beépítésre nem szánt terület-felhasználások egyaránt megtalálhatók. Az Intermodális csomópont engedélyeztetéséhez a településszerkezeti terven is és a szabályozási terven is a célzott különleges beépítésre nem szánt közlekedési terület-felhasználási átsorolásokat kell átvezetni a buszpályaudvar területrészeire, a beépítésre szánt építési övezetek és a beépítésre nem szánt övezetek közötti határváltozásokat kell megjeleníteni. Ezek a **változások csak a települési térségen belül jelennek meg**. Nem érintik a települési térségen kívüli térségi lehatárolásokat. Így a módosításoknak a **Trtv.-t (Területrendezési törvényt) és HMTTrT-ét érintő hatása nincsen, az összhang a településrendezési eszközök és a térségi területrendezési tervek között a továbbiakban is biztosított**.

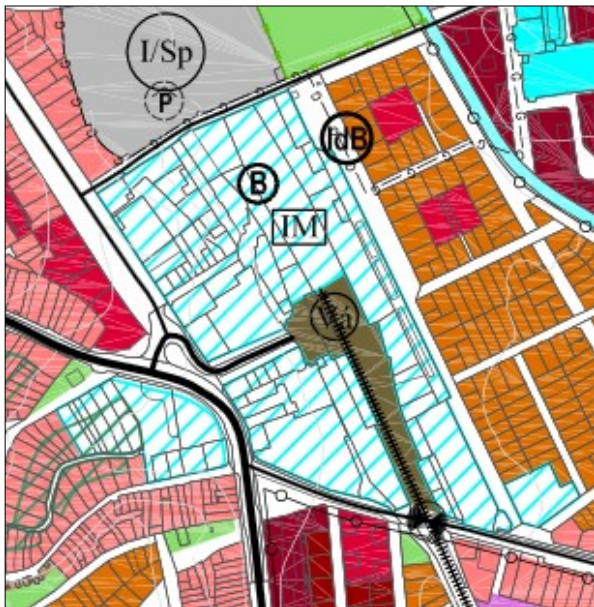
A 9/2019. (VI.14.) MvM rendeletben meghatározott térségi övezetek közül 2 térségi övezet érinti a települési térséget. Az egyik a „hónvédelmi és katonai célú terület övezete által érintett település” közigazgatási területre kiterjedő lehatárolása. Ez az MvM rendelet nyilvánvaló tervi tévedése, mivel Eger közigazgatási területén nincsen hónvédelmi és katonai célú létesítmény

objektum. Így az érintettségnek nincs hatása az Intermodális csomópont megvalósítását szolgáló módosítására.

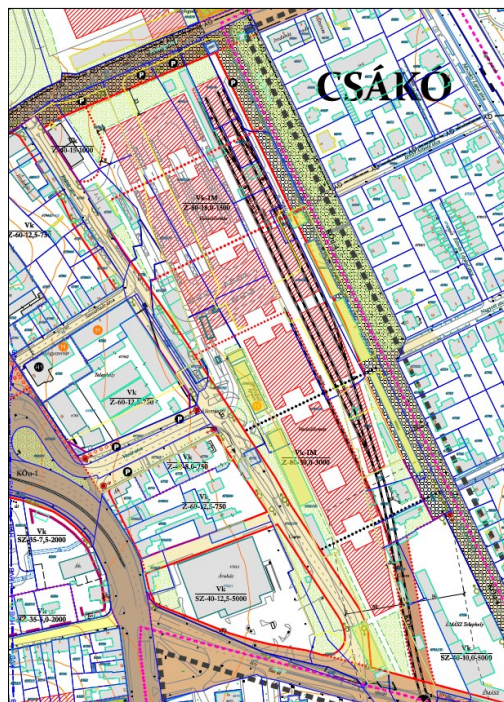
A 9/2019. (VI.14.) MvM rendelet 4. melléklete a „vízminőség védelmi terület övezetét” határolja le. Az Intermodális csomópont a térségi övezeti lehatároláson belül alakul ki. A vízminőség védelmi térségi övezeti lehatároláson belül, így az Intermodális csomópont telkein is a 3550/2375-21/2015. ált. számú határozatban foglaltakat maradéktalanul be kell tartani.

ÉRVÉNYBEN LÉVŐ TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK

279/2004. (VI. 24.) KÖZGYŰLÉSI HATÁROZATTAL ELFOGADOTT ÉS TÖBBSZÖR MÓDOSÍTOTT HATÁLYOS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV KIVONATA



A HÉSZ módosítással érintett egyben tervezendő területre a 279/2004. (VI.24.) közgyűlési határozattal elfogadott többször módosított TSzT vonatkozik. Eszerint a Hadnagy utca – Ady Endre utca – Sas út – Árpád út – Deák Ferenc út által határolt 4 db tömb egységesen jelentősen átalakuló V_k, illetve V_i jelű központi vegyes intézményi területbe került. A terület-felhasználási tömböt tagolja a kötöttpályás közlekedési területfelhasználás a fejpályaudvar és az Állomás tér területével, a Vasút utca a városi főúti besorolásával. A Vasút utcának városi főúti szerepe jelenleg csekély, annak ellenére, hogy 25301 jelű bekötőút, vagyis az országos mellékúthálózat része. A településszerkezeti terv megjeleníti az Intermodális csomópont (a buszállomás) tömbön belüli elhelyezkedését, de a lehatárolt területen belüli pontos helyét nem jelöli ki, így a tömb bármely részén megvalósítható. Rögzíti továbbá az Ady Endre utca északi részén a Hadnagy utca közelében az idegenforgalmi buszparkoló helyét is.



A HÉSZ mellékletét képező szabályozási terv (SzT) a tömböt a Hadnagy utcától a Sas útig tartó úttal kettévágja. Az új nyomvonal a Raktár utca folytatásaként alakul ki. A vasúti terület teljesen átrendeződik. A vasúti vágányokat új nyomvonalra helyezi a terv, közvetlenül az Ady Endre utca mellé javasolt 2-2 vágány-pár. A városi és a távolsági buszpályaudvar a jelenlegi vasútüzemi területre és a Raktár utcába kerül. Ennek következménye, hogy a Raktár utca új szabályozási szélessége 20-25 m-re változik (az utca nyugati oldalán álló épületek teljes szanálása révén). Az összekötő út közlekedési nyomvonalára nyugat – kelet irányú új kiszolgáló utat nyit a szabályozás a SPAR északi telekhatárán. A közlekedési rendszer teljes átrendezésének része a gyalogos és kerékpáros kapcsolatok átszervezése is. A Csáko városrész kiszolgáló lakóutcáit összekapcsolja tengelyes folytatásban az új buszpályaudvari úttal, az Árpád úttal és a Deák Ferenc utcával (szintbeni

átjárás, aluljáró vagy felüljáró). Nagy kapacitású parkoló létesíthető a Hadnagy utcában az Ady Endre utcában és a Vasút utcában.

Az Intermodális csomópont területére és a tömb többi központi vegyes intézményi telkére több eltérő építési övezetet állapít meg az SzT és a HÉSZ. A buszpályaudvar és a vasúti sínek felett külön intermodális építési övezet biztosítja az építési lehetőséget pontosan meghatározott építési helyen belül, az úrszelvény figyelembe vételével. Az építési övezeti paraméterek nagyvárosi szinten adnak átépítési lehetőséget, 4,5m-7,5m-es úrszelvényvel, 18m-30m-es épületmagassággal. A Sas út, az Árpád út és a Deák Ferenc út, Hadnagy utca városi főút, a többi közlekedési övezet egyéb kiszolgáló úti KÖu-4 jelű besorolásba került. Az SZT jelentős telken belüli zöldfelületet jelöl ki a Hadnagy utca, az új összekötő út és az Ady Endre utca mentén 5m-30m szélességben. Sok a bontásra ítélt épületek száma, a terv a teljes átalakulást átépülés szorgalmazza. Az intenzív szabályozás a Vasútállomás környékét teljesen átrendezi, modern nagyvárosi fejlesztés előtt nyitja meg az utat. A Barkóczy utcai (buszpályaudvarra érkező és induló buszok) forgalmi terhelés teljes mértékben a szabályozott területre helyeződik át a közösségi buszközlekedés révén is és személygépkocsi forgalom átrendeződésében is.

A Szeszfőzde utca déli oldalán helyileg védett, vagy védelemre javasolt épületek állnak. A vasútállomás felvételi épülete is helyileg védett épület. A védetté nyilvánítást a tömegarány és a homlokzatképzés hosszútávú megőrzése tette szükségessé. A felvételi épület a XX. század első harmadának városi szinten jelentős vasútépítészeti emléke.

A HÉSZ (helyi építési szabályzat) a főbb utakat KÖu-1 – KÖu-2 övezetbe sorolta. A többi út (Ady Endre u., Vasút u., Szeszfőzde u., Raktár u.) KÖu-4 besorolást kapott. A vasúti területeknek csak a Sas út felőli része került KÖk jelű kötőtpályás közlekedési övezetbe (kizárólag az állami tulajdonú része). 50,0 m-es védőtávolság csak ezt kíséri ezt zárja körbe. Az Intermodális központ területei Vk-IM/Z-80-30,0-3000 jelű és Vk-IM/Z-80-18-1500 jelű építési övezetbe kerültek. Az építési övezeti besorolás egymás fölé és aláépítést is enged. A beépítési mérték az Intermodális központ kialakítható telkein 80%. A területen lévő többi építési telek központi vegyes (Vk), intézményi vegyes építési övezetbe került. A Vasút utca déli oldalának besorolását a kialakult tömbhasználat határozta meg. A zárt sorú beépítési mód a telekhatárok megmaradása mellett is az épületek összeépítését teszi lehetővé, bővítés, újjáépítés esetén. A távlati intézményi, kereskedelmi szolgáltatói hasznosítás a meghatározó a TSzT-hez való igazodás révén a lakó célú hasznosítással szemben.

A besorolás szerinti építési övezetek a következők:

- | | |
|--------------------|--|
| Vk/Z-40-8,0-750 | Vasút utca déli oldalán a lakóházakkal vegyes beépülésnél, a kialakult karakterhez igazodik a besorolás, |
| Vk/Z-40-15,0-1000 | a Raktár utca és Hadnagy utca északi sarkán a lakóház telke. A használathoz, a telekhatár rendezéshez igazodik a meghatározott beépítési mérték. Az alapincézett 5 emeletes épület épületmagassága (18,5 m) nagyobb, mint az építési övezetben meghatározott 15,0 m. |
| Vk/Z-60-12,5-750 | az Árpád úthoz Deák Ferenc úthoz kapcsolódó tömbökben a telkek összevonását és a földszintes épületek magasságnövelését szorgalmazza az építési övezeti besorolás. |
| Vk/Sz-40-12,5-5000 | a SPAR telkén. |

ZÖLDFELÜLETI RENDSZER A MÓDOSÍTÁS TERÜLETÉN

A terület elég szegényes zöldfelületi rendszer elemében. Zöldfelülettel jellemzően csak a lakóépületet, családi házat befogadó telkek rendelkeznek. A Raktár utca északkeleti végén álló többszintes lakóház Hadnagy utca felőli előkertje, az épület és a környék szempontjából jelentős, háromszintű zöldfelület. A közlekedési területek zöldfelülete jelenti a zöldfelületi

rendszer elemet a módosítás területén. Ezek közül a **legjelentősebb és legmeghatározóbb, utcaképet alakító a Deák Ferenc út közlekedési zöldfelülete**. A Hadnagy utca Intermodális csomópont felőli szakaszán a kerékpárút építése kapcsán, 6 elemből álló idősebb fasor őrződött meg. Az **Ady Endre utca** északkeleti oldalán, városi szinten jelentős a családi házakat, apartman-házakat védő fásított zöldfelület **2-s, 3-s vadgesztenyefa sora**, amit a hatályos SzT is megőriz.

Rövidebb hosszabb szakaszon zöldfelület kíséri, járda helyett, a Szeszfőzde utcát is. Boróka sor szegélyezi a Vasút utca északi és déli oldalán a járdát és a kapubehajtók közötti párhuzamos parkolót elválasztó közlekedési zöldfelületet. A borókasor a déli oldalon a zártszelvénybe vezetett Farkasvölgyi árok felett alakult ki.

A Raktár utca jelenleg is parkoló utca, a környék parkolási igényét elégíti ki, 1-2 családi ház előtt van csak közlekedési zöldfelület virágoskertként kialakítva.

A használaton kívüli MÁV Zrt. telkei gondozatlan bokrosodó, gazosodó gyeplületek, nem részei a zöldfelületi rendszernek. Sem a köz, sem a magánparkolóknál nem került sor a 4-6 parkoló állásonkénti (OTÉK kötelezés) fásításra, a minimális zöldfelület sem alakult ki ezek környezetében.

A közlekedési engedélyezési tervhez készült „kertépítészeti felmérés” az Intermodális területrészen és a Barkóczy utcai buszpályaudvarnál összesen 180 db fásszárú növényt írt össze. Ebből 37 db fát vágatnak ki a fejlesztés kapcsán az intermodális központ területrészen, legtöbbet a Vasút utca északi oldalán, néhányat a Hadnagy utca déli oldalán (8 db), és a Deák Ferenc utcában (5 db), kevesebbet a buszparkolók (3 db), a kerékpárút, a P+R és B+R parkolók kapcsán (2 db).

<p>A Vasút utca és Állomás tér meglévő növényzetéből a pirossal jelöltek a kivágásra váró fás szárú növények.</p>	<p>A Hadnagy utca és az új bekötőút mentén a pirossal jelöltek a kivágandó növények</p>

Telekstruktúra, alakzat, méret

A területen nagyon eltérők a kialakult telkek. A telekméretet a betöltött rendeltetés határozza meg. 300 m² alatt is vannak (220-250 m²) családi házas, földszintes beépítésű, minimális 3m széles oldalkerttel rendelkező telkek. A társasházi telkek, az irodaházi telkek és a kereskedelmi szolgáltató rendeltetésű telkek nagyobbak, egyik másik területe az 5000 m²-t is eléri és meghaladja.

A telkek alakja is teljesen változatos. Vannak szabályos alakú, téglalap alakú négyszögletes telkek és vannak amorf alakú sokszögletes telkek, sőt vannak zárvány-, vagy nyeles telkek is.

Tulajdonjogi viszonyok

Az Intermodális csomópont közlekedési engedélyezési tervéhez készült tulajdonjogi vizsgálat is. E szerint a 25. számú II. rendű főút (az Intermodális csomópont mellett az Árpád út), a Sas út, valamint a Vasút utca mint az országos mellékúthálózat bekötő útja, állami tulajdonú közút, a Deák F. út, a Hadnagy utca, a Szeszfőzde utca, a Raktár utca, valamint az Ady Endre utca önkormányzati tulajdonú városi fő-, gyűjtő és kiszolgáló utak. A vasútállomás épületének környezetében lévő raktárépületek telkei, a vasút üzemi területével határos beépített és beépítetlen telkek és az Ady Endre utca menti telkek egy része a MÁV Zrt. tulajdonban van, míg a vasúti hálózat üzemi területének a tulajdonosa a Magyar Állam. A többi építési telek vagy egyedi magánszemély tulajdonában, vagy társas vállalkozás tulajdonában van.

Az Intermodális csomópont környezetében lévő ingatlanok:

Helyrajzi-szám	Ingatlan mérete (m ²)	Ingatlan típusa	Ingatlan tulajdonosa	Tulajdoni hányad
6659	8 638	Kivett közút: Hadnagy utca	Eger MJV Önkormányzata	1/1
6660/1	5 047	Kivett közterület az Ady E. utca nyugati oldala, raktárépület, busz-parkoló	Eger MJV Önkormányzata	1/1
6660/2	611 épület: 573	Raktárépület az Ady E. u. nyugati oldalán	Gazdasági társaság tulajdona	
6660/3	453	Kivett, 100%-an beépített raktárépület	Eger MJV Önkormányzata	1/1
6661	67	házas trafó	Eger MJV Önkormányzata	
6662	42	Beépített, Korzó büfé Ady – Hadnagy sarkán	Eger MJV Önkormányzata	
6663	15 540	Kivett közút Ady Endre utca	Eger MJV Önkormányzata	1/1
6756	2 251	Kivett lakóház, udvar	MÁV Zrt.	1/1
6761/1	2 397	Kivett beépítetlen terület	MÁV Zrt.	1/1
6761/4	1 518	Kivett, szgk parkoló	Eger MJV Önkormányzata	1/1
6761/5	624	Kivett, beépítetlen szgk parkoló	Eger MJV Önkormányzata	1/1
6761/6	3 464	Kivett, beépített Gumi börze	MÁV Zrt.	1/1
6761/7	316	Kivett üzemi terület	MÁV Zrt.	1/1
6761/8	6 161	Kivett üzemi terület	MÁV Zrt.	1/1
6761/9	838	Kivett üzemi terület	MÁV Zrt.	1/1

Helyrajzi-szám	Ingyan méréte (m ²)	Ingyan típusa	Ingyan tulajdonosa	Tulajdoni hányad
6761/10	2016 épület: 75	Beépítetlen, kivett lakóház, udvar	Eger MJV Önkormányzata	
6761/11	3 140	Kivett üzemi iparvágányi rész, részben parkoló	MÁV Zrt.	1/1
6761/12	3 754	Kivett köztér Állomás tér	MÁV Zrt.	1/1
6761/13	1 585	Kivett üzemi terület	MÁV Zrt.	1/1
6761/14	5 922	Kivett üzemi terület	MÁV Zrt.	1/1
6761/17	1 539	Kivett vasútállomás épülete	MÁV Zrt.	1/1
6761/18	10 135	Kivett vasútüzemi terület	MÁV Zrt.	1/1
6761/19	28967	Kivett vasút üzemi terület	Magyar állam	
6761/20	127	Beépítetlen árok	Gazdasági társaság	
6761/21	443	út	Magyar állam	
6762/3	1 268	Kivett beépítetlen terület, használtautó	MÁV Zrt.	1/1
6775	120	Kivett, 100% beépített söröző Állomás téren	Eger MJV Önkormányzata	1/1
6776/1	928	Kivett országos közút	Magyar Állam	1/1
6776/2	4 098	Kivett országos közút	Magyar Állam	1/1
6776/3	1 179	Kivett országos közút	Magyar Állam	1/1
6777/2	222	Kivett bolt	magántulajdon	1/1
6778	1 432	Kivett tér	Eger MJV Önkormányzata	1/1
6779/1	219	Kivett kerékpárút	Eger MJV Önkormányzata	1/1
6783	1 296	Kivett közút	Eger MJV Önkormányzata	1/1
6798	2 090	Kivett közút	Eger MJV Önkormányzata	1/1
6780/1	7 148	Kivett iroda, üzlet és üzem	Cég tulajdona.	1/1
6780/2	62	Kivett beépítetlen terület	Cég tulajdona	1/1
6780/3	682	Kivett beépítetlen terület	Cég tulajdona	1/1
6800	1 342	Kivett lakóház, udvar, Apartman-ház	társasházi tulajdon	1/1
6805/3	545	Kivett közterület	Eger MJV Önkormányzata	1/1
6805/4	1 116	Kivett közterület	Eger MJV Önkormányzata	1/1
6805/5	4 477	Kivett országos közút	Magyar Állam	1/1

Rendeltetések

A rendeltetések köre a fejpályaudvart keretezően rendkívül színes. A TSzT Vk jelű központi vegyes besorolásától függetlenül az elmúlt 16 év során, sok helyen változatlanul megmaradt a családi ház a 300 m² körüli vagy annál kisebb telkeken, a társasházi lakóház a Szeszfözde utca északi, de inkább a déli oldalán, valamint a Raktár utcában.

Dominál a kereskedelem és szolgáltatás, vendéglátás a MÁV Zrt. által bérbe adott raktárépületekben (Raktár utca, Ady Endre utca, Hadnagy utca), családi házakban vagy önálló telephelyeken (SPAR, Heves Megyei Vízmű Zrt.). A közepes méretű telkeken a lakófunkció is kiszorulóban van, a helyébe fokozatosan apartmanházi átalakítás kerül.

Beépítési jellemzők, beépítési magasság kialakult és tervezett

A hatályos szabályozás a beépítési paramétereket a kialakult állapot közelében állapította meg. Így a beépítési mérték 40-60-80 % között megengedett. A valós állapot is túlépítettséget eredményezett a módosítással érintett tömbökben. Sok telekre jellemző hogy nincsen hátsókert és nincsen oldalkert, nincsen telepítési és tűztávolság. Melléképületek veszik el a minimális zöldfelület helyét. Ezért lett zárt sorú a beépítési mód és ezért 60-80 %-os a beépíthetőség felső határa.

A XX. század első felében a meghatározó épületmagasság az egyemeletes épülettömeg volt. Az 1960-as évektől kezdett emelkedni az új épületek épületmagassága. Az Intermodális csomópont környezetében a legmagasabb épület a nem rég felújított Raktár utcai lakóépület, aminek a magassága eléri a 18,5 m-t. A közvetlen szomszédos telken a szolgáltató házként működő, alacsony hajlásszögű tetővel lezárt földszintes raktárépület épületmagassága 5,0 m körüli. Ez a magassági mozgalmasság a Deák Ferenc úton is és a Hadnagy utcában is jellemző.

Épített környezet értékeinek megléte, hiánya

Mivel a vasúti fejpályaudvar és környéke jellemzően a XX. század folyamán épület be és korábban beépítetlen terület volt, ezért feltárt és nyilvántartott régészeti lelőhely a vasútállomáson és annak környezetében nincsen. Országosan védett egyedi épített érték, műemléki nyilvántartásba vett, vagy műemlékké nyilvánított érték a tervezési területen szintén nem található. A legrégebbi épület egyike az „indóház”, vagyis az állomás felvételi épülete. A XX. század elejére jellemző volt a MÁV állomásépületeinek megújítása, átépítése korszerűsítése. Eger állomásépülete is ezt az időt ezt a korszakot idézi. Az épület helyi egyedi védelem alá került, vagyis külső megjelenése, tömegaránya homlokzatképzése megtartandó.

Belső átalakítása, mai igények szerinti korszerűsítése megvalósítható, az Intermodális csomópont irányító és információs részeit az épületen belül ki lehet alakítani. A helyi egyedi építészeti védelem a belső megújításoknál korlátot nem jelent.

	
<p>A Habsburg birodalom 1887-es kataszteri térképén már látható a Vasút utca, ami a mai Deák Ferenc utcát és a Sas utat kötötte össze. Az „indóház”, vagyis a felvételi épület már állt. (forrás: mapire)</p>	<p>„Magyarország Katonai Felmérése 1941.” térképén már formálódik a vasúti területek és a Deák Ferenc utca közötti telkek hasznosítása. Az intenzívebb, mai beépülés a XX. század második felének eredménye.</p>

Természeti értékek hiánya

Mivel a terület az elmúlt 70-100 évben folyamatosan és fokozatosan beépített volt és az is marad a jövőben is, a városi, intenzíven beépített kultúrkörnyezetben természeti érték nem lelhető fel sem a vasúti telkeken, sem a szomszédos építési és közlekedési telkeken.

KÖZLEKEDÉS



(forrás: KIRA)

A területet ellátó kiszolgáló utak egyes elemei az országos közúthálózatnak részei is egyben. A 25. számú Kerecsend – Eger – Bánréve II. rendű főút átkelési szakasza, vagyis az Árpád út, az Intermodális csomópont fejlesztéssel érintett terület nyugati határán halad északi irányban. A meglévő kialakított szabályozási szélességek biztosítják a főút és a meglévő, átalakuló csomópont helyigényeit. A 25301 jelű Eger alsó állomáshoz vezető bekötőút az Árpád utat és az Állomás teret kapcsolja össze. (Az elmúlt 50 évben a Sas úti kicsatlakozása megszűnt). A rendelkezésre álló 30-33 m közterületi

szélesség a buszközlekedésre is alkalmas 2x1 forgalmi sáv mellett, 2 oldali párhuzamos leállást biztosító parkoló-sávot is befogad. Az északi oldalon halad a nemrég kiépített városi kerékpárút, a szabvány méretű gyalogosjárdát kíséri, míg a déli oldalon 1,0-1,5 m széles járda van kiépítve az épületek homlokzati síkja előtt. A járdák és a parkolók között a 3,0-5,0 m széles közlekedési zöldfelület teszi humánussá a Vasút utcát. A közlekedési zöldfelület csökkenti a közlekedésből származó környezeti terhelés kedvezőtlen hatásait. A déli oldali zöldfelület alatt van a Farkasvölgyi-árok térszín alatti csatornázott szakasza.

Az Állomás tér közvetlen a vasútállomás felvételi épülete előtti tér. A városi tömegközlekedés 17-es viszonylatának a végállomása. A téren taxi-állomás és személygépjármű parkoló is található.

A terület déli határán halad a 2501 jelű Eger – Füzesabony összekötő út átkelési szakasza a Sas út. Az Árpád út, a Sas út, a Deák Ferenc út egyben városi főút, míg a Hadnagy utca és a Vasút utca városi gyűjtőút. A többi utca egyéb kiszolgáló út, eltérő műszaki paraméterekkel.

Gyalogos kerékpáros kapcsolati rendszer

A gyalogosok több mint fele a Vasút utcán közelíti meg a vasúti fejpályaudvart. (A jellemző úti célok elérhető gyaloglási távolságon belül vannak: Belváros 1500 m körül, városi buszmegállók a Deák Ferenc út és Vasút utca csomópontjának közelében 150-320 m). A gyalogosok másik jelentős hányada az Érsekkerten át az Ady Endre utca felől éri el a vasútállomást a felszedett és még a területen lévő vasúti vágányokon átbotorkálva. A város távolabbi részeiről érkezők vagy kerékpárral jönnek, vagy a városi tömegközlekedést veszik igénybe. A kerékpárút ki van építve a Deák Ferenc úton az út keleti oldalán, a Vasút utcában az utca északi oldalán, a régi iparvágány helyén a Szeszfőzde utcáig, a Hadnagy utca egy szakaszán, az Érsekkertben valamint az Állomás tér és a Sas út között dél felé. A kerékpárút jellemzően aszfalt, a gyalogút, járda térkő burkolatú.

Parkolás

A Vasút utca kapacitása 20-30 db parkoló. Ez részben vendégparkoló az itt lévő ingatlanokhoz, parkoló a vasútállomáshoz, parkoló a környéken működő, telek nélküli üzletekhez, szolgáltatásokhoz, vendéglátóhelyekhez. Az Állomás tér parkoló kapacitása 15 db személygépkocsi. Ez elsősorban az érkezőket és indulókat, a vasutat igénybe vevőket szolgálja, a szerepe csak kivételesen P+R. A Vasút utca a kiszolgált ingatlanokhoz gépkocsival érkezők megállását és várakozását is lehetővé teszi, mivel az utcának a bekötőúti szerepe mellett ingatlan kiszolgáló szerepe is van (a déli oldalon 5 db építési telek, az északi oldalon 4500 m²-nél nagyobb építési telek van 3 db behajtóval, ez a telek jelenleg beépítetlen hasznosításon kívüli). A kereskedelmi szolgáltatói céllal hasznosított volt raktárak, homlokrakodók előtti burkolt szerviz úti felületek is szolgálják a parkolási igények kielégítését személygépkocsik és buszok részére is.

Zárt parkoló létesült a Raktár utca keleti oldalán lévő építési telkek vasút felőli oldalán a vasúti telekrészek lekerítésével.

KÖZMŰVESÍTÉS

Az Intermodális csomópont számára igénybe venni kívánt terület közvetlen szomszédságában lévő építési telkek közművekkel teljesen állatottak. Minden építkezés fejlesztés kapcsán az alapvető igény szint a teljes közműellátás. **Az elkészült engedélyezési terv feltárta a közművek kapcsán a fejlesztési igényeket. Ennek részeként a közvilágítási hálózatot, a jelentősen megnövekvő vízzáróan burkolt felületek miatt a felszíni, csapadékvíz elvezető hálózatot szükséges korszerűsíteni, fejleszteni az átalakuló területe részekén.**

KÖRNYEZETVÉDELEM

Talaj és felszíni, felszín alatti vizek védelme

A vasútállomásnál és közvetlen környezetében a természetes talaj eredeti állapotában már nem található meg, az Érsekkertet kivéve, az elmúlt 100 év fokozatos út és infrastruktúra építései és épületekkel történő beépülései miatt. A városi környezet kialakulásával jellemzővé vált a feltöltések, a vízzáróan burkolt felületek nagy aránya.

A módosítással érintett terület II. Országos Vízyűjtő Gazdálkodási terv rendszerében a 2-8 Bükk és Borsodi Mezőség alegység (továbbiakban: VGT₂) területének északnyugati részén helyezkedik el. A módosítással érintett terület az Eger patak vízgyűjtő területén van. Az Eger patak a területtől keletre megközelítően 300 m-re halad az észak – déli tengelyű mederben. A szélsőséges csapadékeloszlás miatt vízállása meder telítettsége jelentősen változó. Nyugalmi szintje 0,5-10,0 m közötti. A VGT₂ szerint az Eger patak állapota az alábbiakkal jellemezhető:

- biológiai elemek: mérsékelt,
- fiziko-kémiai elemek: gyenge, alapvetően a nitrogén- és foszfor tartalmú növényi tápanyagok emelkedett mennyisége miatt,
- hidromorfológiai elemek: jó,
- ökológiai állapot: mérsékelt,
- kémiai állapot. adathiány miatt nem volt értékelhető,
- integrált állapot: mérsékelt.

A módosítással érintett területet az alábbi felszín alatti víztestek területét érinti:

- sh.2.4. kódú „Bükk-Tisza vízgyűjtő”,
- h.2.4. kódú „Bükk-Tisza vízgyűjtő”
- k.2.1. kódú „Bükk nyugatti karszt”.

Az érintett felszínalatti víztestek állapotát a VGT₂ az alábbiak szerint minősítette:

- mennyiségi állapot: mind a három víztest esetében jó,
- kémiai állapot: mind a három víztest esetében jó,

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról szóló 27/2004 (XII.25.) KvVM rendelet melléklete alapján **Eger a fokozottan érzékeny és a kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség védelmi területen lévő települések közé tartozik.** Az Intermodális csomópont buszpályaudvari decentruma Eger, Déli vízmű vízbázisának „B” jelű hidrogeológiai védőidomán létesül. A módosítással érintett terület kiemelten érzékeny területnek tekintendő, mivel vízbázis hidrogeológiai védőövezetével érintett területen helyezkedik el.

A módosítással érintett terület építési telkein teljes a közműellátás, szennyvízcsatornával ellátatlan építési telek nincsen. **A korábban rendező-pályaudvarként, teherpályaudvarként használt MÁV tulajdonú telekrészek közművel ellátatlanok.** (nincs csapadékcatorna, nincs szennyvíz csatorna) Ezekre a telekrészekre kerülnek a közlekedési engedélyezési terv alapján az új vasúti bekötőút, a buszparkoló állások, valamint a P+R, a B+R és a MÁV dolgozói parkolók.

Talaj-, felszíni és felszín alatti vízszennyezéssel érintett területről a módosítással érintett területen belül nincsen tudomásunk, (de a korábbi teherpályaudvari vasúti területeken előfordulhat).

Zaj- és rezgésvédelem

A megengedett zaj- és rezgésterhelési határértékeket „környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról” szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet határozza meg a zajtól védendő telkeken, védendő homlokzatok előtt. A közlekedésből eredő zajterhelési határértékeket a rendelet 3. sz. melléklete tartalmazza a használat szerinti és a településrendezési eszköz besorolása szerinti rendeltetések figyelembevételével.

Ez alapján az Árpád út mentén a vegyes területfelhasználás határérték: 65dB 6-22 óra között,
55db 22-6 óra között.

A Sas út, Deák Ferenc utca, Hadnagy utca mentén a határérték: 65dB 6-22 óra között,
55db 22-6 óra között.

A Szeszfőzde és a Raktár utca menti építési telkeknél a határérték: 55dB 6-22 óra között
45dB 22-6 óra között.

Az együtt tervezendő tömbben és közvetlen környezetében a közúti és vasúti közlekedésből származó zajterhelés a meghatározó. Eger rendelkezik zajtérképpel, e szerint 0-5 dB határérték túllépés van a Sas úton, a Deák Ferenc úton és a Hadnagy utcában, 5-10 dB a határérték túllépés az Árpád úton.

A közlekedési engedélyezési terv zajvédelmi munkarészének készítésekor zajmérés is történt a Vasút utca 8. lakóépület homlokzata előtt történt (2019. december 17-én, 12:50—13:20 között), a mért egyenértékű A-hangnyomásszint **$L_{Aeq} = 52,6$ dB** volt, ami az új építésű utakra vonatkozó határérték alatti mérték.

TERÜLETI MÉRLEG ÉS BIOLÓGIAI AKTIVITÁS ÉRTÉK EGYENSÚLYA

Az Intermodális csomópont minden meglévő és kialakuló tömbje beépítésre szánt építési övezetbe tartozik. A módosítás részeként a beépítési területi besorolások aránya változik. A buszpályaudvar teljes lefedését, a kötöttpályás vasúti rész részleges lefedését engedi meg a jelenlegi tervi állapot. A tanulmánytervben és az engedélyezési tervben a Hadnagy utca felőli buszállomás fölé építés, lefedés már nem szerepel. A buszpályaudvar le és felszálló részei, a parkoltató részek különleges beépítésre nem szánt közlekedési terület-felhasználásba és

övezetbe kerülnek. Az Állomás tért és a Hadnagy utcát összekötő új kiszolgálóút és a P+R parkolók közlekedési övezetbe kerülnek. A fejlesztés épületi igényét a meglévő felvételi épület megújítása elégíti ki.

A jogszabályi környezet új beépítésre szánt terület kijelölése esetén teszi szükségessé a számítást és az egyensúly megmaradásának igazolását. Jelen esetben **nem kerül sor új beépítésre szánt terület kijelölésére. Az önkormányzati határozattal elfogadott biológiai aktivitás érték többlet változatlan marad.**

Településszerkezeti szinten a Vasút utca beépítésre nem szánt közlekedési övezet és területfelhasználás. Intermodális csomópontként különleges beépítésre nem szánt közlekedési, vagy csak közlekedési területfelhasználás marad. A beépítésre nem szánt terület beépíthetősége 10%. Ezen belül valósíthatók meg a szükséges várakozó és esővédő építmények. A vasútállomás meglévő megújuló épülete szolgál a várók, információs pont, iroda forgalomirányító központ, szociális rész befogadására. A tanulmány és az engedélyezési terv esetleges további építési hely igényével nem foglalkozott.

MÓDOSÍTÁSSAL ÉRINTETT TERÜLET, TERVEZETT VÁLTOZÁSOK ÉS AZOK INDOKLÁSA



A közlekedési tanulmányterv és az engedélyezési terv koncepciója szétválasztja az Intermodális csomópont közlekedési elemeit és az egyéb beépíthetőségi fejlesztési lehetőségeket. (A 2008-as SzT térben egymás fölé rendeli a megvalósítható közlekedési (vasút, városi és helyközi busz) és minden egyéb közösségi rendeltetést). Intermodális csomópontként kapcsolódna össze a városi és a helyközi buszközlekedés egy része, míg a másik része a jelenlegi I. ütemben maradna a Barkóczy utcai buszpályaudvar helyén. A vasúti fejpályaudvar felvételi épülete is az Intermodális csomópont részeként újulna meg. Ez tenné lehetővé a menetrendi összehangolódáson kívül a városi tömegközlekedés egyik buszjáratának és a helyközi buszközlekedés, a vasúti közlekedés, a P+R, valamint a B+R térségi összekapcsolódását.

Az Árpád úti – Deák Ferenc úti csomópont egy részét, a Vasút utcát, az Állomás teret és a 100 évvel korábbi déli irányú kikötését foglalná el az új buszpályaudvari decentrum, valamint igénybe venné az északról csatlakozó telek 15-25 m szélességű részét is. A leszálló és felszálló állások a városi és a helyközi menetrendszerinti járatokhoz a Deák – Árpád úti csomópont és a fejpályaudvar felvételi épülete közötti nyugat – kelet irányú tengelyre kerülnek. (Felszállóhely 9db szóló és 1db csuklós busz számára) Ugyancsak ide kerül át a TAXI-állomás is. 3m széles új járda fogja össze a leszállási helyeket. A parkoltató buszpályaudvari rész a homlokrakodó kiszolgáló útjának helyére kerül (a busz-tárolóhely kapacitása 11db jármű, 9db szóló és 2db csuklós, a vasúttal párhuzamos állásokban). 1 db kör jellegű terelősziget és 1db körforgalmi jellegű végforduló biztosítja a buszpályaudvaron belüli zavartalan forgalmi rendet, az egyik az állomás épület elé kerül, a másik a SPAR mellé a Sas út felől. Ennek révén összekapcsolódnak a buszpályaudvari decentrum egyes funkciói és a Hadnagy utcára kikötő új parkoló utca.

Az átalakítás eredményeként az Árpád út felől az érkező buszok és leszálló állások között lesz biztosítva a buszpályaudvari résszel érintkező „Vasút utca” déli oldalán lévő teleksor utkapcsolati kiszolgálási lehetősége. (4-5 telek gépjárművel történő közvetlen megközelítése válik nehezebbé, kevésbé biztonságossá, ami az építési telekként való kezelésüket is nehezítheti.). Az állomásépületet és a buszpályaudvart is, vagyis az Intermodális csomópontot a buszforgalomtól kevésbé kitett északról a Hadnagy utca felől, az új kiszolgáló és parkoló útról lehet megközelíteni. Az engedélyezési tervben „új összekötő út”-nak nevezett út a buszpályaudvari úthálózatba torkollik, itt egy kör alakú terelőszigetet megkerülve vezet egy forgalmi sáv vissza a Deák Ferenc utca felé. Az új „parkoló utca” lehet a vasútállomás új bekötő útja. Ez a 2 x 1 forgalmi sáv az érkező és induló buszoktól kevésbé zavart. Az utcára behajtás és az utcáról kihajtás a Hadnagy utca felé kedvezőbb, mint a Deák Ferenc utca felé. lehetséges. Ez az út szolgálja ki a vasút nyugati oldalán megvalósuló P+R és B+R parkolót. Az út középrészénél a „kör alakú terelő szigettől északra” úthoz kapcsolódóan 5,5 m-es burkolati szélességgel, kapubehajtó létesül a 6780/1 helyrajzi számú telekhez. A buszpályaudvarhoz északról csatlakozó 4500 m²-nél nagyobb méretű építési telek tervi utkapcsolati megoldása kedvezőtlen a délkeleti teleksarki elhelyezkedés, biztosított burkolati szélesség, és a 6,0 m-es fordulási ívek miatt. (A közlekedési terv a buszpályaudvar területén az építési telket nem kiszolgálja, csak a meglévő telekbehajtást biztosítja.)

A közlekedési engedélyezési terv az Intermodális csomóponthoz 44+3 P+R személygépkocsi parkoló helyet tervez és 60 db B+R kerékpár-parkolót, a Hadnagy utca felől. Ez megközelítően a megszűnő parkolókat pótolja 5-10 többlet parkoló-állással. Az átalakítások révén 25+15 db meglévő parkolóhely megszűnik a Vasút utcában, az Állomás téren és a homlokrakodó Sas út felőli oldalán. (A meglévő parkolók a meglévő rendeltetéseket szolgálták ki, minimális P+R használattal. Az Intermodális csomópont megépültét követően a jelleg megfordul, a P+R lesz a meghatározó és az egyéb parkolási cél háttérbe szorul.)

Az Intermodális csomópont vasúti részéhez kapcsolódóan az Ady Endre utca felől a P+R részeként további 58+2 db személygépkocsi parkoló, valamint 17 db MÁV dolgozói parkoló

(hivatásforgalmi parkoló) jön létre kiépített kultúrált formában. Ezen a helyszínen 40 db fedett kerékpártároló is létesül. A P+R parkolót új, 6,5 m-es burkolati szélességű útcsatlakozás szolgálja ki az Ady Endre utca felől a Nagyrét utcai kereszteződésnél.

A buszpályaudvar és a vasúti pályaudvar összekapcsolásához I. ütemben épület építési igény nem társul. Az induló helyek várakozó helyei fölött esővédő tető létesül, ez azonban épületnek nem minősíthető, beépíthetőség szempontjából nem meghatározó a fedett, lábakon álló építmény, a kihelyezett utcabútor, az utas-tájékoztató eszköz.

Az Ady E. utcai Intermodális csomóponthoz köthető hasznosítási lehetőség a meglévő személygépkocsi és idegenforgalmi buszparkoló csökkenését eredményezi majd, amennyiben a hasznosítási megállapodásból kimarad a meglévő parkoló kapacitások megtartása pótlása.

A jelenlegi távolsági központi buszpályaudvar a fejlesztésnek ezen szakaszában megmarad a Barkóczy utcában, a Pyrker János tér szomszédságában, a Foglár utcáig terjedően. Itt a rendelkezésre álló terület 8150 m². Ez a terület nagyság az érkező és induló buszok zavartalan forgalmi szervezését teszi lehetővé a megtartandó csökkentett kapacitáshoz igazodóan. Az érkezés és indulás közötti várakoztatásra, parkoltatásra a buszpályaudvar területén a jelenlegi igényekhez viszonyítottan nincs, vagy csak minimális lehetőség van. A kapcsolódó városi közlekedési területeket használják részben busz-parkoltatásra napjainkban. Az Intermodális csomópont létrejöttével a helyzet és a terhelés a Belvárosban kedvezőbbé válik, megközelítően a jelenlegi terhelés felére csökken.

A vasúti pályaudvar és a buszpályaudvari decentrum csak a Hadnagy utca felől az új parkoló utca révén szolgálható ki, amennyiben marad még szabad parkoló kapacitás a P+R parkolón belül. Az utasokra várakozók igénybe vehetik a szabad helyeket az OTÉK-ban rögzítettek szerint. (Kapacitásra vonatkozóan: 7. melléklet 14/a. pont: a tervezett vagy mért napi utas szám 5%-val azonos darab szám. A fejpályaudvar parkoló kapacitás szükségletét az országos jogszabály nem határozza meg.)

Intermodális csomóponthoz kapcsolódó fejlesztési telkek, telekrészek maradnak az Új parkoló utca és a Raktár utca közötti részeken útkapcsolat telekbehajtó nélkül. (6761/11 hrsz megmaradó része, 6761/1 hrsz megmaradó része, 6780/1 hrsz megmaradó részén a kapubehajtó nem teljes értékű kiszolgálás)

Az Ady Endre utca kialakítása sem változik a P+R parkoló igényelte útcsatlakozáson kívül. Megmarad a városi szintű parkoló és idegenforgalmi buszparkoló (OTÉK 42.§ (12) bekezdés: *A települési önkormányzatnak – az építményekhez biztosított gépjármű elhelyezésén túlmenően – biztosítania kell a település idegenforgalmi és központi szerepéből származó forgalom ellátását szolgáló személygépjármű és autóbusz parkolóhelyeket, az igényeknek megfelelően, egyedi méretezés szerint.*), valamint a városi és vasúti telkeken a V_k-IM építési övezeti besorolás és fejlesztési lehetőség. A fejlesztési igény élővé válásakor kell a felmerülő igények alapján a közterületi közlekedési kapcsolatokat rendezni, valamint az Intermodális csomóponthoz kapcsolódó többszintű rendeltetésekkel összehangolni (felszín alatt és részben felszínen parkolási kapacitásokat létesíteni és az Intermodális csomóponthoz kapcsolódó rendeltetéseket megvalósítani a felszínen és a felszín felett 2-4 szintben legfeljebb 15m-es épületmagasságig).

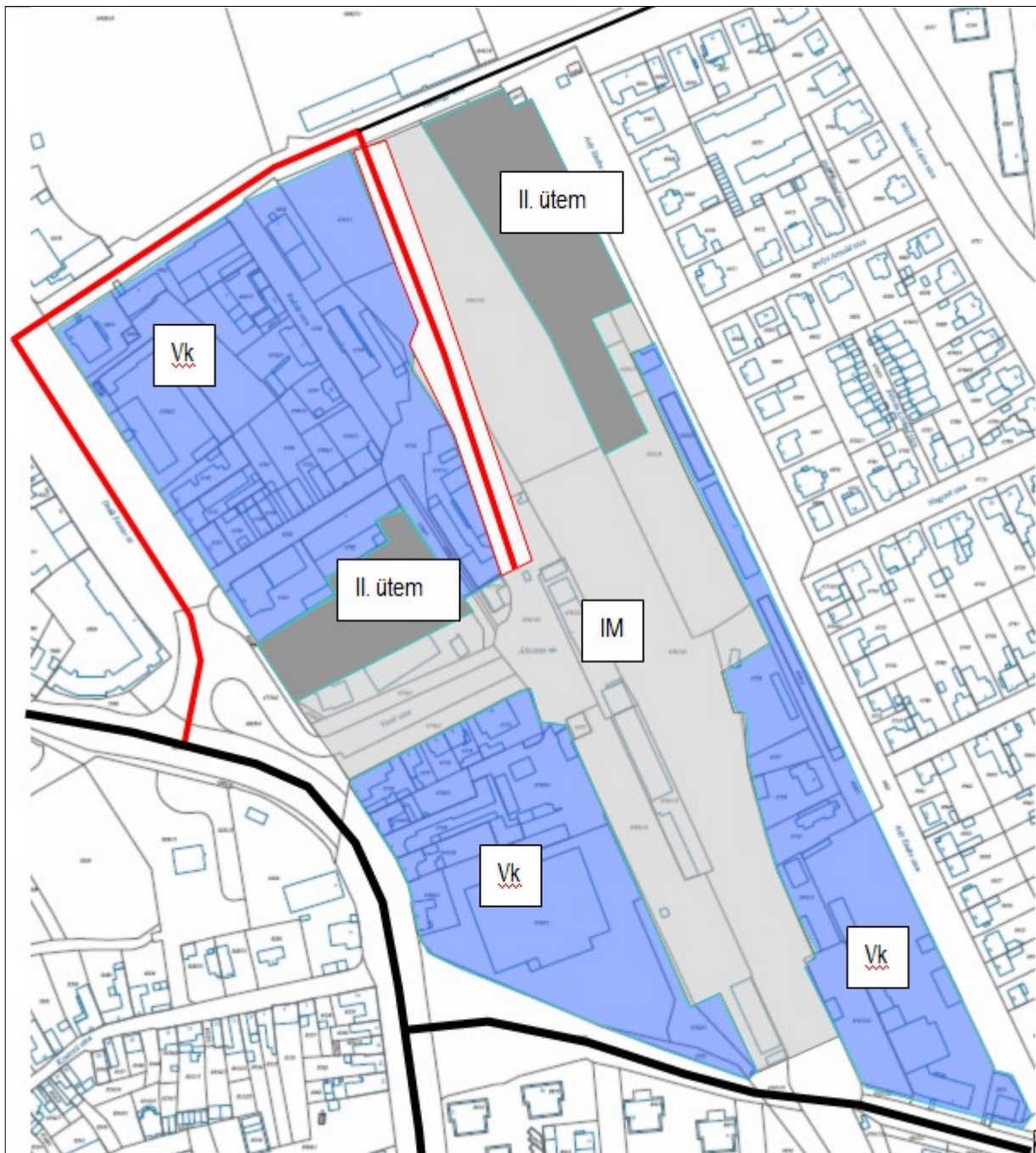
TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVI MÓDOSÍTÁS

A településszerkezeti tervi módosítás közlekedési eleme, hogy a Vasút utca kikerül a településszerkezetet meghatározó gyűjtőúti, közlekedési területi besorolásból.

Az **Intermodális csomópont közlekedési területfelhasználása** a településszerkezeti terv új eleme, amibe beletartozik (az áttetsző szürke az Intermodális területfelhasználás kiterjedése):

- a buszpályaudvari decentrum tervezett elemei: megközelítően 5 leszálló, 10 felszálló és 11 db parkoltató állás, belső buszforgalmi sávokkal, fedett szabadtéri várókkal, utasforgalmi tájékoztatókkal,
- a vasút üzemi területe, a vasút utasforgalmi területe az Intermodális csomópontot is szolgáló korszerűsített felvételi épülettel,
- a P+R és B+R parkolókkal és az Intermodális csomóponton átvezető kerékpárúttal és gyalogutakkal.

A TSzT jelmagyarázatánál csak a vasúti közlekedési terület szerepel. Az Intermodális csomópontot, mint terület-felhasználási elemet még ma sem ismeri a 314/2012. (XI. 8.) kormányrendelet és nem ismeri az OTÉK. A területfelhasználás a különböző közlekedési elemek (vasúti személyszállítási helyi és helyközi buszközlekedés) közvetlen együtt működését, gyaloglási távolságon belüli közlekedési eszközváltás lehetőségét teremti meg.



- Intermodális csomópont II. ütem (tömör szürke) Barkóczy utcai buszpályaudvar kitelepedésére ad lehetőséget hosszútávon, településszerkezeti szinten.
- Az idegenforgalmi buszparkolók, személygépkocsi parkolók megtartásával, beolvasztásával szükséges a hasznosítás lehetőségét biztosítani az Ady Endre utca Hadnagy utca sarkán, szintén II. ütemben.
- Az Intermodális csomópont területfelhasználás kijelölésével megszűnik a Vasút utca, a 25301 jelű bekötőút fizikai léte, besorolása. Északra javasolt áthelyezni a Hadnagy utca felé az új parkoló utca nyomvonalán. Közlekedési területfelhasználás gyűjtőútja marad a Deák Ferenc út – Hadnagy utca – és új gyűjtőúti elemként kapcsolódik ehhez a P+R parkolót kiszolgáló új út. Ez váltaná ki a megszűnő Vasút utcai gyűjtőúti szakaszt. (folyamatos piros vonal)
- Kék: A hatályos TSzT jelmagyarázata szerint Intermodális csomópont nélkül megmaradó Vk jelű vegyes központi intézményi területfelhasználás (nem sraffozott, hanem felület kitöltés). A Deák Ferenc úthoz, az Árpád és Sas úthoz, valamint az Ady Endre utcához kapcsolódóan a Vk jelű vegyes terület-felhasználási besorolás marad meg. A megmaradó tömbrészek közlekedéshez kapcsolt teljes mértékű átrendezése a továbbiakban nem tervezett.
- Közlekedési területfelhasználás marad főútként és országos mellékútként az Árpád út, a Sas út.

A gyűjtőútnál alacsonyabb hierarchiájú közterületek a terület-felhasználások részei.

A kötőtpályás közlekedési területfelhasználás növekszik az Intermodális csomópont területfelhasználás részeként, a felvételi épület helyett északi irányban a Hadnagy útig terjed. A növekedés mértéke a korábbi kijelölés közel felével megegyező. A kihúzó vágány és a hozzá kapcsolódó műszaki berendezések megtartása szükséges a fejleszteni kívánt 4 peronrész működtetéséhez. Itt is érvényes a vasút feletti átépülési igény elvetése. A nagyvárosi lépték (több szinten térszín alatti és térszín feletti átépülés, pl.: Kelenföldi pályaudvar) megvalósíthatatlan és hosszú távon is gazdaságtalan, soha meg nem térülő a város léptékében.

HÉSZ ÉS SZABÁLYOZÁSI TERVI MÓDOSÍTÁS KONCEPCIÓJA

Az Intermodális csomópont meglévő és tervezett elemei:

- A buszpályaudvari decentrum, ami a Vasút utcát magába olvasztja, a vasútállomástól nyugatra alakul ki. Az Intermodális csomópont koncepcionális jellegéből fakadóan az épülettel történő beépítési igénye alacsony, mivel a meglévő felvételi épület közös hasznosításúvá alakul át, a vasúti személyközlekedést is és a buszos helyközi személyközlekedést is szolgálja. **A közlekedési engedélyezési tervre alapozva kerül sor a besorolásra.** Minden ami az Intermodális csomópont része IM-... jelű övezetbe kerül a közlekedési létesítményi szerephez igazodva. A decentrum építési engedélyezési tervéből kiindulva feltételezhető hogy a buszpályaudvari decentrum idb telekre kerül, ami meghaladja az 5000 m²-t, az épület építési igénye csekély, 5 % alatti, mivel a meglévő felvételi épület közös hasznosítása tervezett. Ugyanakkor a beépítési mérték szempontjából nem számít épületnek az engedélyezési tervben szereplő fedett, de szabadtéri utasváró, esőtető, utcabútor, információs tábla. **A javasolt paraméter sor: IM-I.-bup/Sz-5-5,0-7500-15.** Az övezeti határok mentén fasor telepítése javasolt a buszpályaudvari decentrum térbeli lezárásaként, a gyalogutat és a kerékpárutat kísérően, valamint a fejlesztés során kivágott fákat is pótolni szükséges. Ez legalább 3,0 m széles kísérő közlekedési zöldfelületet jelent a telekhatárok mentén.

- Az Intermodális csomópont távlati bővítési lehetőségét a IM-II.-bup jelű övezeti besorolás teremti meg. Az IM-II.-bup jelű II. ütemű fejlesztés övezete a Barkóczy utcai buszpályaudvar paraméter sorával megegyező, hogy időszerűség esetén az áttelepülésre sor kerülhessen és azért hogy az áthelyezés esetén is a 2019.-ben megkapott építési jogok megmaradhassanak meg. **Az övezet: IM-II.-bup/SZ-10-7,5-5000-20**



- Az Ady Endre utca – Hadnagy utca sarkán megmarad a Vk-IM építési övezeti besorolás. Ez is az Intermodális csomópont II. ütemű fejlesztésének a része. Ez az övezet egy telken belül engedi meg az egymás mellé és egymás fölé építés lehetőségét. A közlekedési építmények és a közösségi épületek kerülhetnek egymás mellé és egymás fölé, vagy alá.

Parkoló (városi, létesítményi vagy közösségi) és közösségi rendeltetés kerülhet térszín alá, vagy a közlekedési létesítmény fölé. Közlekedési létesítmény lehet buszpályaudvar leszálló, felszálló, és parkoltató állása, lehet idegenforgalmi buszparkoló. A közösségi rendeltetés kapcsolódhat a közlekedéshez, de el is válhat a közlekedéstől. Bármilyen lehet a lakó célú használatot, az üzemanyag-töltő állomást kivéve. A hatályos HÉSZ 2 féle építési övezetet határoz meg: Vk-IM/Z-80-18,0-1500 jelűt és paraméter sorút, aminél az építési övezetben a zöldfelületi minimum 10 %. Ez az építési övezet a Hadnagy út és a Raktár utca sarkán álló lakóház tömegének megépítését teszi lehetővé magasságilag. Alapterületben a 80 %-os beépítettség az úszótelkes beépítések kiterjedését közelíti, annál mindössze 5 %-kal kevesebb. Ez az építészeti hasznosítási lehetőséget tágra nyitja, főleg ahhoz képest, hogy az építési övezet nem marad a vasút fölött, hanem keletre kapcsolódik a Hadnagy út és az Ady Endre utca sarkán az IM-KÖk jelű övezetbe kerülő vasútüzemi telekhez. **A javasolt új építési övezet Vk-IM/Z-60-15-1500.**

A másik építési övezet a Vk-IM/Z-80-30,0-3000, ami budapesti léptékű fejlesztést tesz lehetővé (Népliget-i buszpályaudvar metró és helyközi közlekedés összekapcsolása, Stadionok metró, tömegközlekedés, helyközi közlekedés és sportlétesítmény összekapcsolása). **Javasolt az építési övezet hatálytalanítása, megszüntetése.**

- A kötőpályás közlekedés üzemi telke és beépített telkei. A megmaradó MÁV és vasútüzemi telkek az IM-KÖk-ü jelű és az IM-KÖk-é jelű övezetbe kerülnek kiterjesztett területi lehatárolással. A vasúti területről lekerül az alá és fölé építést lehetővé tevő építési hely. A gyalogos és kerékpáros átközlekedés lehetősége szintben egy helyen szabályosan és biztonságosan kiépített formában valósulhat meg a P+R parkoló és a felvételi épület között. Az Ady Endre utca felőli többi kötelező gyalogos-összekötés kikerül a tervből.

A HÉSZ nem rendelkezik a KÖk jelű kötőpályás közlekedési övezetben történő építés lehetőségéről, ezért a HÉSZ kiegészítése javasolt:

50. § (10) A fejpályaudvarnál az Intermodális csomópont-hoz kapcsolódóan az IM-KÖk-é jelű övezetbe tartozó telkek, telekrészek:

- a) **beépítési mértéke a meglévő épületek alapterületének összegével megegyező, telekhatároktól, alrészletektől és beépítési %-tól függetlenül. Az épületek bontást követő újraépítésénél az IM-KÖk-... jelű övezetbe tartozó összes telekterületére vonatkozóan kell számítani a legfeljebb 10 %-os beépítési mértéket.**
- b) **területén az érvényesíthető épületmagasság legfeljebb 9,0 m lehet.**
- c) **területén az épületek a közterületi telekhatáron vagy a IM-I.-bup jelű övezettel közös telekhatáron bővíthetnek, épülhetnek újra az építési paraméterek betartásával.**
- d) **parkoló igényét a P+R parkolók biztosítják együttesen az övezet területén kívül.**
- e) **zöldfelületi mértéke 5 %.**

50. § (11) Az Intermodális csomópont-hoz kapcsolódóan az IM-KÖk-ü jelű vasútüzemi övezetbe tartozó telkek, telekrészek beépítési mértéke 0 %.

- **Megmaradnak Vk építési övezetek az Árpád út és a Sas út között, valamint a Deák Ferenc út és a Hadnagy utca között a HÉSZ-ben meghatározott paraméterekkel. Az engedélyezhető rendeltetések körét szükséges kiegészíteni a következők szerint:**

42. § (2) bekezdés g) pontja az építési övezetben létesíthető lakásról rendelkezik e szerint „*vagyonvédelmet, működtetést szolgáló 1db lakás helyezhető el*” a Vk jelű központi vegyes intézményi építési övezetekben.

A megszűnő Vasút utca déli oldalán 4-5 családi ház áll, amelyekben lakás is van és van, amelyekben csak cég üzemel. A Szeszfőzde utca mindkét oldalán szintén többlakásos társasházak és családi házak állnak. A lakások újraépülését, megtartását, felújítását a paraméterek szerinti bővítését általánosan meg kell engedni a terület szanalása nem engedhető meg már csak azért sem mert helyileg védett épületek is vannak közöttük.

Javaslat a 42. § (2) g) pontjára: közösségi rendeltetésű épületben *vagyonvédelmet, működtetést szolgáló 1db lakás alakítható ki, lakó rendeltetésű meglévő épület lakásai minden szinten újraépíthetők, ha a telken belüli parkolás és a lakásokhoz rendelt minimális zöldfelület biztosítható.*

- A Barkóczy utcai buszpályaudvar Kb-Közl jelű különleges beépítésre nem szánt közlekedési övezetbe tartozik. Ennek a rendelkezéseit a HÉSZ 64.§ (13) bekezdése tartalmazza. Az egyes pontok közötti ellentmondást a módosítás során szükséges feloldani. A b) pont paraméter sorában a „beépíthető legkisebb telekterület” szerepel, míg a be) alpontban a „kialakítható legkisebb telekterület”. Ez utóbbit a beépítésre nem szánt övezetknél nem lehet meghatározni, az országos jogszabályok (Étv., közlekedési tv., OTÉK, 314/2012. (XI.8.) kormányrendelet) erre nem adnak felhatalmazást. A 60 %-os zöldfelületi arány egy közlekedésüzemi teleknél, buszpályaudvarnál csak elírás lehet, ennek betartatásához a Barkóczy utcai buszpályaudvar 40%-át, vagy közel a felét el kéne bontatni. Az utak menti fásítással, a P+R parkolók kötelező fásításával, a gyalogos kerékpáros út menti zöldítéssel, az elválasztó szigetek és a körforgalmi szigetek zöldítésével is csak 20 % érhető el.

A javasolt rendelkezés az alábbi:

64. § (13) *ba*) beépítési mód szabadon álló,

bb) a terepfelszíni beépíthetőség felső határa **10 %**,

bc) a terepfelszín alatti beépíthetőség legfeljebb 40 %,

bd) a legnagyobb épületmagasság 7,5 m,

be) **az épülettel beépíthető** legkisebb telekterület legalább 5.000 m²,

bf) a **zöldfelület aránya** legalább **20 %**,

c) ~~az elő-, oldal-, és hátsókert mérete legalább 10,0m~~ **épület a telekhatárokat 5,0 m-nél jobban nem közelítheti meg,**

d) a rendeltetés **épület építése esetén** teljes közműellátást igényel,

e) **a szabályozási terven jelölt** gyalogosút **átvezetést** korlátozás nélkül biztosítani kell,

f) az övezet területén **kerítés jellegű lehatárolást**, legfeljebb **0,8 m** magasságig és csak a közlekedésbiztonság érdekében lehet létesíteni.

A Szeszfőzde utca, a Raktár utca KÖu4 jelű övezeti besorolásban marad. Az új parkoló utca **KÖu-3 jelű** övezeti besorolásba kerül, **az új szakasz szélessége legalább 16,0 m-re javasolt**, mivel a tömbfeltárásban kiszolgálásban is szerepe van. **Szükséges az új út kétoldali fásítása is a környezetbe illesztés és a fizikai szétválasztás okán.**

A Raktár utca északkeleti oldalán az építési övezet Vk/Z-60-12,5-750, a Hadnagy úti tömb építési jogaival megegyező. A Szeszfőzde utca mindkét oldalán szintén ez az építési övezet, az eredeti besorolás marad. A kereskedelmi szolgáltató jellegű átépülés zajsökkentő hatású az Ady Endre utca felé ezért az utca nyugati oldalán Vk építési övezetbe kell sorolni a volt raktárepületeket.

A kerékpárút vonalvezetésénél össze kell hangolni a meglévő és a tervezett nyomvonalakat. A SPAR tömbjének megmarad az építési övezeti besorolása. A változás: a nyugat – kelet irányú új kiszabályozás kikerül a tervből. Az Émász telephely építési övezeti besorolása marad az eredeti. A régi szolgálati lakások az Ady Endre utca felől Vk/Z-40-8,0-750 jelű építési övezetbe kerülnek. Az épületeket jelenleg építési tilalom terheli a vasúti nyomvonalak áthelyezése miatt.

TÁJRENDEZÉSI KÖRNYEZETALAKÍTÁSI ÉS ZÖLDFELÜLETI JAVASLAT

Zöldfelületi javaslat

Az Intermodális csomóponton belül nem kerül sor új közkert kijelölésére. A javasolt zöldfelületek jellemzően 1-2 m-es sávba kerülnek. (A területrendezési eszközök módosításának az alapja az elkészült közlekedési engedélyezési terv.) A forgalomtechnikai szempontok határozzák meg elsősorban a régi és az új közterületek és az Intermodális csomópont elemeinek zöldítését, a fasor telepítések helyét, ami elsődlegesen csak a megszűnő Vasút utca északi oldalán kivágott fák, bokrok pótlására szorítkozik. Javasolt az eltérő építési övezet és övezet határa mentén elválasztó határoló fasor telepítése, ugyancsak javasolt 4-6 parkoló állásonként a P+R és B+R parkolók fásítása, valamint javasolt a kerékpár és gyalogutat kísérő fásítás is. A fejlesztés során a burkolt felületek jelentős mértékű növekedése miatt a mikroklimatikus állapotok kedvezőtlené válnak (50-100 %-os növekedést eredményez az I. ütem, a II. ütemmel együtt a burkolt felületek aránya 2x-ére, 3x-ára növekszik). Ennek kedvezőtlen hatásait némileg csökkenteni lehet az övezeti határok menti fasortelepítéssel, a gyalogos és kerékpáros utakat kísérő fasorokkal. A közterületi növénytelepítés nem hagyható el a jelenlegi állapothoz képest megjelenő forgalomnövekedésből adódó kedvezőtlen környezeti hatások ellensúlyozása miatt sem. (Annak ellenére, hogy a hatályos tervekben megengedett lehetőségekhez képest a jelentkező kedvezőtlen hatások az I. ütem megvalósítása kapcsán feleződnek, a jelenlegi állapothoz képest a mikrokörnyezetben levegőminőségi, por és zajterhelési rosszabbodás következik be.)

A közlekedési engedélyezési terv kertépítészeti tervi javaslata az alábbi fapótlásokat javasolja:

<p>A buszpályaudvari decentrum leszálló és felszálló állásai közötti szigetben javasolja az engedélyezési terv 6 db fa és 6 db bokor</p>	<p>A Hadnagy utcánál kivágott fákat 3 db fa</p>

ültetését. Az időjárási hatásokat a betervezett tetők némileg szűrik. A felmelegedő hatást azonban nem csökkentik.

Az újraépíteni kívánt gyalogút és kerékpárút északi oldalán 5,0 m széles sávban telepített fasor a fejlesztést a vasútállomási környezetbe illesztheti, megvalósulás esetén.

pótolja. A parkoló állások északi irányú széthúzása állások közötti fásítást is lehetővé tehet a cserjék helyett.



Az új bekötő utat kísérő fásítási és bokorültetési javaslat. (narancssárga kör) 19db fa a többi cserje - bokor.

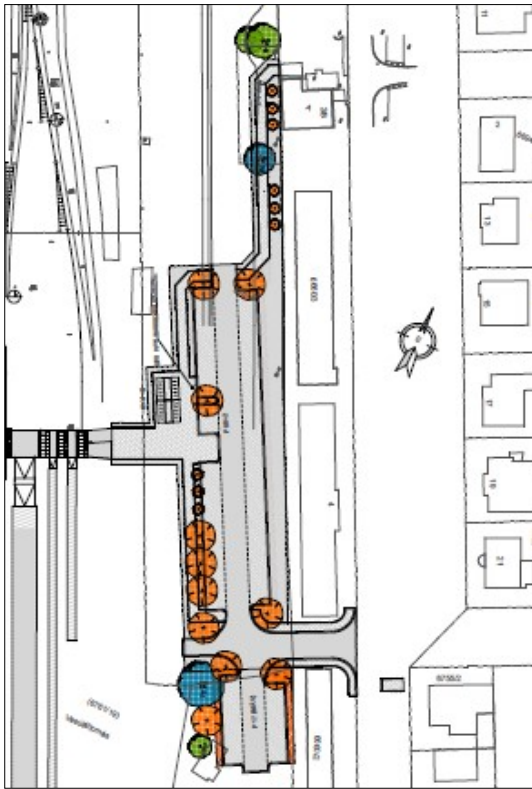


A parkoltató buszok állásai és körforgalma mentén mindössze 6db cserjére futotta. A szabályozási szélesség 3-5m-es növelésével biológiailag aktív zöldfelület hozható létre. Ennek révén a hatalmas burkolt felületek kedvezőtlen hatásai némileg csökkenthetők.

A P+R parkolókat és a buszparkolót az OTÉK-ban meghatározottak szerint szükséges fásítani. Ez a közlekedési engedélyezési tervből nem vagy nehezen olvasható ki.

Az új bekötőútnál, az út nyugati oldalán csak bokrokat javasol az engedélyezési terv. A zöldsáv szélessége fák életképes befogadására alkalmatlan. A szabályozási tervi módosítás itt 3-5m-rel szélesebb közterületi kiszabályozást tüntet fel a nyugati irányban, a gyalogút – kerékpárút mellett.

Telek kiszolgálás a nyugati közös telekhatáron nincsen, a közlekedést zavaró hatás nincsen. A zöldsáv létrehozása hozzáállás és szándék kérdése. Mindenkinek kedvezőbb a lombtömeggel árnyékolt és hűtött buszparkoló és gyalogút – kerékpárút.



Az Ady Endre utcai új P+R és B+R parkoló gyalogos megközelíthetőségét, bejáratát a meglévő étterem büfé gazdasági bejárata, hulladékátroló kukái mellé helyezik közvetlenül. Nem a legszerencsésebb választás.

A javaslat szerint 10-15m széles, semmire nem használható, építési teleknek alkalmatlan zárvány telekrészek maradnak a vasútüzemi telek és az új parkoló telek határa között. Ez ellentétes a telekalakítási szabályokkal (85/2000. ()FVM rendelet)

A zárvány telekrészek parkolóhoz kapcsolása a parkoló környezetbe illesztését biztosítaná. 1m helyett 2-3m fásítható zöldsáv és 1-2m széles gyp és cserjesáv állna rendelkezésre.

A keleti tervezett új telekhatáron a burkolt felületek telekhatárosan csatlakoznak egymáshoz.

KÖRNYEZETVÉDELEM, KÖRNYEZETI HATÁSOK AZ ÚTÉPÍTÉSI ENGEDÉLYEZÉSI TERV ALAPJÁN

Az IMCS közlekedési engedélyezi eljárása során Heves Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya vizsgálta a tervezett létesítmények várható környezeti hatásait és szakmai véleményében megállapította (ikt.sz.: HE/KVo/00463-7/2020), hogy a beruházás megvalósításának következtében jelentős környezeti hatások nem feltételezhetők. Megállapította, hogy a módosítás hulladékgazdálkodási, földtani közeg védelmi, természet-és tájvédelmi, levegőtisztaság- védelmi, és zaj- és rezgésvédelmi érdekeket nem sért. Előreláthatólag nem várható jelentős környezeti hatás.

Talaj-, felszíni és felszín alatti vizek védelme

Az Intermodális csomópont buszpályaudvari decentruma Eger, Déli vízmű vízbázisának „B” jelű hidrogeológiai védőidomán létesül. A betartandó követelményeket a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízilétesítmények védelméről szóló 123/1997.(VII.18.) Korm. rendelet, valamint az Eger, Déli vízmű Ivóvízbázis védőterületeinek és védőidomainak kijelölésére vonatkozó Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság által kiadott 35500/9039/2016. ált. számon kijavított 35500/2375-21/2015. ált. számú határozat tartalmazzák.

A létesítmény minden elemének burkolata vízzáró burkolattal valósul meg, méretezett, befogadóg vezetett csapadékvíz elvezetéssel. Ennek az eredménye, hogy nem jöhet létre talaj és felszíni, felszín alatti talajvízszennyezés.

Az üzemelés környezeti hatása: Az új Intermodális csomópont egyes elemein összegyűlő csapadékvizek olajfogón keresztül jutnak majd a befogadóba, a városi csapadékvíz elvezető csatornába. A fejlesztés talajra és felszín alatti vizekre gyakorolt hatása, normál üzemmenetben, a környezeti elem állapota szempontjából elviselhetőnek tekinthető.

Levegőtisztaság védelem

A Barkóczy utcai központi buszpályaudvari forgalom egy része az új Intermodális csomópontba kerül, a 5 leszálló állással a 10 felszálló állással és a 11 parkoltató állással, valamint a P+R kapacitás kismértékű bővítésével. A Barkóczy utcai buszpályaudvar és környezete, a Deák Ferenc utca környezeti terhelése szempontjából ez kedvező.

Az Állomás térre jelenleg csak a 17-es busz fordul be óránként. A vasúti bekötőútnak ez adja a levegőminőségi terhelést. Buszforgalmi szempontból az Árpád út és a Deák Ferenc utca városi és helyközi várost átszelő buszforgalma változatlan marad. Az Intermodális csomóponttal a buszok száma, az érkezés és indulás forgalma megtízszereződik. A légszennyezettség állapota az Árpád út - Deák Ferenc utca - Hadnagy utca - Ady Endre utca - Sas út által határolt tömbben rosszabbá válik, míg a központi buszpályaudvar környezetében javul.

Zaj- és rezgésvédelem

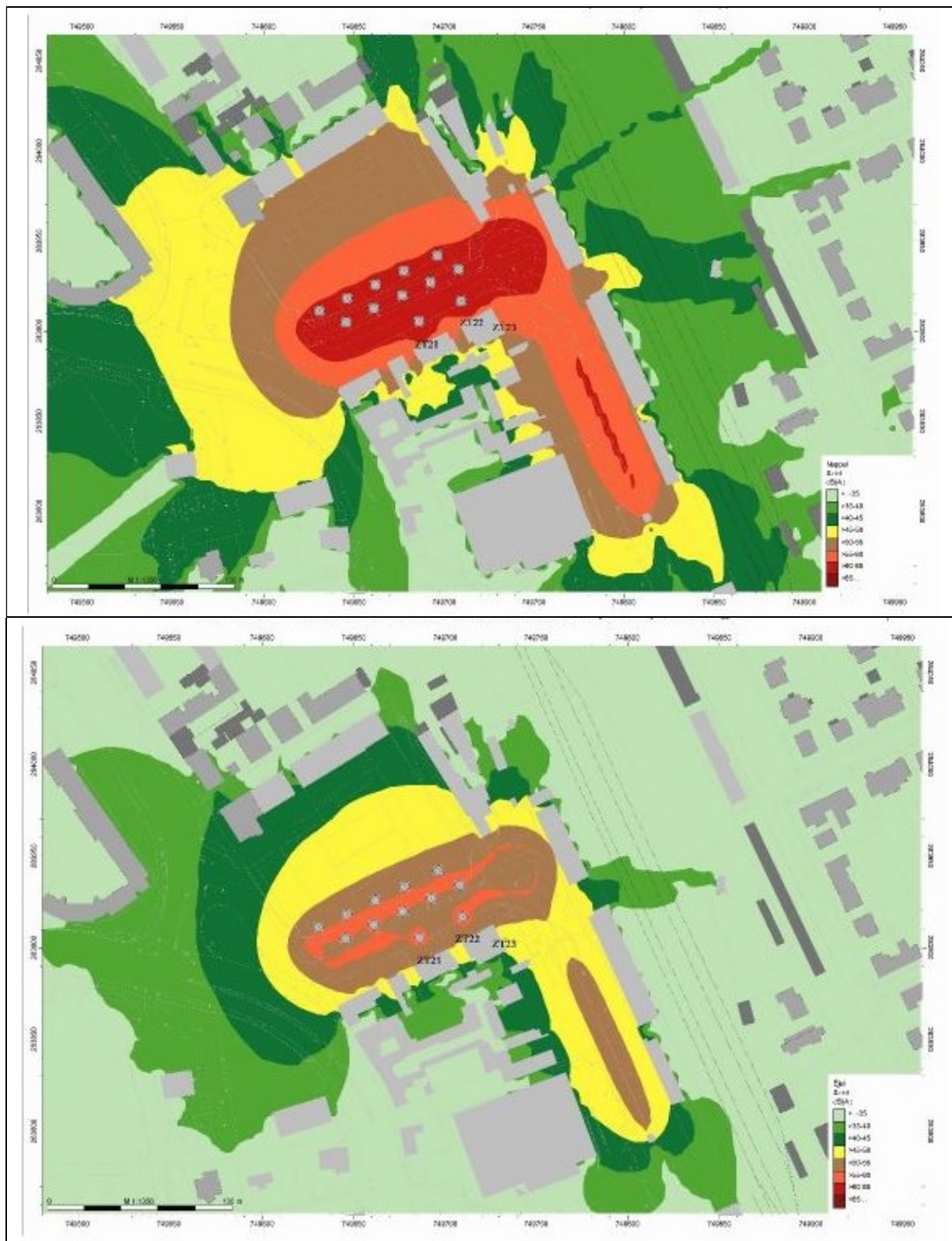
Az Intermodális csomópont gerjesztette forgalomnövekedés az együtt tervezendő tömbben zajterhelés növekedést eredményez. Ennek mértéke azonban a buszpályaudvari decentrum megvalósításával, fele a tervi állapot szerinti zajterhelés növekedésnek.

Az IMCS Engedélyezési tervéhez készített Zajvédelmi munkarészben számításokkal kerültek meghatározásokra a várható környezeti zajszintek. A számításokat a várhatóan legkedvezőtlenebb helyzetű védendő homlokzatokra vonatkozóan végezték el:

- a tervezett autóbusz állomás és -tároló üzemelése,
- a tervezett P+R parkolók üzemelése és
- vasúti közlekedés vonatkozásában.

Az IMCS közlekedési engedélyezési terv zajvédelmi munkarészeiben elvégzett számítások alapján —amelynek eredményeit az alábbi táblázatban foglaljuk össze— megállapítást nyert, hogy a lakosságot az IMCS működése kapcsán határérték feletti közlekedési környezeti zajhatás nem fogja érni:

a számítási pont helye	számított zajterhelés L _{Aeq} (dB)		határérték L _{Aeq} (dB)		határérték túllépés L _{Aeq} (dB)	
	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel
6772 hrsz.-ú lakóház autóbusz állomás felé néző homlokzata vegyes területen	60,5	53,2	65	55	—	—
6774 hrsz.-ú lakóház autóbusz állomás felé néző homlokzata vegyes területen	61,0	53,6	65	55	—	—
6774 hrsz.-ú lakóház autóbusz tároló felé néző homlokzata vegyes területen	56,4	48,2	65	55	—	—
Ady Endre 15. lakóépület kertvárosi lakóterületen	30	23	60	50	—	—
Szeszfőzde u. 1 lakóépület Raktár u. felőli homlokzata vegyes területen	43	35	65	55	—	—
Deák Ferenc u. 15. sz. lakóépület vegyes területen	33	26	65	55	—	—



Tervezett IMCS zajtérképei nappali és éjszakai időszakban (forrás: IMCS közlekedési engedélyezési terve, Zajvédelmi munkarész)

A megvalósuló új közlekedési felületeken alkalmazott burkolatok zajvédelmi szempontból kedvező hatást eredményezhetnek. A jelenlegi állapothoz képest jelentkező zajterhelés növekedés kedvezőtlen hatása csökkenthető építészeti akusztikai eszközök alkalmazásával, felújításoknál újraépítéseknél.

A telekhatári kerítések zajgátló jellegű átépítésével, a meglévő épületek korszerűsítésével lehet élni a Szeszfőzde utcai házsor hátsókerti telekhatára menté a meglévő beépítés és a II. ütem határán. Ugyancsak javasolt a fenti akusztikai eszközök alkalmazása a Raktár utca keleti oldalán álló lakóház környezetében, valamint az új bekötőút (a közlekedési engedélyezési tervben összekötő útnak nevezett új nyomvonal) nyugati oldalán létrejövő új építési telek hasznosításánál beépítésénél.

A KÖZLEKEDÉS, A MEGLÉVŐ KÖZMŰHÁLÓZATOK, A VEZETÉKES ÉS VEZETÉK NÉLKÜLI HÍRKÖZLÉSI LÉTESÍTMÉNYEK

Az Intermodális csomópont közvetlen környezetében részben megmarad, részben jelentősen megváltozik a közlekedési rendszer. **Mivel a szabályozás az elkészült és már többször benyújtott közlekedési engedélyezési terven alapul, önálló közlekedési fejezet elkészítése helyett a közlekedési engedélyezési terv helyszínrajzi munkarészeit csatoljuk a módosítás anyagához.** Ez mutatja be részletekbe menően a fejlesztők és tervezők elképzeléseit. Az eddigi egyeztetések összegzése alapján kijelenthető hogy jelentősebb változások nem várhatók. A kiviteli terv alapját az elkészített és benyújtott közlekedési engedélyezési terv képezi (engedélyezési és elvi engedélyezési terv). Csak remélni lehet, hogy az alátámasztó munkarészbe (környezeti állapot javítását, vagy szinten tartását szolgáló javaslatok) és a szabályozási tervben rögzített javaslatok (szabályozási szélességek pontosítása, övezeti határok figyelembe vétele, közlekedési zöldfelületre, fasortelepítésre vonatkozó javaslatok) beépülnek a kiviteli tervbe.

Településszerkezetet meghatározó közlekedési elemek: A területet határoló országos főút, városi főút rendszer nyomvonala nem változik. (Mátyás király út, Árpád út, Deák Ferenc utca, Hadnagy utca)

Változik a gyűjtőút hálózat rendszere. A Vasút utca országos bekötőút, emiatt a városi gyűjtőúthálózat része. A módosítás révén a Vasút utca beolvad az új buszpályaudvari decentrumba. A településszerkezeti terv javaslata hogy a Hadnagy utcától délfelé kialakuló, Állomás térre vezető új út vegye át az országos bekötő úti és a városi gyűjtőúti szerepet.

Csomópont: Az Árpád út – Deák Ferenc utca - új buszpályaudvari decentrum csomópontja jelentősen átalakul. Az átalakulás a gördülékenyebb forgalomszervezést teszi lehetővé, közvetlenebb kapcsolatot teremt északra a Deák Ferenc utca irányába. Az átszállási kényszert a városi és helyi járatok között átláthatóbbá teszi. (Lsd.: közlekedési engedélyezési terv)

Új csomópont létesül az új bekötőút és a Hadnagy utca találkozásánál. (Lsd.: közlekedési engedélyezési terv).

Parkolás: Az új bekötőútnál kialakuló P+R parkoló kapacitás 75%-a a buszpályaudvari decentrum miatt megszüntetett parkolókat pótolja. Az Ady Endre utcai parkoló kapacitás teljesen új, az intermodális átszállási kapcsolatokat erősíti. Szintén teljesen újak a B+R parkolók.

A terület-felhasználások, a szabályozási szélességek és az övezeti besorolások a NIF Zrt. által és a város által elfogadott közlekedési terv szerinti megvalósítás építésjogi feltételeit teremti meg.

A módosításnak nincs kedvezőtlen hatása a korábbi tervi állapothoz képest, mivel a korábban megengedett rendeltetések átrendezését tartalmazza a módosítás. A közlekedési engedélyezési terv a decentrum megvalósításához készült. A központi buszpályaudvar teljes kitelepítéséhez a településszerkezeti terv és a szabályozási terv a helyigényt biztosítja. A közlekedési forgalmi rendszert azonban az időszerűség esetén újra kell gondolni, újra kell tervezni. A megengedett környezeti települési terhelések és kapacitások a végállapotban a 2008-es tervi állapothoz képest némileg visszafogottabbak. Az IMCs megvalósításaként a csapadékvíz elvezetést és a közvilágítási hálózatot kell fejleszteni.

Jelenlegi állapot:



Vasút utca jelenlegi állapota



Állomás tér, felvételi épület. A tervezett álkörforgalom környezete



A busz-parkolóhoz vezető út helye és az újraépítendő telekbehajtók, ingatlan kiszolgálások



A busz-parkoló helye és a gyalogút, kerékpárút kikötése a Sas útra